

Margarita Gutman, coordinadora

Argentina: persistencia y diversificación, contrastes e imaginarios en las centralidades urbanas



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

Editor general

Fernando Carrión M.

Coordinador editorial

Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial

Eusebio Leal Spengler

Fernando Carrión M.

Jaime Erazo Espinosa

Mariano Arana

Margarita Gutman

René Coulomb B.

Coordinadora

Margarita Gutman

Editora de estilo

Verónica Vacas

Diseño y diagramación

Antonio Mena

Impresión

Crearimagen

ISBN: 978-9978-370-13-1

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De Las Golondrinas

Telf: (593-2) 246 2739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Primera edición: octubre de 2010

Quito, Ecuador

Contenido

Presentación	7
Prólogo	9
Margarita Gutman	

PARTE 1: HISTORIA

La construcción de un centro Ciudad y campaña en el Primer Proyecto de Capitalización para Buenos Aires, 1826	27
Horacio Caride Bartrons	

La centralidad urbana histórica en San Miguel de Tucumán: entre la conservación y la innovación	55
Olga Paterlini	

PARTE 2: CONTRASTES Y DESIGUALDAD

Las cinco ciudades de Buenos Aires: pobreza y desigualdad urbana	99
Michael Cohen y Darío Debowixz	

El conglomerado metropolitano de Buenos Aires y la política del enclave	125
Fernando Diez	

Feria La Salada: una centralidad periférica intermitente en el Gran Buenos Aires.	169
Julián d'Angiolillo, Marcelo Dimentstein, Martín Di Peco, Ana Isabel Guérin, Adriana Laura Massidda, María Constanza Molíns, Natalia Muñoa, Juan Pablo Scarfi, Pío Torroja	

PARTE 3: EXPERIENCIAS

Centralidades urbanas, históricas y sociales.	
La experiencia Rosario.	209
Horacio Ghirardi y Mirta Levin	

Centralidades, nudos de articulación.	
Una experiencia de descentralización, planeamiento y movilidad en Buenos Aires.	241
Andrés Borthagaray (con la colaboración de Graciela Guiliani)	

La corporación Buenos Aires Sur, una estrategia de desarrollo inconclusa.	283
Iliana Mignaqui	

PARTE 4: OTRAS MIRADAS

Pobreza y territorio en áreas urbanas. Las políticas sociales territoriales como productoras de nuevas centralidades. . . .	329
Adriana Clemente	

Imaginario enfrentados: San Telmo, centro histórico de Buenos Aires.	357
Mónica Lacarrieu	

El conglomerado metropolitano de Buenos Aires y la política del enclave¹

Fernando Diez²

Durante el siglo XX Buenos Aires ha sido signada por un proceso de crecimiento acelerado, que solo ha podido ser guiado en forma muy limitada por las previsiones del urbanismo público. Este ha actuado, más bien, como un paliativo de hechos cuya velocidad y contundencia rebasaban la capacidad de acción, las jurisdicciones y los instrumentos legales de planificación y control. Absorbiendo pueblos y ciudades, ocupando vastas extensiones sin infraestructuras y generando una mancha sin estructura alrededor de los viejos pueblos y a lo largo de nuevos ejes, el conglomerado metropolitano de Buenos Aires llegó a alcanzar dimensiones gigantescas. Sin embargo, la ciudad central ha conservado la identidad y vitalidad de su centro que, aunque dañado, ha sobrevivido a las presiones y tensiones de sucesivos movimientos de expansión urbana y a la emergencia de nuevas centralidades en dirección al eje de crecimiento norte.

1 Una versión anterior de este artículo fue publicada en inglés en "Buenos Aires: Involuntary incentives to Metropolitan Dispersal", *Built Environment*, Vol.33, Nº 2, Alexandrine Press, Oxon, UK, 2007.

2 Nació en Buenos Aires en 1953. Es arquitecto (Universidad de Belgrano, 1979) y doctor en arquitectura (UFRGS, Brasil, 2005), es profesor e investigador en la Universidad de Palermo en Buenos Aires, y consultor en temas de desarrollo urbano y medio ambiente. Director editorial de Summa + desde 1994, es autor de numerosos artículos y libros, entre ellos *Buenos Aires, constantes urbanas* (Editorial de Belgrano, 1996) y *Crisis de autenticidad* (Summa+Libros, 2008) colabora en la columna de Opinión del diario *La Nación* de Buenos Aires.

El desarrollo histórico de los centros urbanos ha demostrado estar en íntima relación con el desarrollo de sus periferias. Esto ha podido ser observado en la posguerra, en el vaciamiento de muchas de las grandes ciudades norteamericanas, donde la emigración a los barrios parque de los suburbios ricos, produjo una invasión diaria de automóviles, que no solo deterioraron ambientalmente los centros urbanos, justificando y acelerando la huida hacia los suburbios, sino que también presionaron de tal modo por lugar para estacionamiento, que alentaron la demolición de muchos edificios centrales para hacer lugar. A este proceso siguió la competencia de los grandes centros de compra suburbanos, que quebraron la economía de los comercios minoristas del centro. Pronto, otros epifenómenos de la emigración hacia los suburbios se sumaron a estos, hasta que los centros urbanos se convirtieron en lacónicos centros de trabajo, con torres de oficinas rodeadas de interminables hectáreas de estacionamientos. Este proceso derrotó a muchas de las grandes ciudades estadounidenses, y si las más grandes pudieron resistirlo, como Chicago o Nueva York, otras son hoy el vivo retrato de la destrucción de la ciudad tal como había sido conocida hasta mediados del siglo XX, como Detroit o Houston³.

Estos antecedentes muestran el extremo de fenómenos que en Buenos Aires han sido menos radicales, pero cuyos efectos no han dejado de afectar a la ciudad. En este sentido pueden observarse tres movimientos que se suceden, tres tendencias que actúan en períodos sucesivos como los principios motorizadores de la inversión y el crecimiento urbano. Al movimiento de concentración que da origen a la ciudad, cuya consolidación ocurre hacia el fin del siglo XIX tras la organización política definitiva nacional, con la federalización de Buenos Aires como capital de la nación, le sigue un movimiento de extensión urbana organizado por la traza de los tranvías y los ferrocarriles urbanos. Este proceso produce un patrón expansivo con subcentros ubicados en torno a las estaciones de tren suburbanas, y domina

3 El fenómeno sigue el modelo de suburbanización que sufrieron la mayoría de las ciudades norteamericanas en la posguerra (Diez, 1994: 64).

toda la primera mitad del siglo XX. El siguiente proceso es complementario de este, y en buena medida es alentado por el prolongado subsidio al transporte suburbano, que empujó a las familias de menos recursos a los terrenos más baratos, más alejados y precarios; en la mayoría de los casos, sin infraestructuras sanitarias básicas, ni pavimentos ni desagües, expandiendo el área servida por las cabeceras ferroviarias mediante un transporte automotor precario, de pequeñas empresas privadas. A este proceso sigue, en la década de 1960 y 1970, con el crecimiento de la industria automotriz, una expansión de todavía menor densidad y mayor extensión, que se acelera tras la reestructuración de los grandes accesos de autopistas a la ciudad. La acumulación de estos movimientos expansivos no solo produce un estrés cada vez mayor sobre un centro metropolitano, que es invadido diariamente por una masa insoportable de automóviles, también produce un conurbano inseguro, sin equipamientos sanitarios adecuados, sin conexiones transversales, con infraestructuras escasas, que en muchas áreas no cubren el 50% de los hogares. El deterioro del espacio público en el área central es la contraparte de una precarización de lo público, desde el transporte, a la educación y la seguridad.

Lo que he llamado “la política del enclave”, no puede interpretarse sino como la respuesta desesperada al fracaso del urbanismo público de fin del siglo XX; a la incapacidad de canalizar estos procesos, ejercer el control catastral y urbanístico, y asegurar un nivel de seguridad y servicios adecuados; a la pérdida de la capacidad del urbanismo público de coordinar las acciones privadas. La política del enclave consiste en salvar esas deficiencias en enclaves cerrados, donde su relativo aislamiento y autonomía del resto de la ciudad, tanto en las áreas centrales como los suburbios, permite retomar un horizonte de previsibilidad y asegurar el cumplimiento de unas condiciones ciertas de servicio y funcionamiento para nuevas áreas urbanas.

Durante la década de 1990 esto se manifiesta en un proceso de concentración y autonomía de los nuevos emprendimientos inmobiliarios. Una concentración de la inversión en áreas más definidas y diferenciadas del resto de la ciudad, a la vez que un aumento en los

volúmenes de esas inversiones, que se reflejan en las mayores superficies de los emprendimientos. Un sistema de crecimiento basado en emprendimientos de gran escala y capital intensivo. Esto se verifica tanto para el centro de la ciudad como para los suburbios, con la expansión de las autopistas y la extensión general de la diáspora residencial para conformar un sistema suburbano cuyo crecimiento acompaña una declinación del espacio público tradicional.

Estos emprendimientos obedecen a una lógica de concentración que toma la forma de un enclave, donde desarrolladores privados pueden asumir simultáneamente el control de las variables arquitectónicas y urbanísticas dentro de un área generalmente de gran escala (Corona Martínez, 2000: 136). Por su gran extensión —en los suburbios— o alta concentración —en la ciudad central— los enclaves son capaces de definir, por sí mismos, condiciones internas tanto como una gravitación externa.

Desde el punto de vista inmobiliario, esta estrategia permite fijar un valor de localización con relativa independencia de las condiciones urbanísticas y los valores inmobiliarios circundantes, con la única necesidad de una conexión directa al sistema de tránsito rápido de la metrópoli. Esto también significa que permite prescindir en buena medida del auxilio del urbanismo público. De hecho, la estrategia de desarrollo del enclave es una manera de evitar la lentitud e imprevisibilidad del urbanismo público. Para la década de 1990, el urbanismo público encuentra su credibilidad minada de desconfianza, sujeto a constantes cambios de normativas y a los efectos de la simultánea pérdida de la capacidad pública de inversión y la capacidad de hacer cumplir las normas. Esto último es la manifestación de una pérdida del poder policial, impotente ante las ocupaciones de las zonas inundables por movimientos informales, tanto por la incapacidad de controlar violaciones a las normas como a resistir la presión de *lobbies* económicos, intereses inmobiliarios o gestores políticos.

El urbanismo privado del enclave llega a gozar, al final del siglo XX, de mayor crédito que el urbanismo público, y la sociedad parece confiar —si se considera que eso reflejan los valores inmobiliarios— en

la promesa de un contrato privado más que en la ley pública (Diez, 2003: 2). La concreción de numerosas experiencias cumpliendo las premisas urbanísticas anunciadas en su lanzamiento, confirma esa confiabilidad ante la opinión pública, y es capaz de generar un valor urbano no solo en términos de homogeneidad y coherencia de los resultados, sino también del valor inmobiliario resultante. Tales procesos de desarrollo inmobiliario posibilitan caracterizar con mucha más intensidad las ofertas de consumo que suponen cada uno de estos enclaves, por lo que se define una posibilidad temática que simultáneamente estandariza los emprendimientos en productos claramente identificables⁴. Esto lleva también a una mayor injerencia del *marketing* en el diseño, en tanto la caracterización de centros comerciales y de entretenimiento, núcleos residenciales, barrios, clubes de campo, parques de oficinas, cementerios privados, campus universitarios pasa a estar comandada por proyectos de negocio claramente dirigidos a segmentos sociales específicos, cuyas preferencias se relevan por distintas técnicas estadísticas o se orientan según las experiencias exitosas de antecedentes en otros países, principalmente Estados Unidos, de donde provienen los expertos en desarrollo suburbano que se asocian a los estudios locales. Tal es el caso de Ed Stone (EDSA), que participa junto a Mario Roberto Alvarez y Asoc. definiendo el diseño de los nuevos barrios suburbanos Ayres de Pilar y Estancia Abril (Stone et al., 2000: 140-145; Güiraldes, 1996: 74-79); o el caso de The Jerde Partnership, que trabaja junto a Lier y Tonconogy en el centro comercial Paseo Alcorta⁵.

4 Asumiendo un paralelismo con el fenómeno en el hemisferio norte, dice Ritzer (2000: 195): "Puede que el diseño de los centros comerciales difiera (o no) de una ciudad a otra, pero inevitablemente existe una gran semejanza en los puntos de venta de una determinada cadena en la misma ciudad, así como en los bienes y servicios que se ofrecen. El resultado es una creciente homogeneización de los medios de consumo, especialmente en Norteamérica, y de los productos que se pueden adquirir en ellos. Eso no significa que no exista una gran profusión y diversidad de mercancías (...) sino básicamente la misma profusión se encuentra disponible, cada vez más, en todas partes. Así el consumo norteamericano se caracteriza, a la vez, por la diversidad y la homogeneidad, o por la 'diversidad homogénea'".

5 Realizado en el residencial barrio de Palermo en 1987 con una superficie de 100.000 m² (Glusberg, 1995).

Las torres residenciales

Un nuevo tipo de desarrollo residencial está dado por enclaves residenciales compuestos por una concentración intensiva de vivienda, generalmente en la forma de edificios exentos de altura llamados torres, pero no exclusivamente. Se busca una situación de integración a la red rápida de las vías de transporte o a barrios con condiciones especiales, parques, servicios, entornos urbanos prestigiosos o pintorescos. El emprendimiento residencial arquetípico resulta un par de torres, que encuentra en el enclave en un área central de Alto Palermo un ejemplo representativo, porque su definición formal e iluminación nocturna sacan partido de esta dualidad, convirtiéndolas en un acontecimiento de escala urbana. “La posibilidad de componer dos edificios casi iguales nos permite pensar que estas torres tomarán la condición de hito urbano (...) su expresividad formal asume el compromiso de símbolo (...)”, dice Justo Solsona (1994: 12).

Es que para lograr la masa crítica del enclave, con sus jardines, un centro de deportes y salud, pileta de natación y alguna cancha de tenis, *squash* o *paddle-tenis* es necesaria una racionalización de los servicios de seguridad y mantenimiento y es necesaria una superficie de ocupación de una buena parte (idealmente toda) de la manzana típica. Además, es preciso garantizar, por la altura y el distanciamiento de los bordes del predio, el aislamiento, que es la principal promesa del enclave. Como explica Alfredo Garay (1994: 83) respecto de otro emprendimiento anterior en la misma zona:

Las cuatro torres construidas en el predio de la cervecería Palermo (Canning, Seguí, Ugarteche, Cerviño) son un claro ejemplo de esta propuesta urbana. Las nociones de frente y fondo ya no importan para un nuevo complejo que busca en la altura las vistas largas sobre los parques y el río, que trabaja la planta como si fuera un club y que se separa de las miradas indiscretas de la calle con un muro perimetral.

Esta autonomía es complementada por una nueva conectividad electrónica y de comunicaciones permitida por la renovación de las redes telefónicas, la aparición de la TV por cable y la Internet, y con una amplia disponibilidad de estacionamientos (hasta tres cocheras por departamento), que permiten salir y entrar del enclave sin transitar las veredas del barrio. La *torre country*⁶, como se la ha llegado a denominar, es la réplica en vertical de las condiciones de autonomía del *country club*. Condiciones que se refuerzan con el correlativo desarrollo en los noventa de una serie de servicios a domicilio, principalmente la entrega de comidas, tintorería, y otros servicios locales por los llamados sistemas de *delivery*, tanto como las compras por Internet, que al culminar la década se han extendido de los productos de uso suntuario a los productos de consumo diario que envía el supermercado.

Desde el punto de vista urbanístico, la modalidad de desarrollo del enclave está definitivamente independizada de la parcela y sus restricciones de espacio a merced de una concentración de suelo que permite saltar a una consideración especial por parte de los reguladores, el Consejo de Planificación Urbana o el Concejo Deliberante, para el caso de Buenos Aires. Dice Daniel Silberfaden (1994: 3):

Cualquier proyecto de gran escala como los que aquí tratamos, puesto en Buenos Aires, escapa a los códigos vigentes y se condiciona a un lote de características especiales, pero básicamente, que sea superior a una cantidad determinada de metros de superficie para desvincularse de las normas habituales (...). Ocupación de centros de manzana o invasión de la línea de frente interno, alturas muchas veces superiores a las autorizadas en toda la ciudad, son parte de esta historia (...).

La estrategia del tamaño, ya señalada por Koolhaas como un signo de los tiempos (Koolhaas y Mau, 1995), rompe la ecuación de negocio de los pequeños y medianos edificios al redefinir tanto las condiciones

6 Dice Garay (1194: 86): "(...) las posibilidades del mercado llevaron a complementar la residencia con nuevos equipamientos y servicios (piscinas, canchas, gimnasio, sauna, sala de fiestas). La idea de un *country* vertical presente en el folleto de Alto Palermo parecía compensar la ausencia de un jardín (...)"

reglamentarias como las condiciones económicas. Creando un nuevo tipo de estrategia comercial e inmobiliaria y obteniendo superiores beneficios sobre la explotación del suelo, los grandes emprendimientos en enclave desplazan de un nicho de mercado a buena parte de los emprendimientos menores⁷.

En el aspecto arquitectónico, en la medida que el enclave se declaraba prescindente de su entorno inmediato, también aumentó la necesidad de definir una identidad visual que trascendiera la calle donde se emplazaba. Los diseños de las torres aceptaron esa nueva necesidad perceptiva intentando caracterizar inequívocamente sus siluetas, aspirando al establecimiento de una identidad visual a nivel metropolitano. Esto ya no podía lograrse con la repetición del lenguaje canónico de la propiedad horizontal —moderno o tardo-moderno— sino que se observó un cambio que incorporó un tratamiento más intenso y figurativo de los remates de los edificios, su iluminación artística y en general una expresividad posmoderna o *neo-decò*, que retoma la voluntad expresiva de la composición como un requerimiento del programa simbólico, pero también inmobiliario de los emprendimientos (Diez, 2001a: 50–61). Esta conciencia de marca acompaña la definición de los emprendimientos como “productos inmobiliarios”, y en toda la década se observa, desde el *marketing* inmobiliario, la incorporación del diseño de una “marca” que identifica los emprendimientos a través de nombres con estudiadas asociaciones de estatus y temas, riguroso desarrollo gráfico e intensa profesionalización de todos los elementos de comunicación.

Entre los precursores del género pueden mencionarse el edificio Panedile 1 (20.000 m², año 1969) de Mario Roberto Alvarez (Diez, 2001b: 110–111) y la serie de edificios dobles realizados por Aisensoñ Arquitectos a lo largo de la década de los ochenta: Conjunto Canning

7 Dice Garay (1994: 83): “Los edificios en torre recibieron otro tratamiento. Englobamiento de parcelas, perímetro libre y poca utilización de FOS (factor de ocupación del suelo), abrían un sistema de premios que en algunos casos llevaba a la duplicación del FOT (factor de ocupación total). La consecuencia fue obvia: restricción del número de emprendimientos de pequeña envergadura (...)”.

(13.287 m²), Virrey del Pino (21.000 m²), Forum Echeverría (20.864 m²), y Conjunto Zabala (13.688 m², año 1989); progresión en la intensificación de las superficies totales que en la siguiente década culmina en los conjuntos Vuelta de Obligado (33.000m², año 1991), O'Higgins Plaza (21.400 m², año 1994) y Torres de Figueroa Alcorta (54.500 m² en tres edificios, año 1995)⁸.

En un primer momento estos emprendimientos están caracterizados como pisos de lujo de grandes superficies para los segmentos de mayor ingreso: Torres del Libertador por Mario Roberto Alvarez y Asociados (36.727 m², año 1995), que también construye la Torre Le Parc (57.000 m², año 1996) y las ya mencionadas Torres Alto Palermo por Urgell-Fazio-Penedo-Urgell y Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Sallaberry, asociados con E. Cajide, E. Minond y M. Mc Cormack (62.300 m², año 1994), por mencionar los más destacados.

Una segunda generación de edificios con departamentos de menores tamaños les siguen en las mismas localizaciones preferenciales de Palermo: Torres las Plazas (70.000 m², año 1998), por el Estudio Aisenon (Hojman, Hojman, Pschepiurca Asociados) (Cabarro, 1999: 66), con 445 departamentos de dos a cuatro ambientes, 147 oficinas, 9 locales comerciales, un banco y un supermercado, además de 384 cocheras; Quartier Demaria, (50.800 m², año 1996) en dos torres de vivienda de 32 pisos, por Camps & Tiscornia Arquitectos, que también realizan Quartier de Oro, con departamentos de uno a cuatro dormitorios (23.000 m², año 1999); Torres de Bulnes (44.000 m², año 2000), por Lier y Tonconogy y MISIGISIS, en dos torres de 150 unidades, cada una de uno a tres ambientes. Paralelamente se desarrolla una tercera generación de enclaves diseminados por toda la ciudad, en barrios de ingreso medio o medio bajo, de departamentos chicos y más económicos dirigidos a distintos segmentos de la clase media,

8 "En (...) 1973, con la venta de una fracción de poco más de una hectárea, donde había funcionado (...) una cervecería, se planteó por primera vez en nuestra ciudad la necesidad de construir un conjunto de edificios en altura utilizando una baja ocupación del suelo. Nuestro estudio desarrolló una propuesta de dos edificios de igual altura y tipología (...)" (Aisenon, 1994: 27).

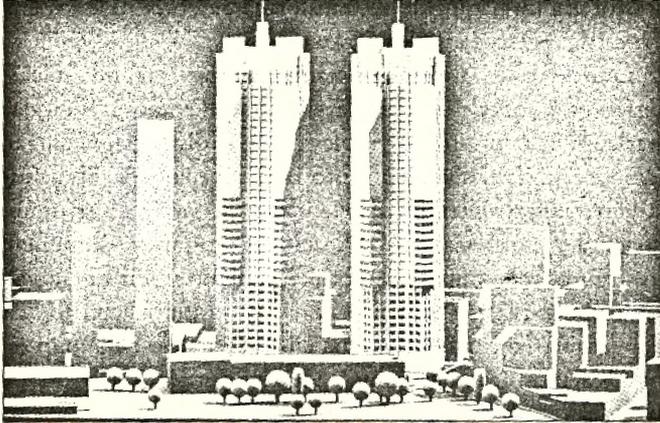
como Altos Porteños de Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Sallaberry, en el barrio de San Cristóbal (57.000 m², año 2000), realizado en tres torres de dos, tres y cuatro ambientes, o las Torres de Abasto (56.000 m², año 1997), realizadas por el mismo estudio, aledañas al *shopping* del mismo nombre, en tres torres de 28 pisos y un edificio de 14 pisos, con departamentos de dos, tres y cuatro ambientes (Diez, 2001a: 50-61).

Fotografía 1. Torres de Bulnes (44.000 m², año 2000), por Lier y Tonconogy y MISIGISIS



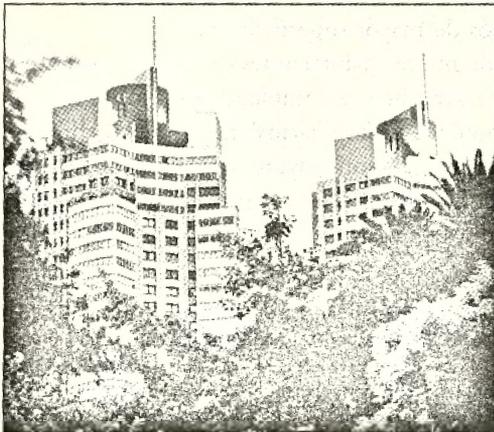
Fuente: Diez, 2001a: 50-61

Fotografía 2. Torres Alto Palermo, por Urgell-Fazio-Penedo-Urgell y Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Sallaberry, asociados con E. Cajide, E. Minond y M. McCormack (62.300 m², año 1994). La maqueta muestra la proporción a escala respecto de los edificios circundantes



Fuente: Díez, 2001a: 50-61

Fotografía 3. Torres Alto Palermo. Un tratamiento más intenso y figurativo de los remates de los edificios y su iluminación artística responde a una voluntad expresiva tanto como a un requerimiento de identidad visual del emprendimiento inmobiliario



Fuente: Summa+ N°27: 35, octubre-noviembre 1997. Buenos Aires

Emprendimientos similares se realizan en barrios tan alejados de los núcleos de mayor prestigio de Belgrano y Palermo, como Barracas, Núñez, Liniers o Villa Crespo. La cifra de 50.000 m², que en la década anterior era inimaginable, se transforma en el ideal de los emprendimientos de la década de los noventa.

Aunque esta sea una enumeración parcial, da una idea de la dimensión conjunta de estos enclaves y su influencia en la ciudad, con sus altas cumbres iluminadas visibles desde la distancia, remarcando la sensación de inaccesibilidad al resto de los vecinos y dibujando una nueva geografía, dirigiendo la orientación a través de grandes hitos que sobresalen por sobre las edificaciones comunes. Conjuntamente con los centros de compras, de entretenimiento y otros grandes equipamientos preexistentes, se comienza a constituir la “ciudad análoga” de la que habla Trevor Boddy⁹, una ciudad paralela en la que es posible vivir saltando –en automóvil– de una fortaleza a la otra, de los enclaves del centro urbano a los de los suburbios: clubes de campo y barrios cerrados, parques temáticos de entretenimiento, las delicias naturales del Delta del Tigre o la navegación sobre el Río de la Plata.

Tanto en los enclaves residenciales dirigidos a los segmentos de alto ingreso como a los de bajo ingreso, las unidades de vivienda obedecen a patrones altamente estandarizados, aunque en el caso de los departamentos de mayor superficie se advierte la variación propia de la aparición de nuevas habitaciones de vínculo para un programa que desarrolla una superficie y complejidad mayores. En esta estandarización en “productos inmobiliarios” de los tipos edilicios, sus componentes y superficies no son mayores que en las décadas anteriores, pero sin duda la conciencia de esa estandarización, su exteriorización en caracterizaciones de marca y en los mensajes publicitarios, alcanza un

9 Equiparable a la descripción que hace Trevor Boddy (1994: 123-153) de lo que llama la “ciudad análoga” rastreando una segregación del espacio público en un ámbito socialmente limitado, desde los corredores vasarianos, el Palais Royale y las galerías parisinas, hasta las circulaciones peatonales especializadas de la Ville Radieuse, las pasarelas elevadas de Minneapolis, el *plus fifteen* de Calgary y la ciudad subterránea en Montreal.

nuevo grado, que se refleja en una segmentación más sutil de los emprendimientos y sus destinatarios, una estandarización inmobiliaria de productos definidos por un mercado de la vivienda que establece el programa desde una autoridad indiscutible: la del desarrollador. Augusto Penedo (Converti, 1995: 38), en su comentario sobre las Torres de Alto Palermo, dice:

Reconocemos en estos tiempos trascendentes puntos de corte cultural, la arquitectura se ha mediatizado, ha perdido su categoría transformadora disciplinar para ser incluida como parte de un sistema productivo complejo, cargado de condiciones, que incluso intentan modelarla antes de ser concebida (Converti, 1995: 38).

Los arquitectos se debaten en una nueva situación donde la estrategia del negocio los somete a “la intensa fricción del mercado”, según Penedo, palabras en las que resuenan las de Zizek (1998). Más optimista, Juan M. Urgell, arquitecto y master en dirección de empresas inmobiliarias y constructoras, considera lo siguiente:

La especulación inmobiliaria ha dejado de ser un factor de disolución de los aspectos creativos. Evidentemente las condiciones de factibilidad se consiguen hoy desde un enfoque multidisciplinar, de este modo, las variables de generación del diseño no pasan por la sola inspiración del diseño, sino por contemplar de manera más amplia y desde tendencias estratégicas (...) (Converti, 1995: 33).

Urgell describe la nueva alimentación entre arquitecto y mercado como algo positivo:

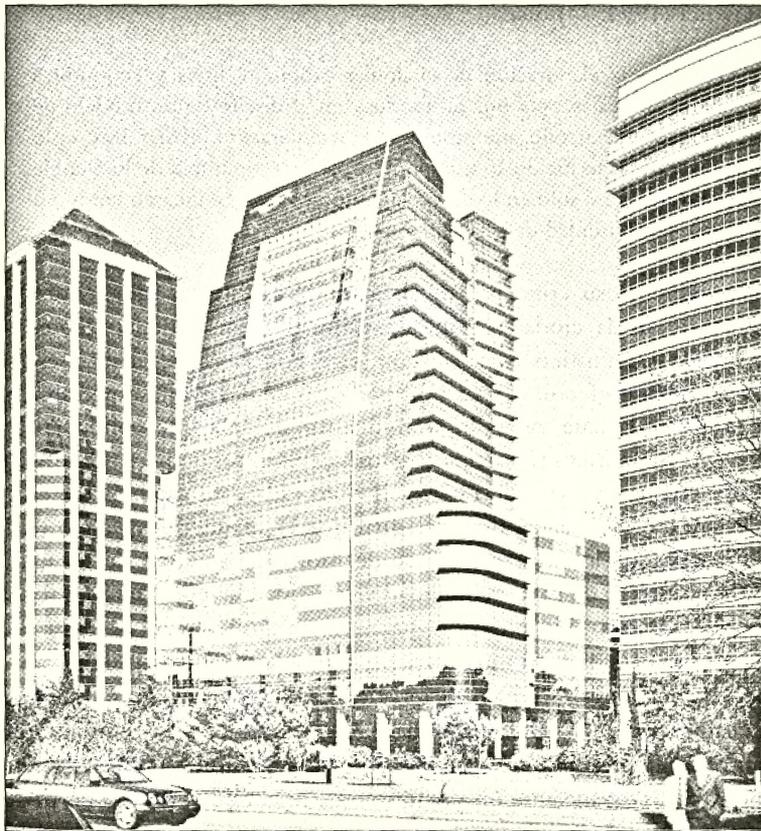
(...) dos obras recientes del Estudio recogen, a lo largo de su proceso de gestión, la innovación sugerida, me refiero al Hotel Intercontinental y al conjunto de dos torres en Juncal y Salguero (...) la capacidad se manifiesta en la organización de la conducción, que logra la eficiencia de cada paso (...) Así la gestión adquiere protagonismo decisivo (...) Los ejemplos actuales de edificios de viviendas

(...) de todas las condiciones que la gestión inmobiliaria genera como posibilidad cualitativa, a través del programa y la expectativa del mercado sobre la arquitectura (Converti, 1995: 34-35).

La actitud conciliadora de los grandes estudios no solo revelaba una comprensión de las reglas de juego de la década, sino también las nuevas prioridades del encargo. Este ya no se focaliza en el interés por las características personales de un arquitecto o estudio, sus antecedentes y capacidades específicas, sino que se dirime en una dura puja por el honorario y frecuentemente se consigue mediante asociaciones estratégicas entre dos o más grandes estudios. Estas asociaciones son eminentemente circunstanciales y están relacionadas a las vicisitudes del encargo, antes que a los intereses o afinidades proyectuales de los arquitectos. Esta despersonalización del proyecto se asimila a la práctica de lo que en el contexto internacional dio en llamarse "arquitectura corporativa", y quedó claramente caracterizada como un tipo específico de servicio profesional¹⁰; modalidad del ejercicio profesional que se acentúa durante los noventa, cuando la arquitectura corporativa se hace presente a través de oficinas internacionales como HOK, Ed Stone, Kohn-Pederson-Fox o Cesar Pelli and Associates, para ocuparse principalmente de edificios para oficinas. (Diez, 1998b: 33-43)

10 Una práctica definida por el tipo de comitencia, pero fundamentalmente por la preeminencia del trabajo en equipo y de la personalidad de la organización sobre la de los individuos (Diez, 1998a).

Fotografía 4. Alrededor de plaza Roma en Buenos Aires se levantan grandes torres emblemáticas: el Edificio República, por César Pelli & Ass., de 33.000m², 1996 (vista parcial a la derecha de la foto), la torre Bouchard, de 30.025 m², 1995 (vista parcial a la izquierda de la foto), de Peralta Ramos SEPRA / Becar Varela SEPRA, y la Torre La Nación (65.138 m², 2000), de HOK International Ltd. y Estudio Aisenso (en el centro de esta foto)



Fuente: Summa+ N° 23: 52-57, feb.-mar. 1997; Summa+ N° 16: 34-38, dic. 1995-ene. 1996; Summa+ N° 59: 82, abr.-may. 2003. Buenos Aires

Puerto Madero, el enclave público

Puerto Madero representa un caso especial de enclave. Describiendo lo que considera las razones del éxito de Puerto Madero, Emilio Rivoira (1994: 74) dice:

Previo a la elaboración de cualquier propuesta física y económica sobre el área se opta por profundizar en el diseño de un modelo de gestión y desarrollo que promueva la recuperación urbana. Esto es lo novedoso y lo lúcido, lo que pone el eje en la voluntad de lo factible y posible y no solo en lo deseable y utópico (...) Se crea un ente (...) una nueva unidad de gestión.

Precisamente su concepto de desarrollo consiste en independizarlo del resto de la ciudad, creando una jurisdicción independiente, un régimen urbanístico especial, con otra Policía (la seguridad está a cargo de la Prefectura), y una corporación de desarrollo especialmente concebida para evitar los caminos sin salida a que conducen los laberintos políticos municipales y los intereses político-partidarios. En todo aspecto, el éxito de Puerto Madero es la consecuencia del éxito de esta independencia jurisdiccional que lo mantiene separado de la morosidad de los mecanismos de decisión de la ciudad, de un urbanismo público de baja credibilidad y capacidad de concreción. En este sentido, Puerto Madero es la primera gran operación de éxito del urbanismo público en muchos años, pero a la vez, un caso de urbanismo cuasiprivado, con las características de un enclave definido por los antiguos límites y discontinuidades del puerto, tanto como por la autonomía presupuestaria del resto de las inversiones públicas, lo que permite llevar adelante un urbanismo de lujo, mientras en otras partes de la ciudad no pueden atenderse las urgencias corrientes de la infraestructura urbana.

La experiencia de Puerto Madero, y su exitoso desarrollo como jurisdicción autónoma, normativa y presupuestaria de la ciudad, sugiere ese curso de acción para otros desarrollos. El enclave, público o privado, se perfila como la posibilidad de un control integral sobre

todas las variables del desarrollo. Los proyectos de desarrollo urbano de Retiro (público)¹¹, el proyectado desarrollo de Tandanoor (terrenos portuarios adquiridos por Irsa) la proyectada urbanización de los antiguos terrenos de la ex Ciudad Deportiva de Boca (privado)¹², todos definen su potencialidad por la efectividad del enclave, por la posibilidad de definir una autonomía reglamentaria y jurisdiccional.

El *shopping-center*

A mediados de los noventa, Pablo Doval (1995: 38-39) decía:

(...) el *shopping-center* es, sin duda, la novedad más importante en los hábitos urbanos de los últimos tiempos. Son los edificios más grandes y que mayor impacto han tenido en la manera de usar la ciudad. Para fin de este año habrá, en todo el país, 33 *shoppings* funcionando, que sumarán 998.000 m² construidos, que a su vez representan un área bruta locativa de 440.000 m². En total habrá en los *shoppings* más de 3.300 locales empleando a más de 30.000 personas. La facturación llegará a la impresionante suma de 3.800 millones de pesos-dólares.

Los grandes centros comerciales comienzan a desarrollarse en conjunto con la llegada definitiva de las grandes cadenas de hipermercados. La condición de actividad "ancla" de estos supermercados, tiendas de descuento o compras para el hogar permite el afianzamiento de una nueva costumbre: el paseo en el centro de compras. A los primeros

11 75 ha entre la ciudad y el Puerto, recuperando terrenos ferroviarios, proyectados por Baudizzone-Lestard-Varas, asociados con Becker-Ferrari y Machado-Silvetti. Puede verse "Un ambicioso proyecto para Retiro". *Arquis* N° 13: 22-23. Buenos Aires: Universidad de Palermo/Editorial CP67, 1997 (sin firma, los directores editoriales de la revista son Hernán Barbero y Sergio Castiglione).

12 Proyecto realizado por un equipo conformado por Alcheg / Garay / Magariños / González; Baudizzone / Lestard / Varas; Hampton / Rivoira; y Soler / Lama, "Viviendas para revitalizar el Sur". *Arquis* N° 13: 32-33. Buenos Aires: Universidad de Palermo/Editorial CP67, 1997 (sin firma, los directores editoriales de la revista son Hernán Barbero y Sergio Castiglione).

desarrollos suburbanos siguen otros en el centro de la ciudad: en Buenos Aires, Patio Bullrich, Galerías Pacífico, Alto Palermo, realizados por Juan Carlos López y Asociados (Glusberg, 1995); Paseo Alcorta, por Lier-Tonconogy con The Jerde Partnership y Solar de la Abadía (Bodas Miani Anger)¹³. En Córdoba, Patio Olmos (Fernandez, 1996), por Juan Carlos López y Asociados, y Córdoba Shopping, de Gramática-Guerrero-Morini-Pisani-Urtubey¹⁴, a los que se sumarán otros en las más importantes ciudades del país: Bahía Blanca, Mendoza y Salta, por mencionar algunas. Estos programas plantean un nuevo interés en la espacialidad interior, impulsado por el reclamo de espectacularidad de los programas comerciales.

Una primera andanada de *shoppings* surge del reciclaje de grandes estructuras en localizaciones centrales con ciertos valores históricos, como las Galerías Pacífico, el Patio Bullrich, el Solar de la Abadía, o el Patio Olmos, cuya recuperación patrimonial se entiende como una estrategia de valor para el emprendimiento comercial y asegura una urbanidad a estos enclaves cuya accesibilidad más importante sigue siendo peatonal.

Mientras los primeros proyectos de Juan Carlos López apelaban a la madera laminada para dar a arcos y otros elementos estructurales un carácter decorativo, como en el Shopping Soleil en Bancalari o en los techos de Patio Olmos en Córdoba, en los sucesivos proyectos los elementos decorativos se hacen cada vez más independientes de las estructuras y cerramientos. Los recursos que habilita el discurso posmoderno de la cita histórica y la doble envolvente se hacen presentes en diseños más desprejuiciados, dando lugar a la proliferación de aplicaciones, la magnificación de luminarias o maceteros, y la transformación de los cielorrasos en una sucesión de capas cromáticas y resaltes iluminados. Afirma Corona Martínez (1995):

13 "Memoria e imaginación", *Arquís* N° 4: 46-51. Buenos Aires: Universidad de Palermo/CP67 (artículo sin firmar, el director editorial de la revista es Roberto Converti).

14 Gramática-Guerrero-Morini-Pisani-Urtubey, Duarte Quirós 1400, ciudad de Córdoba, 1990, superficie cubierta: 26.000 m² (primera etapa), 26.300m² (segunda etapa).

El exterior del *mall* es abstracto, un no-lugar en medio de un estacionamiento; el interior es seudourbanístico, decoración palacial de un estilo a la vez conservador y revolucionario. Conservador en el gusto, revolucionario en la tecnología constructiva, si así es posible.

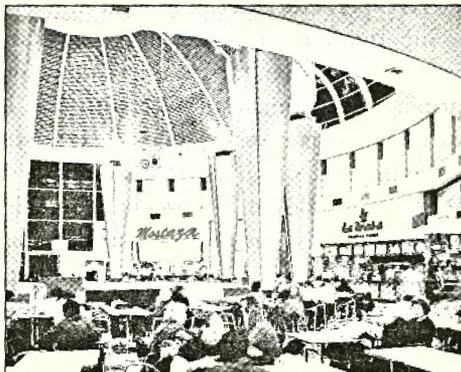
Columnas con estilizados capiteles aerodinámicos recrean un estilo de historieta, “a la Flash Gordon”, haciendo presentes en el mundo real, aunque escenográfico del *shopping*, las imágenes del *comic* y el dibujo animado. La atemporalidad del conjunto, producto de referencias a “historias imaginarias” diversas en espacios que son contiguos, remite a esa forma de intemporalidad que observa Eco en la historieta¹⁵. La independencia de las superficies exteriores e interiores, la pluralidad de motivos y estilos superpuestos en un extremo eclecticismo, la simulación desprejuiciada de materiales, formas e incluso plantas y animales, se suman a un principio de “dinamismo” de las formas. Las circulaciones están dominadas por curvas suaves, que se expresan en los techos y el perfil de los entresijos, como en el caso de Alto Palermo, que luego replican Pfeifer y Zurdo en la Estación Libertador del Tren de la Costa (Güiraldes, 1995: 50) (cada una de sus principales estaciones es una suerte de *shopping*) o en la “S” que describe la circulación del Shopping Marina Arauco en Chile (Pfeifer, 2006: 65-69). La curva suave es una sofisticación del principio proyectual más elemental de la primera generación de *malls*, que exigía que la vista siempre chocase con la vidriera de un escaparate¹⁶. En la medida que el diseño y la cere-

15 Eco (2001: 238), en referencia a la estructura narrativa del *comic*, Superman en este caso, dice: “Abundan los *imaginary tales*, es decir relatos que conciernen a acontecimientos ya narrados (...) Con este bombardeo masivo de acontecimientos no unidos por un hilo lógico, y no dominados mutuamente por ninguna necesidad, el lector, naturalmente, sin darse cuenta de ello, olvida la noción de un orden temporal” (Bompiani, 1965).

16 Esta estrategia deriva de las galerías comerciales de los años sesenta en Buenos Aires y de una técnica difundida en todo el mundo que fuerza al paseante a enfrentarse a las vidrieras, pero al mismo tiempo crea una sensación de encierro. Joel Garreau denuncia entre las “leyes” del desarrollista una que indica que en un *mall* el comprador nunca debería ver que el próximo negocio ancla está más lejos que la distancia que está dispuesto a caminar (180 metros), de modo que “debe quebrarse siempre su línea de visión” (Garreau, 1991: 464).

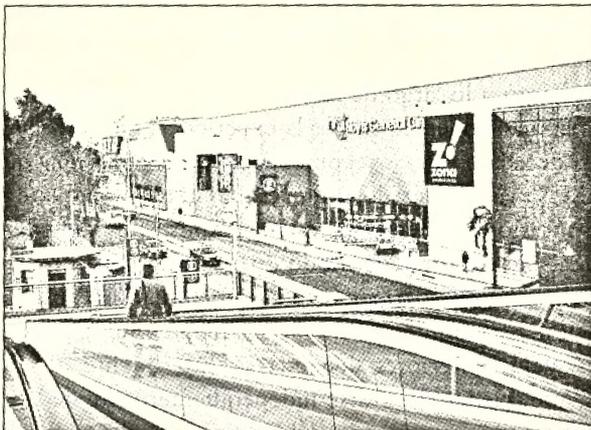
monía de la compra se sofisticó, el paseo tomó más importancia, la compra devino más en inevitable consecuencia del éxito de esa experiencia que en la respuesta a un estímulo directo. De modo que la curva suave crea una perspectiva más insinuada sobre las vidrieras e interiores de los negocios, a la vez que evita la sensación claustrofóbica de la mecánica aplicación del principio anterior. La curva suave también dinamiza las perspectivas y, por lo tanto, se considera que hace más ameno el paseo.

Fotografía 5. Pfeifer y Zurdo, Renovación Alto Palermo, Buenos Aires, 2001



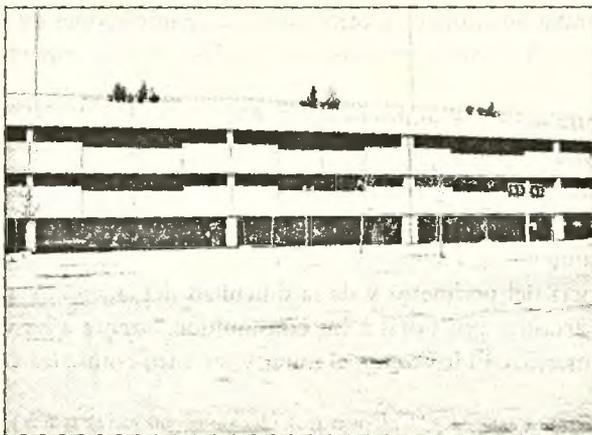
Fuente: Summa+N° 62: 62, 2003. Buenos Aires

Fotografía 6. Pfeifer y Zurdo, Centro Comercial Coto, Temperley, Buenos Aires, 2001



Fuente: Summa+ N° 62: 64, 2003. Buenos Aires

Fotografía 7. Vista de la llegada al centro comercial Unicenter, Martínez, Buenos Aires, con el edificio de estacionamiento entre la playa descubierta y el centro comercial propiamente dicho



Fuente: foto del autor

En muchos casos se hace visible el esfuerzo por caracterizar estos espacios mediante las cubiertas, ya que las superficies de frente de los espacios interiores están completamente ocupadas por los locales comerciales.

Sin embargo, a lo largo de la década de los noventa se va haciendo cada vez más evidente, sea por la experiencia que el *retail* acumula durante la década o por las recomendaciones de *marketing* que llegan de los países “más adelantados”, que es más conveniente que el carácter de los interiores dependa poco de la arquitectura del edificio; que esta sea más bien neutral, de modo que cuando deban renovarse los interiores las estructuras permanentes del edificio no obstaculicen la redecoración. Esta arquitectura neutral permite que el carácter de los interiores, y los exteriores dependa exclusivamente de elementos adosados, que puedan renovarse independientemente de la estructura de soporte y cerramiento del edificio. Auchan en el Acceso Sudeste o Unicenter sobre el Acceso Norte ejemplifican esa condición¹⁷. “El exterior es una Marca; el interior, una Ambientación”, dice Corona Martínez (2003: 50), refiriéndose a este tratamiento independiente de interior y exterior, donde uno se corresponde con la iconografía de la marca y otro con las escenificaciones de interiores. Los grandes centros comerciales tienden así a ser espectaculares en el impacto visual de sus formas, pero también tienden a una arquitectura genérica, en la neutralidad de sus soportes constructivos y espaciales.

El otro rasgo decisivo es el efecto combinado del aire acondicionado y la escalera mecánica (Koolhaas, 1995), que permite incrementar virtualmente al infinito la superficie de uso, liberándola de la dependencia del perímetro y de la dificultad del ascenso. Y permite, también, arrastrar por horas a los consumidores frente a las vidrieras de los comercios. El ir y venir, el mirar y ser visto comienza como un

17 Dice Liernur (2000: 382): “Unicenter (...), ubicado en una escuálida área junto a una de las principales vías de acceso a la ciudad, constituyó un gesto de total indiferencia, hacia ella el centro se presenta como una enorme caja decorada con guardas de torta de cumpleaños”.

placer voyerístico, como moderno *flâneur* de un paisaje esterilizado de sorpresas desagradables, pero al final los pies piden un descanso que se concreta en el consumo, el patio de comidas, los cafés o los cines. Este deambular sin rumbo, con la oportunidad siempre presente de la compra, esta vivamente retratado en el irónico film protagonizado por Woody Allen, *Escenas en un centro comercial*¹⁸, que relata los encuentros y desencuentros (literal y sentimentalmente) de un matrimonio a lo largo de un día comprando los regalos de aniversario dentro del *shopping*. El cuadro se completa con la primera y la última escenas del film: ambos partiendo de la misma casa hacia el *shopping*, en autos idénticos, pero por separado; y al terminar el film, resolviendo su crisis matrimonial en el gigantesco estacionamiento del centro comercial, espacio público de encuentro posmoderno, de nuevo, cada uno desde su propio auto.

En Buenos Aires (y en otras grandes ciudades argentinas) los nuevos *shoppings* comerciales surgen tanto en los suburbios como en los centros tradicionales. Los *shoppings* más urbanos, en los viejos centros residenciales, quedan integrados a la ciudad con razonable urbanidad, produciendo una interacción más o menos intensa con las áreas circundantes, así lo ve Pablo Doval (1996: 72-77) a mediados de los noventa: “como lo demuestra las Galerías Pacífico, el *shopping-center* en su encarnación porteña no es necesariamente un programa antiurbano (...)”.

En los suburbios, los centros comerciales adquieren el formato canónico norteamericano, un gran contenedor rodeado de una superficie varias veces mayor de estacionamiento. El *shopping-center* es así un enclave en un sentido todavía más intenso. Aislado de los barrios circundantes por estos mismos estacionamientos y las grandes distancias

18 *Scenes from a Mall* (1991), WGA; dirigida por Paul Mazursky; guión: Paul Mazursky y Roger L. Simon; intérpretes: Woody Allen, Bette Midler, Bill Irwin, Daren Firestone, Rebeca Nickels y Paul Mazursky. Un matrimonio maduro que acaba de mandar a sus hijos fuera para una acampada celebra su decimosexto aniversario de bodas. Pero de pronto se ve envuelto en una crisis a causa de las infidelidades mutuas de la pareja. La historia se desarrolla en un centro comercial donde la pareja iba a comprar sus respectivos regalos de aniversario.

de las localizaciones dependientes de la autopista, el *shopping* es un enclave que atrae consumidores a varios kilómetros de distancia, pero también es una enorme isla que produce una discontinuidad en el territorio. Inaccesible, salvo por sus limitados puntos de ingreso y egreso, los *shopping-centers* no pueden atravesarse ni recorrerse sino desde la ceremonia del consumo. Desde la lógica de desplazamiento de los barrios circundantes, su perímetro es una barrera amurallada que solo puede rodearse. Mientras sus grandes dimensiones los convierten en obstáculos territoriales, también les permiten irradiar su influencia a una distancia medida en minutos por los ejes de las autopistas para alcanzar la cantidad crítica de consumidores que los haga rentables¹⁹. En Buenos Aires, los primeros grandes *shoppings* suburbanos, como Soleil (Bancalari) y Unicenter (Martínez) se ubican, ambos, sobre la autopista del Acceso Norte. Aunque este fenómeno se manifiesta también en el sur y el oeste, es en el norte donde lo hace con más fuerza, constituyéndose en el arquetipo referencial de los nuevos valores inmobiliarios y urbanos, en un modelo y estilo de vida emergente (González Méndez, 2000: 126-127).

Los suburbios de los noventa

Buenos Aires alcanza, al finalizar el siglo XX, la forma de una megalópolis de más de diez millones de habitantes, que extendió su radio funcional a más de 50 kilómetros. En la morfología suburbana característica de esta vasta mancha de aceite, las casas de los nuevos suburbios se encuentran alejadas entre sí y de la calle, ocupan lotes exageradamente grandes, o se encuentran demasiado dispersas, a la espera de un desarrollo irremediamente retardado por la misma dispersión de los esfuerzos. La infraestructura siempre es deficitaria y menos de la mitad del conurbano posee la infraestructura básica completa²⁰. Esa carencia

19 43'250.000 consumidores, según las leyes de los desarrolladores norteamericanos (Garreau, 1991: 465).

se manifiesta también en la ineptitud de los sistemas de transporte, obligados a alargar sus recorridos para captar usuarios demasiado dispersos, tanto como en la incapacidad de la Policía para custodiar un territorio siempre más amplio que sus recursos. Las calles no son aptas para caminar pues carecen de veredas y del reparo de fachadas o cercos continuos. Todo destino está siempre más allá de una distancia peatonal, de manera que el automóvil será el medio obligado de transporte: una condición congénita, tanto de la diáspora, como de la propia especialización funcional de los nuevos enclaves suburbanos. El desarrollo inmobiliario de grandes enclaves, sustentados en la accesibilidad del automóvil, aparece en la década de los noventa como el remedio de esas carencias del suburbio y del creciente deterioro del centro. En primer lugar, el desarrollo del transporte automotor, con sus recorridos y paradas flexibles, y posteriormente la construcción de las grandes vías de acceso y egreso de la ciudad, se constituyeron a partir de los años sesenta, en un nuevo estímulo de una ocupación dispersa, alentada por la nueva accesibilidad de tierras rurales que serían urbanizadas sin la infraestructura apropiada.

Las autopistas de acceso a Buenos Aires se construyeron siguiendo el recorrido de las menores expropiaciones, y por lo tanto el de las zonas menos edificadas y más baratas, y este fue, por la propia lógica del proceso de urbanización anterior, equidistante de las antiguas líneas ferroviarias. De manera que el trazado de las autopistas hizo posible la urbanización de las zonas menos ocupadas, bajas, en muchos casos. Si en pocos años esas autopistas se encontraron completamente congestionadas, no fue porque se hubiera multiplicado excesivamente el tránsito que pretendían servir, aquél entre Buenos Aires y las otras ciudades importantes del país, sino porque alentaron una ocupación suburbana que depende estructuralmente de los automóviles, de modo que estos las saturan transportando a una fuerza de trabajo que debe concurrir diariamente al centro de la ciudad.

20 "En el mapa ajedrezado de Pilar (...) en los barrios populares (...) la infraestructura urbana no llega a cubrir el 10% del territorio urbanizado, y las carencias sanitarias son alarmantes", nota de Pablo Güiraldes (2000: 129).

Este proceso se acentúa y acelera en la década de los noventa con la ampliación de esas autopistas mediante concesiones viales bajo el sistema de peaje, convertidas en sistemas radiales de intercambio entre el centro urbano y los grandes suburbios²¹. Dice Jorge Liernur (2000: 368-369):

Como ocurre entre Rosario y Buenos Aires (o entre Córdoba y Villa Carlos Paz) también entre La Plata y Buenos Aires, la modernización de los accesos ha provocado el surgimiento de nuevos asentamientos urbanos, los *countries* y los "barrios cerrados" (...) solamente entre 1966 y 2000 en la región Metropolitana de Buenos Aires se concretaron 160 de estos nuevos barrios privados (...) llevando el total de tierras ocupadas por estos emprendimientos a 30.000 ha (...)

A la gran dispersión de la edificación residencial y su crónico déficit de infraestructura se contraponen las concentraciones monofuncionales que intentan resolver esas carencias de manera puntual. Estos enclaves, por su tamaño, tienen la capacidad de ejercer un control urbanístico independiente sobre la superficie que desarrollan, y aun, inducir a las autoridades municipales a la realización de infraestructuras en los alrededores que les son funcionales y complementarias.

El suburbio se va convirtiendo, por intermedio de estos enclaves, en un campo vallado por barreras infranqueables para el peatón: la autopista, sus cunetas, los cercos de los barrios cerrados, las grandes distancias sin reparos, o los interminables estacionamientos que rodean los centros comerciales. Dos viviendas pueden estar a una distancia peatonal entre sí, pero si están en distintos barrios cerrados, será necesario tomar el auto para sortear todos estos obstáculos, y tomando obligadamente el camino troncal, recorrer varios kilómetros al volante en lugar de caminar los 300 o 400 metros que las separan.

21 "Se produce así una nueva periferia, esta vez no en anillos, sino lineal, análoga a la forma que asume la ciudad (...)" (Borthagaray, 1999: 78).

Pilar y el sistema de los enclaves suburbanos

El eje norte de crecimiento suburbano de Buenos Aires conglomeraba una serie de nuevos desarrollos que se extienden hasta Pilar, por el ramal que conduce a la Ruta 8, y constituyen la mejor expresión de un nuevo modelo de ciudad articulada por enclaves. Estos se definen por su discontinuidad, autonomía, y conexión exclusivamente vehicular, lo que se ha dado en llamar el “fenómeno Pilar”, tomando el nombre de la antigua pequeña ciudad que polariza, a lo largo del Acceso Norte, un corredor de desarrollo que tiene a la propia Buenos Aires central en su otro extremo.

Un repertorio de tipos compuesto por tres generaciones de enclaves articula el nuevo suburbio, caracterizado como una agregación de islas. Una primera generación de enclaves es tributaria de la ciudad jardín y el culto a la naturaleza; son los clubes de campo constituidos alrededor de la práctica de un deporte, como el Hindú Club, el Golf Club Argentino o el Tortugas Country Club. Estos comenzaron preponderantemente como viviendas de fin de semana, pero han pasado a tener una importante residencia permanente.

La segunda generación está compuesta por los remanentes de lo que podemos llamar la ciudad funcional, unidades monofuncionales y especializadas de desarrollo, generalmente promovidas por la acción pública, subproductos de una visión de ciudad heredera de la Ville Radieuse, especialmente los grandes barrios de vivienda social, producidos durante los años setenta y ochenta. Estos se articulan como torres o bloques exentos sobre un parque con circulaciones peatonales y vehiculares diferenciadas, que conducen a un único punto de acceso de su perímetro cercado. La común prohibición de comercios o servicios en el predio genera, en los alrededores, una serie de puestos y comercios informales sobre las márgenes y los puntos de entrada de los barrios Fonavi, así conocidos por las siglas del Fondo Nacional de la Vivienda que los financiaba. A esta segunda generación pertenece también el Parque Industrial, zonas de radicación exclusiva de industrias.

Una tercera generación se compone de una nueva oleada de clubes de campo para la clase media y media alta, barrios cerrados, con equipamientos comerciales: hipermercados, centros de compras, centros de entretenimiento; y equipamientos terciarios: campus universitarios, parques de oficinas, hoteles de cinco estrellas, cementerios parque²². Estos se alternan con las nuevas sedes suburbanas de grandes corporaciones, muchas de las cuales unifican sus operaciones de fabricación y administración en los suburbios, como Bayer, Ford y Volkswagen²³.

El cementerio parque se desarrolla como una alternativa a los viejos cementerios públicos. Bajo la figura del parque se cobija la condición comercial de estos emprendimientos. Coinciden en todo con las características del enclave: grandes superficies, perímetro cercado, jurisdicción discontinua, vigilancia propia y diseño urbano autónomo de lo circundante (Cabarro, 1999: 66-73).

En la última parte de este proceso aparecen las grandes instalaciones de entretenimientos, verdaderos parques temáticos que suceden a los modestos zoológicos suburbanos de la generación anterior.

En los suburbios más próximos, los mayores centros comerciales se vinculan a hipermercados, multicines y entretenimientos, como Unicenter en la zona norte o Alto Avellaneda en la zona sur. En suburbios más alejados, como Pilar, el desarrollo de centros de compras y entretenimiento se separa de los hipermercados, solo para hacerse complementarios por la natural vinculación de la autopista y la mayor disponibilidad de estacionamientos; o bien se concentra en

22 Una enumeración de los tipos y su localización aproximada en la periferia puede verse en Tella y De la Fuente (2001).

23 "Con una serie de realizaciones en la última década, la oficina Aslan y Ezcurra ha liderado en nuestro medio la movida de grandes empresas a localizaciones suburbanas. Hoechst y Bayer, dos gigantes alemanes multinacionales de la industria química, dejan el centro para mudarse a Vicente López, a la vera del remozado Acceso Norte (...) Gillette cambia su edificio de producción (...) en Núñez, por nuevas oficinas también en Vicente López y su planta de producción en Garín. Scania se instala en General Pacheco, dejando su edificio en el centro (...) Finalmente Volkswagen (...) construye sus oficinas junto a su planta fabril, también en Pacheco" (Doval, 1997: 46-59).

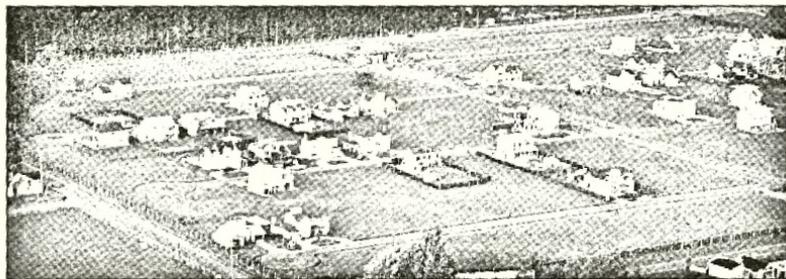
grandes conjuntos como Las Palmas de Pilar, en el km 50 de la autopista, que con una inversión de 60 millones de dólares alberga un *shopping* de 40.000 m², un hipermercado de 16.000 m², un centro de productos de construcción, Easy Homecenter, de 11.000 m², un centro de *bowling* de 1.000 m², 12 salas de cine en una superficie de 6.000 m² y más de 120.000 m² de estacionamiento (*La Nación*, 1999: 56).

Fotografía 8. Acceso Norte, Pilar, Pcia. de Buenos Aires, 2000. Un strip de alta velocidad con egresos cada kilómetro y medio. En primer plano pueden verse los grandes estacionamientos de las instalaciones de servicios



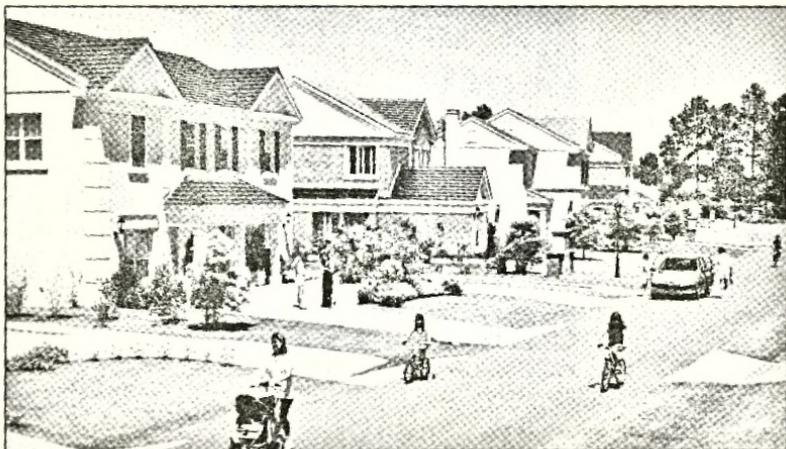
Fuente: Summa+ N° 45: 137, nov. 2000.
Buenos Aires

Fotografía 9. Barrio Cerrado en formación. Pilar, Pcia. de Buenos Aires, 2000



Fuente: Summa+ N° 45: 126, nov. 2000. Buenos Aires

Fotografía 10. Viviendas producidas mediante el sistema llamado "housing", donde un desarrollador provee terreno, proyecto, vivienda y financiación.



Fuente: catálogo Pulte para el barrio La Lomada, en Pilar, 2000

Fotografía 11. Bodas, Miani, Anger Arquitectos, Pilar Cinema Village, Buenos Aires, 1999



Fuente: Summa+ N° 38: 138, ago. 1999. Buenos Aires

La autopista Panamericana fue convertida en un *strip*²⁴ de alta velocidad por la presencia de estas instalaciones, cuyo tamaño es tan grande que desde la elevación de la autopista son visibles a kilómetros. Por su enorme superficie, solo caben unos pocos enclaves entre los puentes de las sucesivas “bajadas” de la autopista, distanciadas solo un kilómetro en la proximidad de Pilar. A 130 kilómetros por hora, los residentes suburbanos alternan entre el supermercado, el multicine, el club de campo, el banco *drive-in*, la escuela, el McDonald’s y, lógicamente, la estación de servicio.

24 Aquí la palabra *strip* identifica las funciones de avistamiento lejano, uso y acceso automovilístico descritas por Venturi, Scott-Brown e Izenour (1978).

Nuevos programas y patrones de consumo

El desembarco de las oficinas de arquitectura multinacionales en Argentina trae un *expertise* que define también los “productos” inmobiliarios adecuados. Así como The Jerde Partnership fue asesor en uno de los primeros *shoppings* (Paseo Alcorta), Edsa interviene en el diseño de los barrios cerrados más sofisticados. Incluso la más grande oficina local, Mario Roberto Alvarez y Asociados, acepta asociarse con estas empresas para acceder a los mejores encargos.

La oficina de EDSA está en Fort Lauderdale, Florida, una ciudad que se *podría* considerar un prototipo del “nuevo” desarrollo urbano: su mapa muestra una red de autopistas y avenidas que se cruzan en sentido perpendicular y siguiendo los puntos cardinales, conformando una gigantesca cuadrícula en la cual, como en un tablero de ajedrez, se ubican barrios cerrados, clubes de golf, *malls*, barrios tradicionales y grupos de oficinas, alternando con aeropuertos, con sus hoteles y alquileres de autos anexos, algunas instalaciones industriales o depósitos de mercaderías, y, por supuesto, la playa y el mar (...).

Así describe Pablo Güiraldes (1997: 108) el ambiente de trabajo de Edsa, el modelo último de la civilización del *sprawl* y el automóvil. Edsa produjo, junto a Mario Roberto Alvarez y Asociados, el diseño para Abril, en Hudson, en la periferia sur de Buenos Aires; un desarrollo de 300 ha en una propiedad con un parque añoso y un casco histórico donde se desarrollan 18 “barrios cerrados”. La misma asociación produjo el diseño (junto a Fernández Wood) de Ayres de Pilar en la periferia norte, 200 ha con 900 casas agrupadas en distintas pequeñas “comunidades” (Stone et al., 2000: 140-145).

Nuevos patrones se harán dominantes incluso en las áreas centrales de la ciudad. La accesibilidad en automóvil hasta el corazón de los grandes enclaves se convierte en un prerequisite de su éxito inmobiliario o comercial. La casa de comidas rápidas, el multicine, el banco *drive-in*, el supermercado o el *shopping mall* con estacionamiento a dis-

creción surgen como programas y formas arquitectónicas que irrumpen también en las áreas centrales de Buenos Aires y las mayores ciudades del país. El acceso a estas instalaciones de servicios en automóvil, que en el suburbio es impuesto por la necesidad de la distancia, se revela en el centro como un medio de eludir el espacio público. El automóvil es tanto un medio de transporte como —crecientemente— un medio de aislamiento respecto de la calle tradicional y del antiguo espacio público, que ahora es percibido como incómodo, peligroso, desagradable. El auto puede salir del espacio comunitario-privado del barrio cerrado o la torre residencial, y llegar al estacionamiento del *shopping*, el multicine, la torre de oficinas. La clave es el aislamiento, la atmósfera controlada, el dominio sobre un espacio que tiene la obvia continuidad del aire acondicionado, pero cuya condición más esencial es la de una privacidad resguardada de la ciudad pública. Una continuidad de una atmósfera artificialmente controlada, que a la vez garantiza el aislamiento del espacio público tradicional. Una descripción que se hace coincidente con la que ensaya Sebreli (1998: 50-51) para Buenos Aires:

Las clases altas ya no van al centro, se aíslan en lugares privados, viajan de un lugar a otro en coches con vidrios oscuros (...). Las clases medias y las clases populares han abandonado también el callejeo por los recintos cerrados que son los *shoppings* (...). Las calles de la ciudad han dejado de ser lugares de paseo para convertirse en rutas de circulación de automóviles (...). El automóvil ha hecho cambiar la mentalidad del habitante de la ciudad. De la clase media para arriba, se baja en ascensor desde el departamento hasta la cochera del sótano, y de ahí se va hasta otro lugar cerrado. La calle no existe para los automovilistas, solo la ven de reojo en raudo vuelo.

Como se ve, el principio del enclave abarca tanto la extensión de los nuevos suburbios como la transformación de la ciudad central durante los noventa.

Una serie de nuevos patrones arquitectónicos aparecen al compás de esa condición, el *strip* comercial suburbano es la avenida de cuatro

manos que engarza servicios diseñados para el automóvil. Sus instalaciones de servicios cuentan con grandes anuncios para ser vistos a distancia, la playa asfaltada entre el edificio y la avenida invita al automovilista con un lugar de estacionamiento disponible e iluminación nocturna colorida para llamar la atención, replicando el patrón que detalladamente había estudiado primero Robert Venturi en Estados Unidos. El *cul de sac* y la vivienda unifamiliar con su *lawn* de césped bien cortado, su pileta de natación y su garaje para dos autos es la unidad de una intimidad conectada al mundo por la autopista elevada, por el televisor (Gandelsonas, 1999), y ahora también por las redes electrónicas, que llevan la cultura urbana hasta el hogar suburbano. La web permite informarse y comunicarse, pero también permite sistematizar la adquisición de bienes y servicios a distancia. La autonomía que posibilita el *freezer*, combinada con cada vez más abundantes y eficientes servicios de envío a domicilio o *delivery*, permite disminuir al mínimo la peregrinación hacia los centros de abastecimiento. Este patrón suburbano favorece la concentración de los servicios y el trabajo en unidades más grandes y distantes.

El centro de oficinas se estructura como una instalación concentrada de torres en el viejo *downtown*, crecientemente vaciado de vivienda y servicios por la exigencia de más y más superficie de estacionamiento para los automóviles que llegan diariamente de los distantes suburbios, por el empeoramiento del espacio público que ese tránsito produce. Los centros comerciales se ubican a la vera de las grandes autopistas, concentrando una superficie de programa hasta entonces inédita, rodeados de enormes playas de estacionamiento que los asemejan a un aeropuerto (Brunati, 1966).

Los nuevos barrios suburbanos se plantean como “comunidades”, con características sociales definidas con precisión por un *target* inmobiliario y resguardados por una cerca perimetral:

La base social para este estilo de vida y modelo de urbanización es excluyente y auto-segregativo, debido al valor de los terrenos, viviendas y todos los costos asociados a él (seguridad, colegios privados, salud privada, necesidad de doble automóvil, etc.). En esta modalidad

de producción espacial la vivienda deja de ser un bien de uso y pasa a ser un bien de consumo o *commodity*, y como tal, sujeto a las estrategias de *marketing* (Mignaqui, 1999: 41).

Esta segregación se efectiviza por la misma distancia que impone el tamaño de los enclaves, pero sobre todo, por una estructura del trazado en forma de árbol, que conduce a un único punto de conexión con la autopista²⁵.

Aunque los primeros antecedentes se remontaban a 1930, los primeros *country clubs* que constituyeron un fenómeno inmobiliario relativamente abierto habían nacido en la década de los setenta²⁶. Pero recién en la década de los noventa se transforman en un fenómeno urbano a nivel metropolitano y en un sofisticado producto inmobiliario, cuando dejan de ser exclusivamente residencia de fin de semana para transformarse en residencia permanente, permitiendo a Carlos Verdecchia (1995: 26-28) hacer notar que entre 1992 y 1995 se habían triplicado los residentes permanentes. En ese período, los “productos” se especializan y surgen una serie de desarrollos residenciales diferenciados: el *country club*, caracterizado por una diversidad de servicios sociales y deportivos (generalmente con uno dominante); el *barrio residencial*, donde el entorno es el aspecto dominante, como Abril o Ayres del Pilar; el *barrio cerrado*, de mayor densidad edificada; las *chacras*, clubes con terrenos de más de una hectárea y actividades rurales de tipo recreativo; y los *countries náuticos*. Con estas denominaciones se organiza el Mapa La Nación, de la sección inmobiliaria del mismo diario, que registra 239 barrios cerrados, 136 *country clubs*, 29 barrios de chacras y 13 *countries náuticos*; ubicados en un radio entre 20 y 70 kilómetros del centro de la ciudad (*La Nación*, 2003).

Por sus características, los de terrenos de mayores superficies, como las chacras, se encuentran más alejados de la ciudad central y de las vías

25 Cabe recordar el sonado ensayo de Christopher Alexander (1971), “La ciudad no es un árbol”.

26 Los Lagartos (1979), Náutico Escobar (1972), La Martona (1975), Mapuche (1979), Mayling (1980), Newman (1980).

troncales —la autopista— así como los barrios cerrados se encuentran en estrecha relación con suburbios más viejos y consolidados (como San Isidro, San Fernando, Tigre), o con las autopistas y las áreas de servicio (Pilar, por ejemplo). La consolidación de la residencia permanente es acompañada por la incorporación de escuelas (como San Jorge, en San Jorge Village, llevada adelante por el desarrollador inmobiliario Alto Palermo), vinculándolas al barrio como componentes estratégicos de los desarrollos comerciales.

A fines de los noventa se desarrolla Nordelta, una “ciudad-pueblo” según los anuncios comerciales²⁷, un desarrollo de más de 1.000 ha, con varios barrios, más una serie de equipamientos comunitarios. Siete barrios residenciales ya habilitados, más otros tantos a desarrollarse, tres escuelas, dos universidades, servicios de salud, comerciales y de entretenimiento. El proyecto se basa en el dragado de las zonas bajas creando grandes lagunas; el material extraído se utiliza para rellenar los terrenos urbanizados y crear un pólder que protege al complejo de las crecidas repentinas de los ríos que la atraviesan o delimitan (Luján, Canal Aliviador y arroyos). Esto produce 200 hectáreas de espejos de agua, que sumadas a las 300 hectáreas de “espacios verdes” (eufemismo que categoriza las superficies no edificadas, cualquiera sea su destino) configuran lo que se anuncia como los principales atractivos del complejo, ubicado “a solo 30 km de la Capital Federal”, argumento que denota la dependencia de la ciudad central. La enorme escala del desarrollo permitió modificar las trazas de los caminos de acceso y crear una conexión directa con la autopista del Acceso Norte, lugar psicológico de la “civilización”.

Los barrios de densidad media y alta, construidos como vivienda social en los mismos suburbios durante los años setenta y ochenta, igualmente hostiles al sistema de calle tradicional de la grilla continua²⁸, se suman al sistema de enclaves construidos durante la década

27 www.nordelta.com

28 “La modernidad racionalista (...) al prescindir directamente de los tejidos tradicionales y proponer otra manera de separar los espacios privados y público (es) otro filón de la actitud anticalle típica de una modernidad ambiciosa pero utópica (...) su no-lugar, en

de los noventa con la misma lógica de los barrios cerrados: perímetros cercados, predominio del contrato de copropiedad sobre la organización municipal y sustitución del espacio público por un espacio común, pero de uso exclusivo de los residentes.

Mientras en el centro, el edificio de oficinas arquetípico es la torre exenta, objetos aislados que no forman parte del tejido urbano (Gandelsonas, 1999), en los suburbios surgen los “parques de oficinas”, constituidos por edificios rodeados de terrenos parquizados y vinculados a la autopista suburbana.

Se trata de la construcción de una ciudad crecientemente especializada, donde las funciones son segregadas en áreas homogéneas, pero también los grupos sociales son segregados por su ingreso e incluso por sus condiciones de edad, origen u ocupación, como ya ocurre, en un grado más sofisticado, en el modelo de referencia que es el crecimiento suburbano norteamericano.

La extrema especialización de la ciudad proviene, en parte, de la proposición ideológica de un funcionalismo moderno, pero se acentúa con los medios de producción a fines del siglo XX, en cuanto las unidades de desarrollo económicas preferidas por los empresarios inmobiliarios son áreas sobre las que puedan ejercer un control lo más intenso posible y lo más independiente de las regulaciones urbanas generales. La ciudad de enclaves aparece así impulsada por dos corrientes, una idealista, que proviene del Movimiento Moderno, y otra pragmática, que proviene del interés y la conveniencia de los negocios inmobiliarios, tanto como de la gestión burocrática de los funcionarios del Estado, que han perdido el dominio de las herramientas de control urbanístico, y ven los enclaves exitosos como una forma de recuperar la previsibilidad del desarrollo urbano. Además, los grandes proyectos concentrados atraen votos porque son una forma más visible del progreso de esos distritos. Por esos dos caminos, los alrededores de Buenos Aires se desarrollaron, a lo largo de las tres últimas

rigor, supone la negación de la calle. De allí se desprende toda una gama de ejercicios tardo modernos (...) llegando a nuestras realidades anticalles de Lugano I y II, y el actual Fuerte Apache” (Fernández, 2001: 72).

décadas del siglo XX, con el nuevo patrón del enclave funcionalmente especializado, patrón que se consolida en los noventa. Así los “conjuntos de vivienda” desarrollados en proyectos de miles de viviendas mediante planes de fomento del Estado²⁹ se convirtieron en verdaderos guetos sociales, no menos aislados de la ciudad y de lo público, que los barrios cerrados y clubes de campo suburbanos, donde las clases media y alta se encerraban voluntariamente.

En todos los casos, la condición de estos desarrollos es la del enclave. Núcleo autónomo, discontinuo con la ciudad circundante, con un alto control interno ejercido desde una autoridad independiente de los gobiernos comunales, perímetro cercado o inaccesible, pocos puntos de entrada y salida bien vigilados. La cerca del barrio o comunidad cerrada puede reemplazarse por extensiones de reservas naturales, o por las enormes dimensiones de los estacionamientos, que en combinación con caminos perimetrales, zanjas y espejos de agua, cumplen el mismo rol que una cerca. El enclave está, así, definido por su homogeneidad y coherencia interna tanto como por su discontinuidad y autonomía respecto de lo que lo rodea. Su diseño obedece a causas internas, ignorando la ciudad contigua. El gran tamaño físico del enclave es la precondition que establece la masa crítica de su viabilidad, al mismo tiempo que crea grandes discontinuidades en el territorio:

29 El Fondo Nacional de la Vivienda fue constituido en 1972 por la Ley 19.929, primero recabando fondos como un impuesto al salario, y luego como un impuesto a los combustibles. Los recursos oscilaron a lo largo del tiempo entre 600 y 1.000 millones de dólares anuales. El insatisfactorio balance de su *performance* no se debe solo a los malos resultados urbanos y sociales de los conjuntos, sino también a una deficiente gestión burocrática centralizada, a “distorsiones en los estándares y costo de las viviendas, que no se ajustaban a la finalidad social para la que se creó el recurso”, “conjuntos habitacionales exageradamente grandes que provocaron desintegración social”, un deficiente sistema de adjudicación, y bajos índices de recuperación con la consiguiente licuación de activos (43,7 % en promedio, en todo el país, pero en algunos casos, como en la Pcia. de Corrientes, fue de tan solo 14,5 %): “El rendimiento del Sistema ha sido bajo respecto de los recursos manejados (...) la cantidad de viviendas construidas desde su origen es baja con relación a lo efectivamente invertido. Fueron alrededor de 826.000 viviendas en 25 años” (Melconian y Santángelo, 2003).

Pilar está desconectado internamente a lo largo y a lo ancho, por la misma Panamericana y por la profundidad de algunos de los barrios cerrados y clubes de campo —hasta 3 kilómetros sin calles públicas que los atraviesen— los viajes entre localidades a ambos lados de la Panamericana son agotadores y eternos.

Así lo afirma Pablo Güiraldes (2000: 128-134), organizador de un seminario de diseño urbano en el Municipio de Pilar en el año 2000.

La discontinuidad física se corresponde con una discontinuidad jurisdiccional. Así, cada enclave responde a una organización administrativa y legal distinta, y posee una vigilancia interna autónoma, diferencias que valen tanto para los contratos formales de copropiedad de clubes de campo, parques industriales o cementerios privados, como para los contratos consuetudinarios y de hecho que rigen los asentamientos sin títulos. Como irónicamente describe Rafael Iglesia, el aislamiento y el tiempo ocioso son el signo compartido por los extremos de esta tendencia: *country clubs* y villas miseria³⁰.

La política del enclave no hizo desaparecer a la Buenos Aires anterior, pero la transformó radicalmente; en su funcionamiento, en su paisaje, en las costumbres urbanas y en los modos sociales de compartir lo público. La política del enclave impuso una especialización del territorio más compleja y sutil que la mera especialización funcional que había formulado el modernismo. Una especialización más profunda que toma el carácter de una tematización, a veces voluntaria, y otras, involuntaria. Se trata de una especialización social que amenaza con convertirse en segregación, signando la declinación del espacio público como ámbito compartido, como expresión concreta de la comunidad.

30 “Si se quiere, la villa miseria es también un barrio privado, sobre todo, privado de lo esencial para el desarrollo de un individuo, y ambas estructuras son sorprendentemente semejantes. Aunque virtuales, estos asentamientos tienen límites más fuertes que los condominios y ambos presentan una definida homogeneidad social y económica. Un punto en común entre el *country* y la villa miseria es que en ambos hay muchos desocupados (aunque el tiempo desocupado sea para algunos hambre y para otros *dolce fare niente*). Otro, es que en ambos casos sus moradores lucen tostados: los sin techo y los amantes de Febo se confunden” (Iglesia, 2003).

La agregación de estos reinos autónomos termina por producir una feudalización del territorio, sin una jurisdicción capaz de establecer un ámbito público en algún sentido que supere la mera función circulatoria. El efecto final sobre el resto del territorio es una suerte de abandono; por lo tanto, solo es relevante para dar paso a los canales de vínculo rápido, las avenidas y autopistas elevadas que conectan enclaves especializados. Este territorio intersticial queda definido como lo que no es, y visto desde la lógica del enclave, es un territorio hostil y ajeno, que ya ha sido retratado por las versiones más irónicas de la filmografía de Hollywood, como *Un día de furia*³¹ o *La hoguera de las vanidades*³², la misma que había provisto las imágenes de referencia para la vida idealizada de los suburbios felices, anticipando una interacción entre centro y suburbio que se presenta a la vez como sueño y pesadilla para la ciudad latinoamericana. El centro y el suburbio son sustituidos por el enclave como nuevo modelo de centralidad, revelando que el urbanismo público ha capitulado, al menos, momentáneamente.

Bibliografía

- (Sin firma, los directores editoriales de la revista son Hernán Barbero y Sergio Castiglione) s/a (1997). "Viviendas para revitalizar el Sur". *Arquis* N° 13. Buenos Aires: Universidad de Palermo/Editorial CP67.
- (Sin firma, los directores editoriales de la revista son Hernán Barbero y Sergio Castiglione) s/f. "Un ambicioso proyecto para Retiro". *Arquis* N° 13. Buenos Aires: Universidad de Palermo/Editorial CP67.
- Aisenso, Roberto (1994). "El poder de diseñar y definir". *Arquis* N° 3: 27. Buenos Aires: Universidad de Palermo/Editorial CP67.
- Alexander, Christopher (1971). "La ciudad no es un árbol". En *La estructura del medio ambiente*. Barcelona: Tusquets.

31 *Falling Down*, Joel Schumacher, 1993.

32 *The Bonfire of vanities*.

- Boddy, Trevor ((1994) [1992]). "Underground and Overhead: building the analogous city". En *Variations on a theme park*, Michael Sorkin (Ed.). New York: Hill and Wang.
- Borthagaray, Juan Manuel (1999). "Sobre la periferia". *Revista SCA* N° 194. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos.
- Brunati, M. (1996). "Un nuovo modello tipologico: los shopping center". *Casabella* N° 311.
- Cabarrou, Ana María (1999). "Rascacielos diferentes". *Summa+* N° 37: 66. Buenos Aires.
- Cabarrou, Nanette (1999). "Cementerios Parque: un espacio para la ilusión". *Revista SCA* N° 194. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos.
- Converti, Roberto (1995). "*Urgell-Fazio-Penedo-Urgell, arquitectos*". Buenos Aires: Editorial IPU
- Corona Martínez, Alfonso (1995). "La ciudad sin espacio". *Summa+* N° 12. Buenos Aires.
- Corona Martínez, Alfonso (2000). "Queda en Pilar". *Summa+* N° 45: 136, Buenos Aires.
- Corona Martínez, Alfonso (2003). "Entre la Marca y la Ambientación". *Summa+* N° 62. Buenos Aires.
- Diez, Fernando (1994). "Huyendo hacia el suburbio". *Summa+* N° 10: 64. Buenos Aires.
- Diez, Fernando (1998a). "Arquitectura corporativa". *Summa+* N° 31. Buenos Aires.
- Diez, Fernando (1998b) "Argentina Report". *World Architecture* N° 66. Londres.
- Diez, Fernando (2001a). "Cumbres Iluminadas". *Summa+* N° 48: 50 abril-mayo 2001. Buenos Aires.
- Diez, Fernando (2001b). "Arq. Mario Roberto Alvarez y Asociados, Obras 1937-1993". *Summa+* N° 48: 110, abril-mayo. Buenos Aires.
- Diez, Fernando (2003). "Crisis disciplinar: los cuatro urbanismos". *Pe-riódico Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo*: 2.

- Doval, Pablo (1995). "De la ciudad neutral al shopping center, breve análisis del devenir del espacio público". *Arquis* N° 6. Buenos Aires: Universidad de Palermo/Editorial CP67.
- Doval, Pablo (1996). "El retorno de las galerías". *Summa+* N° 18. Buenos Aires.
- Doval, Pablo (1997). "Campus Corporativo". *Summa+* N° 25. Buenos Aires.
- Eco, Umberto (2001). *Apocalípticos e integrados*. Barcelona: Editorial Lumen, Tusquets Editores.
- Edward Stone, Mario Roberto Alvarez y Asoc., Fernández Wood (urbanización), Lacroze-Miguens-Prati (Club House) (2000). "Nuevos Ayres". *Summa+* N° 45: 140-145, octubre-noviembre.
- Fernández, Roberto (1996). "Realidad y virtualidad". *Summa+* N° 17. Buenos Aires.
- Fernández, Roberto (2001). "Hacer la calle, experiencia y construcción del espacio político". *Revista SCA* N° 202. Buenos Aires.
- Gandelsonas, Mario (1999). *X Urbanism*. New York: Princeton Architectural Press.
- Garay, Alfredo (1994). "Repensando las torres, una aproximación desde el urbanismo". *Arquis* N° 3: 83. Buenos Aires: Universidad de Palermo/Editorial CP67.
- Garreau, Joel (1991). *Edge City*. New York: Doubleday.
- Glusberg, Jorge (1995). "Ética y Estética del entorno urbano: arquitectura argentina contemporánea". *Casa de América en Madrid*, mayo-junio.
- González Méndez, María (2000). "Pilar y las dos miradas". *Summa+* N° 45. Buenos Aires.
- Güiraldes, Pablo (1995). "Estaciones en la costa". *Summa+* N° 14. Buenos Aires.
- Güiraldes, Pablo (1996). "Fronteras urbanas". *Summa+* N° 21: 74-79, octubre-noviembre.
- Güiraldes, Pablo (1997). "El proyecto como servicio". *Summa+* N° 25. Buenos Aires.

- Güiraldes, Pablo (2000). "Pilar, o la crisis del urbanismo de frontera". *Summa+* N° 45. Buenos Aires.
- Iglesia, Rafael (2003). "El Carmel está que arde". *Diario La Capital*, junio 3. Rosario.
- Koolhaas, Rem (1995). *El espacio basura. De la modernización y sus secuelas*. Rotterdam: 010 Publishers.
- Koolhaas, Rem y Bruce Mau (1995). *S,M,L,XL*. Rotterdam: 010 Publishers.
- Liernur, Jorge Francisco (2000). *Arquitectura en la Argentina del Siglo XX, La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Melconian, Rodolfo y Carlos Santángelo (2003). *Cámara Argentina de la Construcción: un instrumento a la salida de la crisis. Plan Posible*. Buenos Aires: Cámara Argentina de la Construcción.
- Mignaqui, Iliana (1999). "De falansterios, garden-cities y ciudades privadas". *Revista SCA* N° 194. Buenos Aires.
- Pfeifer, Juan (2003). "Arquitectura para el comercio". *Summa+* N° 62. Buenos Aires.
- Ritzer, George (2000). *El encanto de un mundo desencantado*. Barcelona: Ariel.
- Rivoira, Emilio (1994). "Puerto Madero, antes que nada, gestión urbana". *Arquis* N° 1: 74. Buenos Aires: Universidad de Palermo/Editorial CP67.
- Sebreli, Juan José (1998). "Crisis de las ciudades". *Notas desde el Sur* N° 5. Córdoba: Facultad de Arquitectura Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Córdoba.
- Silberfaden, Daniel H. (1994). "Excepción/Excepcional". *Arquis* N° 3: 3. Buenos Aires: Universidad de Palermo/Editorial CP67.
- Solsona, Justo (1994). "Conversación sobre torres". *Arquis* N° 3: 12. Buenos Aires: Universidad de Palermo/Editorial CP67.
- Tella, Guillermo, Fabián de la Fuente, Patricia Dietrich y Mónica Blanco (2001). *Del suburbio a la post-periferia*. Buenos Aires: Instituto Superior de Urbanismo, FADU, Universidad de Buenos Aires.

- Verdecchia, Carlos Alberto (1995). "Residencias, los clubes de campo". *Arquis* N° 5. Buenos Aires: Universidad de Palermo/ Editorial CP67.
- Venturi, Robert, Steven Izenour y Denise Scott Brown (1978). *Aprendiendo de la Vegas, El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: G.Gili
- Zizek, S. (1998). "Multiculturalismo o la lógica cultural del capitalismo multinacional". En *Estudios culturales. Reflexiones sobre el multiculturalismo*. Buenos Aires: Editorial Paidós.

Documentos

- La Nación (1999). "Emprendimiento Las Palmas de Pilar, para el nuevo milenio". *Desde los Countries y barrios cerrados* N° 32: 56, enero 2. Buenos Aires.
- La Nación (2003). "Mapa Inmobiliario", diciembre 20.