

# ***Urbanizaciones cerradas en Buenos Aires: escenarios de la fragmentación socio-espacial. Nuevos desafíos de integración***

*Felipe Romano*

## **1. Introducción**

Desde hace casi dos décadas, un proceso de suburbanización de carácter privado o cerrado se viene desarrollando con intensidad creciente en los partidos del área metropolitana de Buenos Aires<sup>1</sup>. Protagonizado en un primer momento por grupos sociales de altos ingresos (*country clubs*), se fue extendiendo, luego, a los sectores medio-altos y medios (barrios privados).

Los problemas causados por la inseguridad, la tendencia de vivir en mayor armonía con la naturaleza y la demanda de contactos sociales más íntimos y confiables están cambiando los patrones de urbanización que prevalecieron en Buenos Aires hasta la década del '60. La suburbanización masiva de trabajadores urbanos, propiciada por los "loteos económicos o populares" en las décadas de 1940, 1950 y 1960, tuvo una expansión en "mancha de aceite" y "tentacular" en todo el territorio de la primera y segunda corona del Gran Buenos Aires. En cambio, a partir de la década del '80, se está produciendo, desde el borde externo del segundo cordón del Gran Buenos Aires, un nuevo proceso de suburbanización residencial, que se expande en forma de enclaves o "islas", parecido al de las ciudades norteamericanas y al de muchas grandes urbes latinoamericanas, pero diferente, en su distribución espacial, del modelo más compacto (al estilo europeo) de años anteriores.

Este nuevo modelo de valorización del suelo urbano se encuentra inserto en un proceso de reestructuración económica mundial acompañado, localmente, por una profunda transformación del Estado, caracterizada, entre otras cosas, por las privatizaciones de los servicios públicos, la reducción del gasto social y el ajuste económico. Con la pérdida de protagonismo del Estado en materia social y económica, se ha originado un gran retroceso del espacio público frente al dominado por el capital privado, lo que intensificó la segregación socio-económica de la población.

Con la realización del presente trabajo, pretendemos, en definitiva, analizar de manera sintética las facetas que se hallan implicadas en la nueva forma de estructuración metropolitana de Buenos Aires, entre ellas, la fragmentación y segregación socio-espacial, el aislamiento, el individualismo, los problemas de inseguridad y el culto del placer. Y proponer, así, los nuevos desafíos de integración que nos asigna nuestro tiempo.

## 2. Desarrollo

### 2.1. *Impactos de la globalización sobre la morfología urbana de las ciudades.*

Los procesos de reorganización económica mundial que se están produciendo desde hace aproximadamente dos décadas encuentran una manifestación visible en el espacio interior de las metrópolis. En ellas, podemos observar la coexistencia de lugares que se hallan integrados a los cambios económicos globales, donde predomina el bienestar y la modernidad, y los sitios que están fuera de ese ámbito, en los que prevalecen la pobreza y la marginalidad social.

El ocaso del "Estado de Bienestar", promovido por el neoliberalismo reinante, pone en crisis el modelo de urbanización vigente hasta mediados de los años '70. El Estado postkeynesiano ya no podrá mantener el pleno empleo de la mano de obra derivado de las importantes inversiones realizadas por el sector público, ni estará en condiciones de mantener el nivel de gasto social en "valores de uso" urbanos, tales como la vivienda, las infraestructuras de servicios, los equipamientos de salud, educación y seguridad. En este contexto, la reestructuración de las regiones metropolitanas posee algunas características similares:

- Los procesos de reestructuración son, fundamentalmente, supranacionales, es decir, externos a la región. Y obedecen a las leyes conjugadas de la división del trabajo tanto internacional como interna (Santos, 1994).
- Pérdida de fuerza del sector público frente a las grandes corporaciones internacionales.
- Profundización de la crisis laboral, con subas en la tasa de desocupación y precarización del empleo.
- Crecientes procesos de estratificación socio-económica de la población acompañados por una segregación ambiental de la residencia (Ainstein, 1998).
- Sensibles mejoras de los accesos metropolitanos a través de la construcción de infraestructura para el transporte automotor.
- Difusión urbana generaliza de aparatos móviles de comunicación.
- Creciente valorización del tipo suburbano de vivienda unifamiliar.
- Fragmentación, especialización y segregación socio-espacial, producto de la creciente competitividad territorial: competencia por la división espacial del trabajo, pugna por la división espacial del consumo, disputa por las funciones de comando y lucha por la redistribución (Harvey, 1985). Esto origina, por un lado, áreas con pujantes inversiones de capital denominadas estratégicas y, por el otro, un relativo abandono de amplias zonas residuales. Los espacios estratégicos reorganizados se basan esencialmente en:
  - a) *centros urbanos* (zonas puntuales renovadas del centro urbano tradicional o nuevos emprendimientos algo distantes de él). Predomina la actividad terciaria especializada. Se distingue por sus grandes e impactantes edificios

y por sus diseños innovadores;

b) *nuevos ámbitos de comercialización de bienes y servicios*, cuya ubicación puede reforzar localizaciones existentes en el interior de la trama urbana o crear nuevas áreas en consonancia con la dispersión regional. Aquí, se concentran la comercialización de una extensa y variada gama de productos, la prestación de diferentes tipos de servicios y el esparcimiento (supermercados, hipermercados, shoppings, cementerios parque, sedes de empresas, parques temáticos);

c) *transformaciones importantes en la estructura socio-espacial urbana* que implican cambios de los patrones residenciales y el surgimiento de nuevas formas edilicias. Por una parte, responden a procesos de “gentrificación”<sup>2</sup> dirigidos hacia las áreas centrales de la metrópoli; y por otra, obedecen a la ocupación de espacios en la extrema periferia de las regiones urbanas por parte de los sectores de mayores ingresos. (Torres, 1998).

- Selectividad del capital en la localización espacial de las inversiones. En esta etapa del “capitalismo flexible”, en el proceso de valoración del espacio urbano, se establece una relación entre el capital inmobiliario, el capital financiero y el capital productivo, los cuales, en el proceso de “densificación” urbana, realizan en un espacio/tiempo limitado una estrategia de interés mutuo (De Souza, 1994).

### 2.1.1. Transformaciones en Buenos Aires.

La implementación del Plan de Convertibilidad, en 1991, generó una serie de cambios sustanciales en el país que provocaron grandes transformaciones en el área metropolitana de Buenos Aires. La reducción de la tasa de inflación, la desregulación de las actividades económicas, la estabilidad monetaria, la privatización de los servicios básicos, la puesta en marcha de nuevos instrumentos financieros (fondos de pensión, fideicomiso financiero, fondos de inversión), la reapertura de líneas de crédito para la compra o construcción de viviendas y la caída de las tasas de interés en el ámbito internacional han hecho que los capitales privados comenzaran a explorar opciones de mejor rentabilidad, pasaran del circuito financiero al de la producción de bienes de consumo durables (en especial para el hogar y automóviles) y de la construcción. Este panorama se vio favorecido por el ingreso de fuertes capitales internacionales que originaron vigorosas inversiones en el área metropolitana (Mignaqui, 1997).

De acuerdo con Mignaqui, (1997), las dimensiones más visibles de estas innovaciones reflejan las siguientes tendencias:

- Nuevas formas de crecimiento hacen que el casco primitivo de la ciudad suburbana pierda protagonismo. Aparecen manchas de concentración de actividades a la vera de las nuevas autopistas, lo que Ferreiro, (1999:64) denomina “bajada con infraestructura”.

- Los espacios ligados antiguamente a la actividad industrial ceden su lugar a otros destinados a los equipamientos de consumo (shoppings, hipermercados, centros recreativos y de esparcimiento).
- Nuevas industrias y sedes empresariales se trasladan hacia la periferia de la ciudad gracias a las tecnologías de comunicación y de información y a las redes de las autopistas.
- En cuanto al espacio residencial, las iniciativas inmobiliarias masivas se dirigen principalmente hacia los sectores medio-altos con propuestas de máxima calidad (seguridad privada, sauna, gimnasio, doble cochera, salones multiuso, etc.). Están ubicadas en lugares privilegiados de la ciudad. Entre las ofertas residenciales florecientes se encuentran los “countries en altura”<sup>3</sup>, “los country”.
- El reciclaje o recuperación de edificios para la construcción de “lofts”, oficinas, restaurantes, universidades y espacios de consumo suntuario en áreas degradadas o desafectadas de sus usos originales han inducido procesos de “gentrificación” hacia las áreas centrales de la ciudad. El ejemplo emblemático es Puerto Madero, en la Capital Federal (Buzai, 2000).
- La proliferación de cementerios parque en el conurbano bonaerense, fenómeno ligado a las imperantes inversiones de capitales privados y al desarrollo de la red de autopistas que han facilitado los accesos a la ciudad. De allí que la ubicación de esas necrópolis, junto a su carácter privado, circunscribe su uso (al igual que las suburbanizaciones cerradas) a los grupos sociales de mayores ingresos económicos poseedores de automóviles (Cabarro, 1999).

Gorelik (1999) especifica que a lo largo de la historia moderna de Buenos Aires la intervención privada no había tenido la magnitud y la capacidad transformadora que se observó en los últimos años. Los distintos modos de inversión privada estuvieron siempre orientados y guiados por la iniciativa pública. Los grandes loteos se establecieron sobre la traza pública cuadriculada, previamente realizada por el Estado, que luego se convirtieron en pequeñas iniciativas privadas. Aunque las normativas de uso del suelo eran mucho más relajadas que en la Capital Federal, se continuó con el mismo modelo facilitado por la magnífica horizontalidad del terreno: cuadrícula universal y pública acompañada por la autoconstrucción en pequeña escala y el autotransporte colectivo que, por su flexibilidad técnica y su distribución territorial, fue el mejor sostén de esta urbanización “hormiga”. Ocupaba, en efecto, los intersticios dejados por el ferrocarril, cuya naturaleza le hacía difícil llenar.

## **2.2. Nuevas preferencias residenciales de los segmentos de población de ingresos medio-altos y altos en Buenos Aires.**

Los procesos de suburbanización protagonizados por los sectores de mayores ingresos de la sociedad vienen sucediendo casi en forma simultánea con la

propagación del automóvil. Este fenómeno, que fue característico desde un comienzo en las ciudades norteamericanas y en algunas grandes metrópolis de Latinoamérica, se hace evidente en Buenos Aires en la década del '80 y se consolida durante el decenio posterior. Este proceso marca un pronunciado contraste con los anteriores desarrollos residenciales periféricos de Buenos Aires, realizados por los grupos de bajos recursos, durante los años '40, '50 y '60.

Los recientes emprendimientos responden al tipo de "urbanización cerrada", ya que las viviendas que se encuentran dentro se hallan separadas de la trama urbana por diferentes tipos de cercas. Además, están custodiadas permanentemente por personal de agencias de vigilancia privada y sistemas de alarmas para un control continuo de la entrada y salida de personas del complejo, que adquiere, así, la forma de un verdadero "laberinto"<sup>4</sup> de características "restrictivas"<sup>5</sup> (Carman, 1998:3). Por su situación de aislamiento del resto de la ciudad, Silva (1992) compara las urbanizaciones privadas con los antiguos castillos donde la fosa estaría representada por el alambrado perimetral, las torres de vigilancia por las garitas de seguridad privada y el puente levadizo por la única entrada disponible.

Los nuevos desarrollos que se implantan dentro del tejido urbano existente provocan, como ya mencionamos, un acentuado contraste con la trama abierta que distinguió a las precedentes urbanizaciones de Buenos Aires. Algunas voces optimistas declaran que la actual fragmentación espacial puede ser un fenómeno pasajero y que los cerramientos podrán ser eliminados cuando las condiciones de seguridad mejoren.<sup>6</sup> Pero si esto no ocurre, nos preguntamos: ¿se dará el mismo derecho de cerrar las calles para lograr mayor seguridad y tranquilidad al resto de los vecinos de la ciudad?

La tendencia antiurbana que ha ganado adhesiones en los últimos años se apoya, principalmente, en los problemas causados por la inseguridad pública y en el deseo de vivir en mayor contacto con la naturaleza. Pero, entre estas dos argumentaciones, aparece otro fenómeno que ha incentivado esta preferencia. Se trata del surgimiento de un negocio inmobiliario que, con el desarrollo de las urbanizaciones privadas, convierte tierras rurales de bajo costo en terrenos urbanizados de alto valor.

Gorelik (2000) indica que la zona metropolitana de Buenos Aires está adquiriendo una fisonomía muy parecida a la de las ciudades latinoamericanas. En estas, la población con determinado nivel económico reside en barrios privados, utiliza las autopistas para ir o venir de la ciudad y hace las compras en shoppings o hipermercados. Con la declinación, en las últimas décadas, de gran parte de la clase media, junto con la caída de la perspectiva de ascenso social, Buenos Aires está dejando de ser una ciudad principalmente equilibrada en la cual se observaba un extendido espacio público sin obstáculos, y cuyos núcleos de desigualdad (villas de emergencias o barrios exclusivos) se hallaban en sitios muy confinados en el

territorio y no le imprimían sus caracteres a todo el conjunto.

Sin embargo, nos atrevemos a decir que Buenos Aires posee ciertos anticuerpos. Derivan de la importancia que tuvo para su desarrollo la gran inmigración tanto interna como externa. Acompañadas por otras situaciones propicias, esas corrientes han fomentado la formación de una cultura de mezcla que la hacen resistir (quién sabe hasta cuando) este patético fenómeno.

### **2.3. Los protagonistas de los nuevos emprendimientos y los intereses involucrados**

Los cambios sociales y económicos efectuados en la Argentina durante la década del '90 han repercutido de manera especial sobre la estructura socio-económica de amplios sectores de clase media que habitan en Buenos Aires. Tales cambios han originado un claro contraste entre la "clase media alta" (ejecutivos, profesionales y comerciantes exitosos) y el resto de las clases medias (comerciantes, profesionales medios, empleados públicos, etc.). Son los primeros los que conforman la base de la demanda del submercado inmobiliario dirigido a las distintas tipologías de urbanizaciones cerradas.

Como lo aseveran Wortman y Arizaga (1998) la ciudad aparece como el espacio donde se enfrentan los habitantes que quedaron fuera del sistema y los que se mantienen dentro de él. Para los sectores altos de las clases medias, el otro es visto como una amenaza, lo que lleva a un fenómeno de aislamiento, de vivir amurallado en los suburbios de la ciudad, hecho facilitado por el desarrollo de las tecnologías de la información y de las comunicaciones. Se ha ido perdiendo, así, el espacio de relación que caracterizó a Buenos Aires en décadas pasadas. En esos sectores apartados estaría actuando, como estrategia de inclusión, la negación del espacio público, mientras el cerco que rodea el barrio cerrado asumió el carácter de un límite tanto físico como simbólico. En cambio, el resto de la clase media, pauperizado por el ajuste económico de esta década, encuentra en el consumo cultural su modo de pertenencia. Sassen (1999) se refiere a los barrios protegidos de los suburbios como un tipo de subcultura que no tiene nada en común con los pobladores de sus alrededores. Se encuentran mucho más conectados con el área central donde trabajan y con las regiones similares de ciudades globales como París o Nueva York que con sus vecinos situados afuera del barrio privado.

Torres (1998) enuncia una serie de conflictos de intereses, que detallaremos a continuación, entre los actores involucrados directa e indirectamente dentro de este nuevo fenómeno urbano.

Los municipios que se encuentran sobre la extrema periferia de la aglomeración del Gran Buenos Aires, a 40 km. o más del centro de la ciudad, estimulan los nuevos desarrollos, ya que éstos son fuente de más alta recaudación impositiva local, no sólo por las nuevas viviendas que se construyen, sino, también, por el nivel de los impuestos que se les cobra a las amplias y ostentosas residencias. Asimismo, este

desarrollo incrementa los puestos de trabajo de los rubros relacionados (trabajadores de la construcción, personal de servicio, jardineros, etc.), así como también determina un aumento del consumo, lo que conduciría a una reanimación del sector comercial y de servicios prestados por el centro local, ya que cada vez son más las personas con un alto poder adquisitivo que residen en forma permanente. Pero, por otra parte, se deben resolver situaciones conflictivas, tales como sustracción de espacios públicos (calles, por ejemplo) realizada por los nuevos moradores para poder llevar a buen término el proyecto. El cierre perimetral del barrio CUBA<sup>7</sup>, en Villa de Mayo, fue un caso testigo de lo antedicho.

Los habitantes de las áreas cercanas a los lugares donde se localizan los nuevos emprendimientos ocasionan muchas veces hechos conflictivos al oponerse a la apropiación privada del espacio común, en particular espacios que en los planos municipales estaban destinados a calles públicas. De modo que, en la mayoría de los casos, estas privatizaciones dificultan la óptima circulación por los barrios abiertos adyacentes. De igual forma, con la expansión de las urbanizaciones privadas, se produce una sobrecarga de las rutas principales, ya que son utilizadas en exceso por el tránsito, que recurre a ellas al no encontrar, en distintos momentos, opciones de distribución dentro de la red secundaria de caminos. También, en algunos casos, los promotores inmobiliarios adquieren a bajo precio terrenos de cotas inundables y, a los efectos de cumplir con las reglamentaciones vigentes, los rellenan con tierra extraída de lugares lo más cercanos posibles. Pero, al hacer esto, amplían el riesgo de inundación en zonas donde habitan sectores de menores recursos. Respecto de construcciones privadas en estas áreas, no todas pueden ser utilizadas por el conjunto de la población. Las destinadas a hoteles, restaurantes, oficinas de lujo, colegios y universidades privadas, quedan, por cierto, más ceñidas al usufructo de los nuevos moradores. En cambio, otros emprendimientos como los hipermercados, bancos, shoppings, pueden ser empleados por un espectro más amplio de la población, así como, del mismo modo, personas de bajos ingresos podrán atenderse gratuitamente en el hospital de alta tecnología construido por la Universidad Austral en el municipio de Pilar. Es relevante destacar, aunque sean muy restringidas espacialmente, las actividades solidarias en beneficio de los habitantes de menores recursos que realizan asociaciones locales como las Damas de Pilar, Villa Astolfi y Paul Dufaur, en la zona del partido de Pilar y alrededores.

Los habitantes de las urbanizaciones privadas, por su lado, realizan reclamos que les son propios. Consideran elevada la mayor carga impositiva municipal que se les cobra, puesto que servicios como el alumbrado, barrido y limpieza son satisfechos por los mismos propietarios. Los municipios, a su vez, manifiestan que esta metodología les posibilita proporcionar mejores servicios al resto de los pobladores del municipio.

La decisión del obispo de San Isidro, monseñor Jorge Casaretto, de no autorizar

la construcción de capillas en los barrios cerrados para impedir "la privatización de lo religioso" evidencia otro punto de tensión. La medida fue anunciada en la carta pastoral "Barrios privados: un nuevo desafío pastoral", la cual promueve la integración entre los vecinos de las urbanizaciones privadas y los de su zona de influencia. Según las leyes canónicas, las iglesias tienen acceso libre para todos, mientras que las capillas y los oratorios pueden tener un ingreso más restringido.

Casaretto consideró inadmisibile que una persona que quiera entrar en una capilla se encuentre con un guardia en la puerta y con el paso vedado. Solo admitirá la apertura de capillas en los barrios cerrados cuando sus entradas den a calles públicas y no se impida el acceso de los fieles.

Por otro lado, los habitantes de las urbanizaciones privadas manifiestan que las capillas dentro de los complejos cerrados no derivan de un problema de índole religiosa, sino de una cuestión de seguridad (*La Nación*, 17/11/99).

#### **2.4. Diferencias y similitudes entre los procesos de suburbanización de Buenos Aires**

Borthagaray (1999) afirma que, junto a la organización nacional, luego de 1853, la colonización agrícola-ganadera de la región pampeana, la construcción de la infraestructura ferroporutaria requerida para satisfacer el modelo económico agroexportador y el crecimiento de los servicios vinculados a este modelo atrajeron al país a una gran masa inmigratoria de origen europeo. Con la llegada de los contingentes migratorios, se fue formando una primera periferia urbana dentro del tejido urbano existente, cuya máxima expresión fueron las casas de inquilinatos llamadas conventillos.

En 1904 se publicó el primer plano de la ciudad de Buenos Aires, cuyas calles y límites persisten en la actualidad. Siempre se pensó en una urbe sin ghettos, ya que con ello se les garantizaba a los nuevos pobladores que, edificaran donde edificaran, invariablemente formarían parte de la trama de la ciudad. Luego de la elaboración del plano, se iniciaron los primeros loteos y miles de inmigrantes lograron pagar en cuotas su terreno para, posteriormente, poder construir su vivienda. En ese año, se electrificó el tranvía, utilizado masivamente gracias al boleto obrero (Guagnini, 1999). Este medio de transporte y la llegada de los ferrocarriles metropolitanos motivaron el surgimiento de la vivienda unifamiliar propia, erigida sobre las grandes reservas de tierras baratas a lo largo de sus rieles. Así, los conventillos fueron perdiendo importancia en favor de esta nueva modalidad de vivienda urbana que caracterizó a la clase media incipiente de Buenos Aires.

Hacia la década del '40, se produce una segunda llegada masiva de inmigrantes, pero, en este caso, oriunda de países limítrofes y de las propias provincias argentinas. Venían atraídos por la creciente demanda de mano de obra que formulaba la industrialización sustitutiva de la época. Y esto daría lugar a la aparición de una

nueva periferia más alejada del área central, que se desarrolló sobre la base de los “loteos económicos” (Borthagaray, 1999).

Según la óptica de la planificación territorial, tanto los “loteos económicos o populares” de las décadas del ‘40, ‘50 y ‘60 como los nuevos procesos de las décadas del ‘80 y ‘90 - con mayor intervención del estado, en el primer caso, y del mercado, en el segundo- tienen en común un verdadero “*laissez-faire*” territorial, lo que se comprueba por un crecimiento sin importantes restricciones ni planes que regulen el desarrollo metropolitano.

Los “loteos económicos” se localizaron en los partidos que constituyen el borde externo del primer anillo y, mayoritariamente, sobre la segunda corona de la aglomeración. También, a modo de enclave, los desarrollos fuera del mercado denominados “villas de emergencia” se emplazaron en su mayor parte en el segundo anillo, aunque también se situaron en las áreas centrales de la ciudad. Por otro lado, en los últimos años, se establecieron los enclaves de los “ricos” sobre la periferia extrema de la aglomeración. Ambos *ghettos* contrastan con la trama urbana abierta y amanzanada, característica de Buenos Aires.

Los “loteos económicos” se llevaron a cabo dentro del contexto político del primer gobierno peronista, (1945-1955), cuando el Estado desempeñaba un rol preponderante en la guía de la economía nacional. Medidas fundamentales como la nacionalización de los ferrocarriles, la subvención del transporte público urbano, los subsidios a los créditos para la vivienda y la falta de reglamentaciones estrictas en relación con la subdivisión del suelo (el Decreto-Ley Provincial 8912 sobre uso del suelo fue establecido sólo en 1977) propiciaron la expansión de la periferia, como mancha de aceite, protagonizada por los sectores de bajos recursos, lo que daba lugar a loteos indiscriminados carentes de toda infraestructura. La mayoría de las viviendas fueron autoconstruidas y eran propiedad de sus habitantes (Torres, 1993).

En los años ‘70, los procesos inflacionarios, la falta de acceso al crédito y la aparición de la “Ley de uso del suelo” (8911/77) originaron nuevas tendencias de urbanización. La aparición de la nueva normativa provincial, que exigía proveer de infraestructura al loteo, determinaba una medida mínima de lote y fijaba una baja densidad, logró que se encarecieran los valores de la tierra por la alta incidencia de la infraestructura.

Con la construcción de las autopistas, desde la década del ‘60, se fueron completando los diferentes accesos de la aglomeración (Norte, Oeste y Sur). Podría decirse que las autopistas y la expansión de las tecnologías de la información y de las comunicaciones representaron, en el caso de los nuevos emprendimientos de los años ‘90, el mismo factor dinamizador que tuvieron el transporte público y los créditos para la vivienda subsidiados en décadas anteriores. Ese impulso ha favorecido la construcción de poblados cada vez más dispersos y descentralizados (Harvey, 1992).

Las suburbanizaciones cerradas, que crecen linealmente siguiendo los ejes de las autopistas, están cambiando los patrones sociales y culturales que daban forma e identificaban las urbanizaciones tradicionales creadas desde el centro de la plaza con sus instituciones y manzanas orientadas por la cuadrícula (Gigli, 1999). Igualmente, las autopistas -si se mira desde arriba la ciudad- dejan a un lado la arquitectura, símbolos e hitos de los espacios por donde ellas penetran. Estos se convierten, a su paso, en simples lugares de nexo y enlace y pierden por completo su historicidad.

La vecindad territorial existente entre los "loteos económicos", los enclaves de pobreza (villas miserias) y las urbanizaciones privadas protagonizadas por los grupos sociales de mayores ingresos no hacen más que dramatizar las disparidades socio-espaciales y tornan más evidente la fragmentación social existente. Separados en algunos casos por pocos metros, encontramos, por un lado, emprendimientos cerrados que se hallan unidos a la metrópoli por las autopistas y el automóvil particular, que se proveen privadamente de servicios básicos (agua, cloacas, seguridad) y que generan sus propios centros de compras, de salud, de educación y de esparcimiento. Y por otro, "loteos económicos" y villas de emergencia, con viviendas autoconstruidas y servicios de infraestructura deficitarios, autoprovistos en algunos casos, (pozo ciego para la evacuación de las aguas servidas y pozo de extracción de agua para el uso diario en un mismo lote), todos enlazados con la ciudad a través del transporte público (colectivo y ferrocarril) (Torres, 1998).

#### *2.4.1. Pugna entre la ciudad moderna y la ciudad posmoderna*

Los nuevos desarrollos urbanos que, desde la última década, vienen adquiriendo cada vez mayor trascendencia en cuanto a la aglomeración de Buenos Aires no significan meras alteraciones de la ciudad existente, sino el comienzo de la conformación de un sistema urbano totalmente novedoso.

De acuerdo con Gorelik (1999) no se trata, primordialmente, de un original modelo de descentralización de la ciudad. La diferencia esencial está inscripta en su propia denominación: urbanizaciones cerradas. Estas imprimen otro arquetipo de urbanización: el de la ciudad excluyente y exclusiva. La elección de residir en algún tipo de suburbanización privada no debe reducirse a la búsqueda de un mayor contacto con la naturaleza (el crecimiento de los barrios cerrados lo desmiente)<sup>8</sup>, sino que responde, para prosperar, a la decadencia de las redes públicas de la ciudad derivada de la fractura social urbana que hace ver a las personas marginadas del sistema como una amenaza para el resto de la sociedad.

La ciudad posmoderna, establecida a través de la unión entre enclaves y autopistas, está todavía lejos de conformar en Buenos Aires un sistema urbano plenamente desarrollado. A diferencia de lo que este modelo representa en sociedades tradicionalmente descentralizadas como la estadounidense o la alemana (salvando,

desde ya, las distancias entre ellas, especialmente en cuanto a la importancia del transporte público en Alemania frente a la supuesta plena motorización privada de los Estados Unidos); y a diferencia, también, de las ciudades latinoamericanas, que imitaron tempranamente el modelo norteamericano, pero en el ámbito de enormes contrastes sociales; a diferencia -reiteramos- de esas características, en Buenos Aires asistimos al conflicto entre dos formas dispares de vivir y sentir la ciudad (Gorelik, 1999).

El momento crucial de la formación del suburbio moderno en Buenos Aires, entre 1900 y 1940, fue como producto de las distintas oleadas migratorias tanto internas como externas. En esa etapa, se desarrolló una cultura popular "*sui generis*", resultado de la mezcla entre la "América profunda" (proveniente de la migración interna) y la "América europea" (fruto de la migración externa). Esta cultura fue creadora del tango, el candombe, la milonga, las murgas y la temática del sainete, concibió una nueva cocina nacional a partir de la unión entre las cocinas criollas, indígenas y europeas y originó tendencias indumentarias, así como también nuevas formas dialectales como el cocoliche y el lunfardo.

Como bien lo expresa Ramos (1999) esta periferia inspiró la poesía y la literatura de varios escritores; en ella, se crearon formas peculiares de edificación y de urbanización a través del reciclado de materiales de desecho. Agrupó coprovincianos o familiares en habitaciones dentro de un mismo terreno, amalgamó la vivienda y el comercio, o la vivienda y el taller, y practicó una jardinería herbo-hortícola en la que convivió con animales domésticos y de corral, etc. Además, fueron espacios que originaron lazos sociales profundos, tales como sociedades de fomento, comedores populares, clubs sociales y deportivos, clubs de madres, asociaciones vecinales, centros murgueros, peñas folklóricas.

En definitiva, el suburbio moderno engendró su propia identidad. Una identidad basada en la solidaridad, la participación social y un cierto sentido de familiaridad en un ámbito donde a menudo convivían la pobreza y la creación; un espacio cultural abierto, público, de encuentro e integración con toda la complejidad ambiental, las tensiones y conflictos que esto supone (Ramos, 1999).

La ciudad posmoderna se está propagando en el sentido contrario, desde la periferia hacia el centro, donde el suburbio se convierte en un nuevo núcleo con identidad propia y con cierta independencia del área central de la metrópoli. No es posible decir, en estos momentos, si este nuevo sistema podrá dotar de sentido a toda la aglomeración de Buenos Aires, si los espacios consolidados de la ciudad central podrán mantener su naturaleza, si están condenados a ser subsidiarios o si también ellos formarán parte de la dualización, aunque Buenos Aires fue siempre una ciudad que ha resistido la reducción dualista típica de las grandes urbes de Latinoamérica (Gorelik, 1999).

La ciudad moderna está sufriendo alteraciones en su morfología, en sus usos

del suelo, en sus funciones, en su paisaje, en sus actividades económicas, en sus costumbres y tradiciones, lo cual produce una transformación de su identidad construida a lo largo de su historia.

Aun cuando se quiere rememorar parte de su historia, como en el caso de la construcción de la futura calle peatonal Carlos Gardel, al lado del *Shopping Abasto*, “en los bosquejos de las fachadas de los futuros restaurantes se adivina el intento: se trata de estetizar la arquitectura popular para hacer de aquellas casas con ventanas a la calle y altos portales, edificadas por la marea inmigratoria, un modelo de identidad a consumir con la mirada y la tarjeta de crédito, y no ya un patrón de convivencia” (Muleiro, 2000:19).

### 2.5. “*Estilo de vida country*”

Con la expresión “estilo de vida *country*”, intentamos describir una forma particular de vida que se lleva adelante en los distintos tipos de urbanizaciones cerradas. El modo distintivo de comportamiento no sólo se observa en la elección del consumo de ciertos bienes y servicios, sino también en la manera de relacionarse dentro del grupo social. A partir de ello, se podrá descubrir el significado cultural que este sector de la población le otorga a una actitud, a un objeto o a un valor.

El modo abierto e integrativo del diseño dentro de las suburbanizaciones privadas (inexistencia de construcciones que separen una casa de la otra, delimitaciones con arbustos o plantas que no desentonan con el entorno, sin rejas en las ventanas ni en las entradas, lo que reproduce un clima de intimidad a puertas abiertas), el estilo y la decoración de las viviendas, la inexistencia del garaje<sup>9</sup> (el automóvil se estaciona en el jardín para ser, junto con las estatuas, plantas y fuentes, otro elemento ornamental y de status), el “culto a la naturaleza” (se trata de preservar en todo momento el ambiente natural)<sup>10</sup>, la celebración de *Halloween* y el nombre de la urbanización, no hacen más que reforzar el sentimiento de pertenencia y de clase de estas comunidades. Y revelan, a su vez, a través de su perímetro cerrado, su segregación del espacio público circundante. Pero esta separación, como lo indican Wortman y Arizaga, (1998), es involuntaria y forzada para los habitantes que no moran en una urbanización cerrada, mientras que para los residentes de ésta es totalmente deliberada. Arizaga (1999) reconoce que este apartamiento se extiende, en lo posible, fuera del barrio privado mediante varias formas probables de encapsulamiento: circulación en medios particulares (automóvil, remises, *charter*), a lo largo de autopistas privatizadas para dirigirse a *shoppings* u oficinas en los que existe una estricta vigilancia. Todo este comportamiento limita considerablemente los contactos sociales. La relación entre los de “adentro” y los de “afuera” se reduce, entonces, a específicos contactos de necesidades mutuas. En general, la comunicación se encuentra dentro de un contexto laboral, por lo que ya deja de ser, como en otros ámbitos, horizontal e igualitaria para convertirse en vertical y

jerarquizada.

Se logra percibir, como característica representativa de estas sociedades, una “moral hedonista” (Arizaga, 1999:51). Se la distingue en la fuerte relación que existe entre el placer y el consumo, tanto de bienes y servicios como del propio espacio. La presencia de velas y sahumerios aromáticos en la cocina, el uso de sales, espumas y aceites perfumados durante el baño de inmersión, el retorno de la moda de acomodar en los jardines los legendarios *puff* (colchones inflables) de los años sesenta, la existencia de música funcional en los distintos ambientes, la posibilidad que ofrecen las nuevas tecnologías de instalar una sala de cine en el living, el montaje de recintos de juegos, el importante espacio dedicado a actividades deportivas y de esparcimiento, el consumo de habanos, los servicios de desayunos, almuerzos, meriendas y cenas a domicilio y la infaltable piscina en el jardín son todos ejemplos paradigmáticos de esta cultura del placer.

El mercado inmobiliario especializado en la comercialización de este tipo de urbanizaciones advirtió las nuevas pautas culturales y de consumo del sector de la población involucrado y creó estrategias de comercialización adaptadas a los “nuevos valores” en boga. En los catálogos de venta, se pueden observar los actuales puntos de referencias asociados a la localización del emprendimiento: *shoppings*, hipermercados, cadenas de comidas rápidas, estaciones de servicios, complejos de cines, universidades privadas, hoteles de lujo, restaurantes de categoría, discotecas de moda, sucursales de reconocidas empresas dedicadas a la venta de materiales para la construcción y equipamiento para la vivienda. Del mismo modo, se ofrece una detallada descripción de los servicios apetecidos (seguridad privada, áreas deportivas y de esparcimiento, sauna, restaurantes, colegios, cable, etc.), unidos al estudio de arquitectura responsable y al banco que va a financiar el proyecto.

## 2.6. La ciudad íntima

Las grandes concentraciones de población de muchas de las ciudades contemporáneas, sus enormes dimensiones, sus problemas de inseguridad pública y la pérdida de espacios verdes públicos<sup>11</sup> conducen a sus habitantes a buscar en la intimidad doméstica una forma de sociabilidad más selectiva protagonizada por relaciones y encuentros más fiables. Los sectores de bajos recursos, por su carencia económica, salen poco de sus barrios, y los grupos medios y altos, por temor a la violencia callejera, también optan por recluirse en sus casas protegidas con rejas, “murallas” o custodiadas por la seguridad privada de sus barrios cerrados. En gran medida, el usufructo de la ciudad queda restringido a los bohemios consumidores de su oferta cultural, aunque todos, en mayor y menor orden, a través del diario, la radio y la televisión logran informarse, entretenerse y hacer compras sin moverse de sus casas. Solo salen de sus hogares, por lo general, para trasladarse a sus respectivos

lugares de trabajo, (García Canclini, 1992).

La búsqueda de mayor intimidad coincide, también, según Lipovetsky (1992), con el rechazo que siente la sociedad actual de todas las cuestiones impersonales. Ya que todo debe ser tratado en primera persona, uno debe implicarse, exteriorizar los sentimientos y emociones, todo debe ser visto con criterio psicológico. Esto ha llevado, siguiendo la línea de pensamiento del mismo autor, a una disminución de la capacidad para desempeñar roles públicos, lo que, sumado a la demanda de mayor autenticidad, ha originado una comunidad cada vez más incivil. Esto puede apreciarse, como ya dijimos precedentemente, en el desprecio de los contactos sociales con personas desconocidas y en la reclusión dentro del grupo de pertenencia. Este tipo de comportamiento asocial ayuda, en consecuencia, a incrementar los fenómenos de exclusión social.

Como resultante de lo antedicho, y con especial referencia al caso específico de Buenos Aires, nos arriesgamos a decir que se está diluyendo su espacio público de encuentro y de mezcla que tuvo fundamental importancia en la formación de sus barrios durante la primera mitad del siglo pasado. Los componentes básicos de la esfera pública (la plaza, el café, la biblioteca, el club, la sociedad de fomento, el comité político), que cumplían una gran tarea socializante e integradora entre los distintos sectores sociales y construían la identidad de los inmigrantes y criollos, han dejado de tener la significación de antaño. Los medios masivos de comunicación han mediatizado el sentido público y la identidad colectiva de la ciudad (no existe en la actualidad un programa de radio o de televisión, que se precie de tal, que no tenga algún tipo de interacción con el público). Los grupos que consiguen reunirse para tratar cuestiones colectivas (en las escuelas, los barrios, el trabajo) suelen actuar en forma particular, ya que, en muchos casos, la preocupación por el sustento diario les hace bajar el horizonte social, (García Canclini, 1992).

Fajre (2000) indica que el espacio público ha dejado de ser un ámbito de concurrencia para convertirse en un lugar de enfrentamiento social y económico. Son ejemplos de esta disputa la contaminación visual ocasionada por la gran cantidad de avisos publicitarios y la invasión de vendedores ambulantes que intentan subsistir frente al poder de los grandes grupos comerciales. Este autor se refiere, también, al impacto de las autopistas sobre el deterioro del espacio público. En este caso, Fajre (2000:7) dice que "las autopistas fortalecen un modelo radiocéntrico que privilegia al transporte privado sobre el público, y producen congestión en el área central. Nos enfrentamos, así, a una doble agresión: a la calidad de vida y a la calidad ambiental. Por un lado, hay más polución y problemas de tránsito. Pero, también, se introducen nuevos obstáculos para las condiciones en las que se mueve el peatón".

La ciudad pública, herencia de la ciudad clásica mediterránea, cuyo elemento principal era el ágora, se está convirtiendo en una ciudad más doméstica, al estilo anglosajón. La *civitas* latina o la *polis* griega tenían su razón de ser en la plaza. El

ágora era el sitio donde se desarrollaban las conversaciones, allí se originaban las disputas y se hacía política. La urbe anglosajona, en cambio, es una ciudad más intimista<sup>12</sup>, de puertas adentro. Su intensa vida doméstica busca reemplazar, de alguna manera, la vida civil presente en las calles y en las plazas de la ciudad latina. Para su denominación, se utiliza la palabra "town", que proviene del antiguo inglés "tun", cuyo significado es un recinto cerrado correspondiente a una parte del campo perteneciente a una casa o a una granja. Como vemos, su sentido original no es político, como en las ciudades latinas, sino agrario. Por lo tanto, si mantenemos la identificación del concepto original de ciudad clásica con el de vida exteriorizada y civil, decimos, sin temor a equivocarnos, que en la actualidad existen muchas aglomeraciones humanas que no deben ser llamadas ciudades (Chueca Goitia, 1968).

La metamorfosis que está sufriendo la ciudad pública en Buenos Aires hacia una ciudad más doméstica al estilo anglosajón se demuestra con el crecimiento de las distintas tipologías de suburbanizaciones privadas. El abandono del ámbito público de estos emprendimientos se evidencia, entre otras cosas, en la supresión de las fachadas de las viviendas como elementos constitutivos del paisaje urbano público y su reemplazo por rejas o por el cerco perimetral.

Los "minibarríos cerrados" de pocos moradores del Gran Buenos Aires -algunos poseen capacidad sólo para seis viviendas- son los ejemplos por antonomasia de la ciudad doméstica. Este nuevo modelo de urbanización, que en los últimos años se viene consolidando en el mercado inmobiliario (ya hay más de veinte), se propone crear un hábitat donde exista mayor seguridad y familiaridad entre los vecinos. Para tratar de alcanzarlo, se busca formar un barrio entre amigos; por ejemplo, ex compañeros de colegio (barrio San Andrés, en Benavídez, construido por ex alumnos del colegio homónimo), o entre socios de un club (*country* San Isidro Labrador, en Tigre, fundado por socios del CASI), (Doyle, 2000). Esta demanda de una sociabilidad cada vez más selectiva y confiable no hace más que reducir al mínimo el ágora de la ciudad pública, lo que significa, sin eufemismos, la muerte de la ciudad en sentido clásico.

Desde el punto de vista de Suárez (1997) la concepción de urbanización cerrada implica, como ya describimos, una significativa reducción de intimidad acompañada de aislamiento (desaparece el contacto con la pobreza urbana: personas que piden limosna, vendedores ambulantes) y restricciones en los intercambios sociales. En contrapartida Robert (1998) evidencia un fuerte esfuerzo relacionado con la creación de lazos deportivos y culturales dentro y entre las suburbanizaciones privadas para afirmar una identidad propia en un espacio carente de algún tipo de historia común.

Con el cerramiento de los barrios Carman (1998), percibe que la ciudad abandona el sentido de provecho conjunto, la aleatoriedad, la diferencia y el intercambio, ya que casi toda la vida se desarrolla en un universo totalmente restringido e imaginable.

### 2.7. *Cuestiones a tener en cuenta para replantear nuestra ciudad*

Las actuales iniciativas inmobiliarias suburbanas deberían llevarnos a reflexionar sobre algunos aspectos primordiales para alcanzar un óptimo desarrollo de nuestra urbe.

García Canclini (1995) se refiere a la trascendencia de revitalizar el papel del Estado como guardián del interés público y como garante de que las necesidades colectivas en cuanto a la información, el esparcimiento y la innovación no queden en todo momento sometidas a la rentabilidad económica del mercado. Del mismo modo, es de fundamental importancia dotar a los municipios de la Región Metropolitana de Buenos Aires de herramientas conjuntas que les permitan bregar por la preservación de la ciudad pública (patrimonio histórico, identidad cultural, instituciones, espacios de encuentro, pluralidad social) cada vez más codiciada por el capital globalizado.

En este contexto, adquieren especial importancia los estudios referidos a la planificación estratégica de ciudades, a partir de los cuales se intentará procurar un progreso eficiente con equidad y evitar la fragmentación del espacio urbano en coincidencia con la agudización de las desigualdades económicas y la exclusión social.

De acuerdo con las orientaciones de Fernández Güell (1997) la planificación estratégica es un aditamento fundamental de la planificación urbana tradicional, ya que, además de preocuparse por un ordenamiento territorial óptimo de la ciudad, intenta superar los desequilibrios socio-económicos existentes en la urbe.

La metodología más consensuada para llevar a la práctica un Plan Estratégico consta de siete grandes tareas correlativas (Fernández Güell, 1997):

1. *Comienzo del Plan.* Estructuración lógica de las metas del proyecto para conseguir la participación de la mayoría los actores comunitarios involucrados. Pública difusión.
2. *Caracterización de los modelos de desarrollo.* Estos nos explicarán el estado actual de la ciudad a partir de sus patrones de desarrollo económico, político, social y cultural. Y nos permitirá obtener un marco referencial para un posterior análisis de las ofertas y las demandas que posee la ciudad.
3. *Análisis externo.* Se refiere a las oportunidades y amenazas que se localizan fuera de la comunidad en estudio, lejos de su control, aunque influyan en ella.
4. *Análisis interno.* Determina los principales elementos de la oferta urbana: recursos naturales y humanos, actividades económicas, transporte, comunicaciones, calidad de vida, etc.
5. *Formulación de la visión estratégica.* Corresponde al modelo de desarrollo futuro deseado por la comunidad urbana.
6. *Desarrollo de estrategias.* Se implementan los mecanismos para intentar lograr el modelo de progreso socio-económico formulado en la instancia precedente.
7. *Implantación.* Tras la demarcación de las estrategias de desarrollo a seguir,

prosigue la difusión pública del Plan, su implementación y su continua revisión.

Por último, es conveniente aclarar lo siguiente: dado que todas las ciudades poseen sus peculiaridades y sus problemas específicos, toda metodología de planificación estratégica no debiera ser considerada en forma dogmática e inflexible. Tendría que saber adaptarse a las condiciones particulares de cada comunidad urbana.

### 3. Consideraciones finales

Los cambios sociales, económicos y culturales que trae aparejado el proceso de mundialización afectan, por cierto, a la Argentina y, de un modo particular, a Buenos Aires, ya que en ella se concentra la mayor parte de la población, el capital, la tecnología, y es el principal centro de innovación y vinculación del país con el exterior. La agudización de las políticas de ajuste social y económico de los años '90 ha causado una contundente fractura en el amplio estrato de las clases medias de la aglomeración al separar claramente a la clase media alta del resto de los sectores medios. Este grupo de población es el fundamental protagonista de las suburbanizaciones privadas estudiadas en el presente trabajo.

Como apropiadamente lo expresa Torres (1998:7) las urbanizaciones cerradas no se encuentran frente al "campo abierto", como ha sucedido en el caso de las suburbanizaciones de las clases altas investigadas por Hoyt en las ciudades norteamericanas en las décadas de 1930, (Romano, 1999). Por el contrario, se desarrollan a partir del borde externo de la segunda corona del Gran Buenos Aires, donde ya se había efectuado una previa urbanización de índole popular a través de los loteos económicos y de los enclaves fuera del mercado (asentamientos de emergencia) en las décadas de 1940, 1950 y 1960. Esa situación crea, en definitiva, como lo afirma Torres (1998:7): "una franja de tensión, latente o manifiesta" entre los nuevos y viejos pobladores.

A modo de síntesis, nos atrevemos a decir que hasta la década de 1960 se desarrolló, expandió y tomó forma, como pudo, la ciudad pública. Pero, a partir de los años '90, esta ciudad abierta viene perdiendo su protagonismo frente al importante proceso de privatización que padece. Se reducen en forma significativa los lugares de encuentro y de mezcla que poseía la ciudad: disminución de espacios verdes públicos, auge de las urbanizaciones privadas, crecimiento de la utilización de servicios de transporte particular, decadencia de la escuela pública, declinación de la importancia de los comercios, bares y clubes de barrio frente al apogeo de los hipermercados y *shoppings*. Al mismo tiempo, se hace más evidente el acceso desigual a la infraestructura de servicios básicos, a la seguridad, a los espacios verdes, a la recreación y a todo lo que signifique una mayor calidad de vida. Por ende, la carencia de infraestructura de servicios básicos, la invasión y degradación de los espacios públicos, la instalación no regulada ni concertada de usos molestos,

el ruido, la inseguridad y la prostitución callejera son algunos de los tantos problemas que quedan en la ciudad pública.

Existen también otros factores importantes a considerar, tales como los cambios en el campo laboral y su relación con la organización del tiempo libre, que se vinculan con disminución de los intercambios sociales y de los espacios de mezcla. La jornada laboral tradicional de ocho horas está siendo reemplazada por el trabajo *full-time*. Hay una firme tendencia en el ámbito empresarial a retribuir a sus empleados por función cumplida, lo que induce a trabajar en cualquier día y horario, sistema que llevaría a la disolución del fin de semana, (Toffler, 1999). Esta flexibilidad horaria y de días se halla posibilitada por las innovaciones tecnológicas en el área de la información y de las comunicaciones que permiten realizar, cada vez más, tareas sin movilizarse del hogar.

Las vacaciones, también, están sufriendo modificaciones. No siempre se otorgan en el período estival, ya que pasan a ser más bien cortes entre un trabajo y otro. Se adjudican, así, en tiempos más breves y más distribuidas a lo largo del año. Por otro lado, ha decrecido, también, el tiempo libre disponible de los sectores sociales de menores recursos, puesto que el deterioro de sus salarios y el desempleo los ha obligado a tener que ocupar su tiempo en dos o tres empleos, o en buscarlos.

Tanto el trabajo fuera del hogar y, más aun, las vacaciones establecidas totalmente en un mismo lapso han sido factores importantes para el encuentro social con personas diferentes de las que constituyen el pequeño grupo íntimo. De igual forma, debemos mencionar la declinación de otro significativo espacio de relación social como es la iglesia. Según una encuesta realizada por la consultora "Gallup Argentina", (La Nación, 23/3/96), el 30 % de la población de nuestro país manifiesta que nunca concurre a misa; el 29 % expresa que asiste ocasionalmente; el 17% dice que va una vez al mes y el 24% restante declara que asiste una vez por semana. A partir de dicha información, notamos que, si bien nuestro pueblo no ha perdido su religiosidad, esta ha pasado a ser más individualista.

En su indagación sobre el espacio público, Virilio (1977) indica que se encuentra condicionado por el movimiento, pues casi todo nuestro medio urbano y tecnológico (*shoppings*, decadencia de las plazas públicas, autopistas, aviones, trenes, automóviles, etc.) se halla organizado para apresurar el desplazamiento de las personas, obstaculizar el arraigamiento y, en consecuencia, quebrantar la sociabilidad de la población (Lipovetsky, 1992).

Está desapareciendo, en definitiva, el horizonte de inclusión. El sueño del ingreso a la clase media, presentado como aspiración por los gobernantes de fin de siglo pasado, fue consolidado por el radicalismo de la década del '20 y aumentado por el peronismo de la década del '50 (Borthagaray, 1999). Pero, hoy, sin esa perspectiva de inserción, será muy difícil recuperar el terreno público perdido de la ciudad.

Consideramos necesario resaltar que si los educadores, los padres de familia,

los jueces, los gobernantes, los legisladores, los sacerdotes, los empresarios, los artistas, los periodistas, los dueños de los medios de comunicación, los sindicalistas y toda persona preocupada por su comunidad no combatimos problemas radicales como el relativismo moral y el nihilismo existencial, tan característico de nuestra época, será muy difícil solucionar cuestiones relacionadas con la fragmentación social, espacial y cultural de la población. Esas dos actitudes negativas son las fundamentales responsables de una sociedad cada vez más atomizada y desjerarquizada, puesto que llevan al individuo a encerrarse en sí mismo sin ninguna referencia a lo trascendente, de modo que la existencia se reduce a una oportunidad para las sensaciones y experiencias en las que tiene primacía lo efímero (Imperiale, 1999).

### Referencias bibliográficas

- AINSTEIN, Luis. *¿Reestructuración o desestructuración metropolitanas? Seminario de investigación urbana El nuevo milenio y lo urbano*. Instituto de investigación "Gino Germani", Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1998.
- ARIZAGA, María. "Los barrios cerrados y el mito de la ciudad purificada". En *Revista de Arquitectura de la Sociedad Central de Arquitectos*, N° 194, Buenos Aires, 1999, pág. 51.
- BACCARO, Diana. "En el conurbano, encontrar una plaza es toda una rareza". En *Clarín*. Buenos Aires, (11/3/2000).
- BORTHAGARAY, Juan. "Sobre la periferia". En *Revista de Arquitectura de la Sociedad Central de Arquitectos*, N° 194, Buenos Aires, 1999.
- BUZAI, Gustavo. *Características y evolución espacial de los centros de gestión metropolitanos*. Buenos Aires, Universidad de Luján, 2000.
- CABARROU, Nanette. "Cementerios parque: un espacio para la ilusión". En *Revista de Arquitectura de la Sociedad Central de Arquitectos*, N° 194, Buenos Aires, 1999.
- CARVALLO, Marita. "Los argentinos y la religión". En *La Nación*, Buenos Aires, (23/3/1996).
- CARMAN, María. *Los barrios con candado en el jardín de Epicuro. Seminario de investigación urbana 'El nuevo milenio y lo urbano'*. Instituto de investigación "Gino Germani". Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1998, pág. 3.
- CASARETTO, Jorge. "Capillas en los countries: aplican criterios disímiles". En *La Nación*, Buenos Aires, (17/11/1999).
- COLMAN LERNER, Horacio. *Clubs de campo y barrios cerrados*. Buenos Aires, Print Area Ediciones, 1999.
- CHUECA GOITIA, Fernando. *Breve historia del urbanismo*. Buenos Aires,

- Alianza, 1968.
- DE SOUZA, M. *A identidade da metrópoli*. São Paulo. HUCITEC – EDUSP, 1994.
  - DOYLE, Demian. “Llegan los minibarrios”. En *Clarín (Suplemento Countries)*, Buenos Aires, (6/5/2000).
  - FAJRE, Silvia. “Buenos Aires, reina y cenicienta”, informe realizado por Renata Rocco- Cuzzi). En *Clarín, Suplemento Zona*, Buenos Aires, (21/11/1999), pág. 7.
  - FERNÁNDEZ GÜELL, José. *Planificación estratégica de ciudades*. Editorial Gustavo Gil, Barcelona, 1997.
  - FERREIRO, Pablo. “Sub-Urbe (o de cómo fracasa el suburbio)”. En *Revista de Arquitectura de la Sociedad Central de Arquitectos*, N° 194, Buenos Aires, 1999, pág. 64.
  - GARCÍA CANCLINI, Néstor. *Culturas híbridas*. Buenos Aires, Sudamericana, 1992.
  - GARCÍA CANCLINI, Néstor. *Consumidores y ciudadanos. Conflictos multiculturales de la globalización*. Buenos Aires, Grijalbo, 1995.
  - GIGLI, Matías. “Lugares donde trabajar”. En *Revista de arquitectura de la Sociedad Central de Arquitectos*, N° 194, Buenos Aires, 1999.
  - GORELIK, Adrián. “Buenos Aires en la encrucijada: modernización y política urbana”. En *Revista de Arquitectura de la Sociedad Central de Arquitectos*, N° 194, Buenos Aires, 1999.
  - GORELIK, Adrián. “Los fragmentos de Buenos Aires”, informe realizado por Vicente Muleiro. En *Clarín*. Buenos Aires, (30/4/2000).
  - GUAGNINI, Lucas. “La ciudad que creció con en siglo”. En *Clarín*. Buenos Aires, (19/9/1999).
  - HARVEY, David. *The Urbanization of Capital*. Oxford, Basil Blackwell, 1985.
  - HARVEY, David. *Condição Pos-moderna*. São Paulo, Loyola, 1992.
  - IMPERIALE, Marcelo. *Confusión y desesperación. El Nihilismo contemporáneo. Ciclos de Cultura y Ética Social*, Buenos Aires, Centro de Investigaciones de Ética Social, 1999.
  - LIPOVETSKY, Gilles. *La era del vacío*. Barcelona, Anagrama, 1992.
  - MIGNAQUI, Iliana. “Barrios cerrados y fragmentación espacial”. En *Revista del Colegio de Arquitectos de la provincia de Buenos Aires*, Distrito II, N° 34, 1997.
  - MULEIRO, Vicente. “Los fragmentos de Buenos Aires”. En *Clarín, Suplemento Zona*, Buenos Aires, (30/4/2000), pág. 3.
  - PÁGINA 12. *Los de adentro y los de afuera en Villa de Mayo*. (23/3/1997), pág. 6.
  - RAMOS, Jorge. “Suburbio y estética popular”. En *Revista de Arquitectura de la Sociedad Central de Arquitectos*, N° 194, Buenos Aires, 1999.
  - ROBERT, Federico. *La gran muralla: aproximación al tema de los barrios cerrados en la región metropolitana de Buenos Aires*. Seminario de investigación

- urbana "El nuevo milenio y lo urbano". Instituto de investigación "Gino Germani", Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1998.
- ROMANO, Felipe. *El desplazamiento suburbano de los grupos sociales medios, medios-altos y altos hacia la periferia del Gran Buenos Aires*. Seminario de Adscripción "Las ciudades". Buenos Aires, Facultad de Historia y Letras, Carrera: Doctorado en Geografía, Universidad del Salvador, 1999.
  - SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo, HUCITEC, 1994.
  - SASSEN, Saskia. "Asimetrías de la ciudad global", entrevista realizada a Saskia Sassen por Olga Viglieca. En *Clarín*, Buenos Aires, (12/9/1999).
  - SILVA, A. *Imaginarios urbanos*. Bogotá, Tercer Mundo, 1992.
  - SUÁREZ, F. "Nuevas tendencias residenciales en la ciudad de Buenos Aires". En *Carta Económica Regional*, N° 52., Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 1997.
  - TOFFLER, Alvin. "Argentina en la ola del siglo XXI", entrevista realizada a Alvin Toffler por Alberto Oliva. En *Clarín*, Buenos Aires, (30/4/2000).
  - TORRES, Horacio. *El mapa social de Buenos Aires (1940 - 1990)*. Serie Difusión N° 3, Buenos Aires, SICyT, FADU, UBA, 1993.
  - TORRES, Horacio. *Procesos recientes de fragmentación socio-espacial en Buenos Aires: la suburbanización de las élites*. Seminario de investigación urbana "El nuevo milenio y lo urbano". Instituto de investigación "Gino Germani". Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1998, pág. 7.
  - VIRILIO, P. *Vitesse et politique*. Paris, Galilée, 1997.
  - WORTMAN, Ana y Arizaga Cecilia. *Buenos Aires está cambiando: entre los consumos culturales y los barrios cerrados*. Seminario de investigación urbana "El nuevo milenio y lo urbano". Instituto de investigación "Gino Germani". Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1998.

## Notas

- 1 Nos referimos con esta expresión a todas las formas de suburbanizaciones privadas existentes en el mercado inmobiliario: clubes de campo o country clubs, barrios privados, clubes de chacra, countries náuticos, "pueblos" y "ciudades" privadas.
- 2 El término "gentrificación" obedece a la restauración y revalorización de las áreas urbanas deterioradas que se convierten en áreas "nobles" mediante la recuperación producida por los sectores de ingresos medio - altos y altos, con el consiguiente desalojo de los antiguos moradores de baja renta.

- 3 Algunos autores los denominan "torres *country*". Constituyen altos edificios, con una amplia gama de servicios, custodiados por seguridad privada y rodeados de parques y rejas. (Un ejemplo de los mismos es la torre "Le Parc" en Capital Federal).
- 4 El diseño laberíntico de las urbanizaciones cerradas se aleja mucho de ser casual: si un desconocido logra ingresar sorteando los dispositivos de seguridad, no podrá salir si no conoce el "mapa secreto" de las calles que dan acceso a la salida, que es solamente una. Las formas irregulares de las calles (siendo algunas de ellas curvas), cumplen también el propósito de generar recorridos amenos y desalentar la alta velocidad de los automovilistas.
- 5 Las urbanizaciones cerradas cuentan con reglamentos internos que, en algunos casos, son bastante severos. Existen en determinados *countries* tribunales de disciplina que, ante las denuncias de mal comportamiento de socios o invitados, se aplican sanciones que van desde la suspensión temporaria hasta la prohibición del ingreso al mismo.
- 6 Algunos dan como ejemplos a las murallas de la ciudad medieval, necesarias en cierto momento de la historia, que luego desaparecieron cuando cambiaron las condiciones técnicas, sociales y políticas. Otro ejemplo más cercano en el tiempo es el que apunta Robert (1998), sobre la apertura y cierre de la ciudad de Maracaibo en Venezuela. Donde en los años veinte las empresas petroleras internacionales de la época crearon 20 barrios cerrados para sus técnicos y gerentes, en su mayoría de origen extranjero. Estos barrios contaron desde un principio con niveles de infraestructura de buena calidad, colegios e iglesias extranjeras. Varias décadas después (en los años 50 y 60) estas urbanizaciones fueron vendidas y se transformaron en barrios abiertos de la ciudad, en algunos casos conservando su nombre original (ejemplo: Las Colonias). Pero, en la década del noventa, al ritmo de los graves problemas de seguridad, en varios lugares se están produciendo cerramientos de barrios "de hecho" por parte de sus residentes.
- 7 "(...) Desde sus comienzos el barrio estuvo abierto, pero muchas calles que daban a la avenida Maipú estaban interrumpidas por zanjas y no tenían terraplén, por lo que de hecho estaban cortadas por el asfalto. De esta manera, algunos plantaron árboles y plantas que convirtieron las calles en peatonales. Los vecinos de afuera del barrio lo utilizaban como parque para sus paseos o para hacer trote en sus calles interiores.

En 1994, (...) las autoridades de CUBA consiguen que el entonces intendente (...) firmara una ordenanza que permitía el cierre perimetral del barrio. Así, donde antes había plantas, se colocaron alambrados y muros y de las 19 entradas quedaron abiertas solo 4 con garitas de vigilancia y barreras de prevención. En ese momento comenzaron los problemas de adentro y afuera. Los de adentro encerrados por un problema de seguridad y los de afuera molestos por las

dificultades de tránsito que les imponía el cierre de las calles". (Página 12, 23/3/1997:6).

Pero en 1996, la Municipalidad de Malvinas Argentinas (desprendido del ex Municipio de General Sarmiento) sancionó una ordenanza que deroga y autoriza el cercamiento del barrio. Oponiéndose al dictamen el CUBA demandó la nulidad de esta ordenanza e interpuso un recurso de amparo de no innovar hasta tanto se resuelva sobre la acción iniciada. El recurso le fue rechazado y recurrió en queja a la Corte Suprema de Justicia, que ha dado lugar al amparo, solicitando la medida de no innovar (Colman Lerner, 1999).

- 8 Los barrios cerrados no poseen la exigencia que tienen los *countries* de destinar el 30% del predio para zonas verdes comunes.
- 9 Esto se puede observar también en balneario exclusivos de la costa bonaerense (Pinamar, Cariló).
- 10 La instalación de servicios (gas, luz, teléfono, cable) se realiza a través de una red subterránea.
- 11 El 70% de los habitantes del Gran Buenos Aires (aproximadamente 6 millones) no tiene acceso a ningún espacio verde público a menos de 5 cuadras de su vivienda. Según la Comunidad Europea, esta es la distancia máxima que debe existir para que la población goce diariamente de una plaza. En la Capital Federal la situación no es mejor. Ya que a principios de siglo había 7,47 metros de espacios verdes por habitante, y en la actualidad solo hay 3 metros por persona. En todo el conurbano de Buenos Aires hay un promedio de 1,25 m<sup>2</sup> de espacio verde por habitante, mientras la Organización Mundial de la Salud sugiere un mínimo de 10 m<sup>2</sup> por vecino. Según Pablo Maestrojuán y Graciela de la Mota (del equipo Proatlas del Conicet), la escasez de espacios verdes se debe principalmente al crecimiento de la población y al loteo indiscriminado sin planificación que se produjo en conurbano bonaerense. Daremos a continuación una serie de motivos que explican la importancia de los espacios verdes: son significativos entre otras cosas, por ser reguladores de la temperatura interviniendo en la circulación del aire, el balance de humedad y en la captura de polvo y partícula suspendidas en el aire. Por ser sus árboles amortiguadores de los sonidos y descontaminantes visuales. Debido a que constituyen el escenario para la recreación y prácticas físicas como caminatas, aerobismo y bicicleta. Puesto que sirven para la preservación de la naturaleza, para la educación y la investigación. Y por ser un lugar de encuentro, de diálogo y de relación social (*Clarín*, 11/3/2000).
- 12 Una elemento importante a tener en cuenta, para explicar la menor interacción social que notamos en la ciudad anglosajona, sería la rigurosidad de su clima, que de alguna manera alentaría a sus pobladores pasar mucho tiempo de sus vidas reclusos en sus hogares.