

Nuevas formas y nuevos contenidos

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires: el caso Nordelta¹

Michael Janoschka

1. Introducción

Los procesos de fragmentación espacial y social han dejado huella en la estructura de las ciudades de América Latina. Después de la oleada neoliberal de los últimos veinte años, los rasgos principales de las áreas metropolitanas del continente se constituyen como formas urbanísticas privadas y excluyentes: *shopping centers* e hipermercados, a su vez copias de los *malls* norteamericanos, salas de cine de estilo *multiplex* o centros de diversión y en primer lugar los barrios privados han transformado el espacio urbano y sobre todo las áreas suburbanas. El resultado es una nueva cualidad de fragmentación y segregación espacial.

Por la intensidad de la aplicación de políticas neoliberales y los procesos de privatización, Buenos Aires es uno de los mejores ejemplos de aquellos cambios en la producción espacial que se efectúa en todo el continente. La fase de la convertibilidad podría considerarse como un acelerador de los cambios socioeconómicos y del medio construido. Han crecido las brechas entre las clases pudientes y las populares, mientras la cantidad de pobres ha aumentado sustancialmente (Ciccolella, 1999; Welch Guerra, 2002) Actualmente más de seis millones de personas en el Área Metropolitana viven en hogares con un ingreso mensual menor de quinientos pesos (INDEC, 2002). Asimismo la capacidad redistributiva del Estado ha sufrido una reducción notable.

De forma paralela, se transformaron las pautas de expansión urbana: la lógica de expansión a través de las líneas de transporte masivo de ferrocarril que caracterizó el crecimiento de Buenos Aires durante más de un siglo ha terminado definitivamente (cfr. Torres, 1993, 2001). Hoy en día son las autopistas urbanas y suburbanas las que determinan el desarrollo del Área Metropolitana entera (Janoschka, 2002a). A lo largo de estos ejes ha surgido una infraestructura suburbana que tiene como denominador común el interés por el cliente de la clase media y media alta. En tan solo una década, la estructura social y edilicia suburbana se ha transfor-

1. El autor agradece el apoyo lingüístico y la ayuda en la corrección del castellano de este texto a Victoria Fernández, Carmen Maquieira, Marianela Rivas y Sebastián Robles.

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

mado fuertemente y Buenos Aires ha experimentado un proceso de sub-urbanización singular con respecto a otras metrópolis de Latinoamérica. Cuatrocientos cincuenta barrios privados y nueve *megaemprendimientos* - para varios miles de habitantes cada uno- son el producto de una década neoliberal sin antecedentes (Janoschka, 2000), ocupando un espacio dos veces más que la superficie de la Capital Federal. Como máximo exponente de este fenómeno resulta la construcción de *Nordelta*, una ciudad privada en mil seiscientas hectáreas que tiene capacidad de albergar a unas ochenta mil personas dentro de sus murallas.

Cabe señalar que tales transformaciones -aunque a menor escala- se observan en toda América Latina (Janoschka, 2002b). Desde un punto de vista teórico, son un nuevo modo de producción espacial y deben compilarse en un nuevo modelo de la ciudad latinoamericana. Basándose en esta observación preliminar, el siguiente texto se concentra en tres aspectos: primero, las discusiones de índole teórico y empírico acerca del modelo de ciudad latinoamericana que se produjeron en la geografía urbana en los últimos años. Estas críticas instaron al desarrollo de un nuevo modelo de la ciudad latinoamericana que se presentará en un segundo paso. Por último, se estudian dos ejemplos de Buenos Aires, los cuales estimamos representativos y centrales dentro de la multitud de transformaciones fragmentarias de la ciudad latinoamericana. Por un lado se describe el proceso de privatización de las autopistas y sus importancias para el desarrollo urbano y por otro, se analiza la privatización del espacio habitacional a través de la presentación de un estudio empírico efectuado en *Nordelta*.

2. Algunas reflexiones acerca de la utilidad de modelos en los estudios urbano-espaciales

Si analizamos el término "modelo" desde un punto de vista geográfico, es posible distinguir tres connotaciones básicas. Por un lado, un modelo puede ser definido como una utopía constructiva en el sentido de que sus contenidos e ideas figuran como una visión o un *Leitbild* para un desarrollo en el futuro. Como ejemplo de este tipo de modelo se puede nombrar a la "ciudad moderna" apta para el uso del automóvil privado, con sus avenidas anchas y la lógica que necesita el extenso uso del vehículo particular. Asimismo la "ciudad jardín" de Howard es otro modelo de este tipo. Por otro lado, también es posible que un modelo sea producto de una lógica deductiva y se encuentre al principio y al final de trabajos teóricos como lo observamos en los trabajos de Christaller o Thünen (cfr. Borsdorf 1999). Finalmente, un modelo puede ser la reducción de realidades parecidas con un denomi-

Nuevas formas y nuevos contenidos

nador común que se observan en diferentes lugares (cfr. Borsdorf, Bähr y Janoschka, 2002).

Los modelos estructurales de ciudad pertenecen a este último tipo. En primer lugar estos modelos intentan reducir un conjunto urbano complejo, mediante la negación de parámetros, para obtener una visión clara y distinta del mismo (cfr. Lichtenberger, 1996). A lo largo del siglo XIX, el desarrollo de modelos estructurales en investigaciones urbano-regionales ha sido una meta importante. En este sentido, varias disciplinas han elaborado abstracciones y representaciones gráficas. En el ámbito internacional, los más difundidos han sido los modelos de la escuela de ecología social de Chicago. Aquí se trata de la serie de Burgess (1925-1929, modelo concéntrico), Hoyt (1939, modelo sectorial) y Harris y Ullmann (1945, modelo multipolar) cuya utilidad se verifica hasta la actualidad. Estos modelos abstraen la estructuración de la metrópolis norteamericana de la época de entreguerras mundiales, todavía antes del proceso masivo de suburbanización que se produjo en Estados Unidos a partir de los años 50 (cfr. Lichtenberger 1998).

A partir de la posguerra, la investigación urbana comparativa de la ecología cultural comenzó a cobrar importancia. Ésta se enfoca en distintos continentes o agrupaciones de varios países con circunstancias económicas o culturales parecidas. En esta línea, aparecieron modelos de ciudad árabe, de ciudad europea tanto occidental como bajo régimen socialista o asimismo de ciudad latinoamericana. Según Heineberg (1996), los modelos genético-culturales de ciudad pueden reflejar solamente algunos aspectos claves del desarrollo y la realidad urbana. Dado al cambio permanente que sufre la estructura urbana, estos modelos no pueden ser más que breves instantáneas del grupo de ciudades en cuestión y necesitan periódicamente ser verificados o modificados.

En la época postmoderna, observamos una creciente internacionalización de los medios de comunicación. Precisamente la globalización económica conlleva un acercamiento de los estilos de vida de muchos grupos espacialmente lejanos. La relevancia de las clases tradicionales desaparece cada vez más, mientras que existe una tendencia hacia la conformación de una amplitud de ámbitos sociales (Geißler, 1996) y de estilos de vida cada vez más individuales. A pesar de que la industria y los proveedores de servicios ofrecen al consumidor productos cada vez más diversos que suelen cubrir estos nichos de mercado y los estilos de vida, exactamente estos nichos de mercado están altamente globalizados (Janoschka, 2002e). Tendencias que se observan en los países centrales, son copiadas en los países periféricos por las capas con un estilo de vida internacionalizado o "globalizado" cada vez más rápido.

A pesar del acercamiento cultural, la difusión mundial del conocimiento arquitectónico y la construcción del *pueblo global*, son pre-

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

cisamente las estructuras urbanas que tienen una enorme inercia y que se transforman mucho más lentas que las pautas de comportamiento social. Además, aún en las economías globalizadas de América Latina, se observa una fuerte componente local con respecto a la adopción de las oleadas socio-culturales de los países centrales. En este sentido, la construcción del espacio en las urbes del continente sigue siendo fundamentalmente local, aún si el inversionista es externo y la función urbana se deriva de un producto globalmente difundido (cfr. Janoschka, 2002c). Esto es la razón fundamental por la cuál todavía sigue siendo vigente la necesidad de realizar estudios cultural-genéticos de las ciudades y trabajar en el desarrollo de un modelo -en su sentido de abstracción y reducción de la realidad- de ciudad latinoamericana.

3. Crítica al modelo antiguo de ciudad latinoamericana

Desde los primeros bosquejos de una generalización esquemática de la metrópolis latinoamericana (Bähr, 1976) y en particular la ciudad chilena (Borsdorf, 1976), las características de las urbes en América Latina se han visto fuertemente transformadas. Tanto los citados modelos como sus posteriores modificaciones y revisiones (Borsdorf, 1982, 1994; Mertins, 1980, 1995; Bähr y Mertins, 1981, 1995) no relevan las nuevas tendencias de estructuración metropolitana. En muchas ciudades por ejemplo, se han dado nuevos desarrollos urbano-espaciales que cambiaron la escala geográfica de la segregación socio-territorial y al mismo tiempo, disminuyeron las diferencias de polarización entre la *ciudad rica* y la *ciudad pobre*. A gran escala se puede destacar un proceso de mezcla social, mientras a nivel micro se refuerza el patrón segregatorio (cfr. Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001; Borsdorf, Bähr y Janoschka, 2002). Este principio de fragmentación territorial también determina la dispersión de la infraestructura y funciones urbanas. Por ejemplo, los *shoppings* perdieron su cercanía espacial con las áreas de vivienda de las clases pudientes.

Las transformaciones descritas no pueden ser evaluadas como una mera continuación o intensificación de las tendencias que dominaban la planificación y construcción urbana hasta los años ochenta. Las urbanizaciones privadas existían desde hace muchos años, pero recién en los años noventa dichos artefactos se convirtieron en el factor primario de la expansión espacial. Un sector de la población cada vez mayor vive en áreas residenciales no accesibles para personas ajenas a las mismas e incluso para funcionarios del Estado. Pero la fragmentación va mucho más allá de la función residencial: también las compras, el tiempo libre y la educación de los niños se desarrollan en áreas cerradas y vedadas al público y a la población en general (cfr.

Nuevas formas y nuevos contenidos

Janoschka, 2002c). Esta tendencia implica un nuevo aspecto cualitativo que conduce a un creciente aislamiento de los espacios urbanos y a la difusión de las llamadas *atmósferas de club*. En el caso de la clase media y alta, el aislamiento es el resultado de proyectos inmobiliarios privados. En cambio, la privatización mediante el levantamiento de cercos por mano propia y la construcción de mecanismos de control abarca todas las clases sociales. El Estado es reemplazado gradualmente en todos los sectores de la población por la iniciativa privada, especialmente en las funciones de organización de la seguridad y de servicios urbanos.

Las nuevas formas urbanas poseen un carácter marcadamente insular con singularidades que no aparecen en los modelos tradicionales de ciudad latinoamericana. Pero, a pesar de que desde hace muchos años se conoce la fuerte tendencia segregatoria de las clases pudientes, su influencia estructural para las ciudades en general no se reconocía ni en las monografías más importantes de las últimas décadas sobre las ciudades en América Latina (Wilhelmy y Borsdorf, 1984-1985; Gilbert, 1994; Bähr y Mertins, 1995). En los últimos años se retomaba la discusión acerca de la estructura urbana en América Latina a través de ciertos trabajos que consideran la segregación residencial de las clases altas (Pöhler, 1999; Janoschka, 2000; Borsdorf, 2000; Wehrhahn, 2000; Coy y Pöhler, 2000). Asimismo han surgido las primeras aproximaciones de un nuevo modelo de ciudad latinoamericana (Meyer y Bähr, 2001; Borsdorf 2002b; Janoschka, 2002a, 2002b).

Las críticas a los antiguos modelos de ciudad latinoamericana se pueden resumir en los siguientes aspectos (cfr. Janoschka, 2002b, 2002c, 2002e; Borsdorf, Bähr y Janoschka, 2002):

- ♦ La difusión de complejos habitacionales vigilados para las clases acomodadas -de la clase media en adelante- en el espacio metropolitano. Estos desarrollos se ubican en la cercanía de ejes centrales de transporte automotor, sobre todo, autopistas y rutas principales. El resultado es una distribución dispersa en la totalidad del espacio suburbano de la metrópolis en contradicción con la concentración anterior a lo largo de un eje, que se extendía por las áreas de la clase alta. Anteriormente, los espacios suburbanos eran ocupados masivamente por las clases populares, mientras que ahora han sido parcialmente apropiados también por las clases media y alta a través de complejos habitacionales vigilados. Esa distribución espacial de barrios privados conlleva una profunda escisión de la tradicional expansión sectorial de los barrios de clase alta, tal como aparece presentada en los modelos mencionados. A todo esto se suma la construcción de torres residenciales vigiladas en lugares centrales de la ciudad y el -en

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

numerosos casos ilegal- cierre posterior de vecindades ya construidas.

- ♦ La distribución de hipermercados, *shopping centers* y *urban entertainment centers* en la totalidad del espacio urbano. Inicialmente las instalaciones de consumo y de esparcimiento estaban concentradas en las áreas tradicionales de clase alta y en el CBD (Central Business District, la *city* o microcentro en el caso de Buenos Aires). Pero gradualmente éstas han ido ocupando toda la región urbana, distribuyéndose en forma dispersa. De esta manera se ha creado una nueva división espacial de cultura y consumo, que conduce a una descentralización de las funciones urbanas.
- ♦ La instalación de escuelas y universidades privadas en la cercanía de las nuevas áreas residenciales privadas. De este modo, se traslada otra función básica de un lugar central a un lugar no integrado al *continuo* urbano.
- ♦ La construcción de complejos habitacionales vigilados cada vez más grandes que en algunos casos sobrepasan el tamaño de pequeñas ciudades. Hasta el momento, la integración de casi todas las funciones urbanas en áreas no accesibles al público es el punto más alto de exclusión y segregación social.
- ♦ El significado de la infraestructura de transporte: las líneas férreas poseen sólo una influencia marginal en el desarrollo urbano. Actualmente, un aspecto decisivo de la rentabilidad del espacio urbano es la cercanía a un acceso a la autopista.
- ♦ La suburbanización de la producción industrial o el nuevo asentamiento de empresas industriales y logísticas en la periferia. Gracias a la inversión externa y los bajos costos, se han instalado nuevos parques industriales suburbanos cercanos a autopistas. Esta suburbanización industrial se da en el marco de una acentuada decadencia de los lugares de producción originarios de la época del modelo de industrialización substitutiva de importaciones. Por falta de recursos públicos en la renovación urbana, estos últimos son reciclados solo en casos excepcionales.
- ♦ El creciente aislamiento y la no accesibilidad de los barrios de la clase baja. Esto representa una pérdida territorial de facto para el Estado, hecho que en los últimos años se ha agudizado. Por otra parte, la clase media-baja se aísla por miedo a la criminalidad y la mala imagen de los barrios marginales.

Estas críticas respecto a las transformaciones del espacio urbano y los procesos descritos no son un caso único de Buenos Aires, aún si en

Nuevas formas y nuevos contenidos

Buenos Aires existe un número elevado de estudios temáticos (cfr. Svampa, 2001, Capron, 2000, 2002; Thuillier 2001; Prévôt-Shapira, 2000, 2002; Vidal-Koppmann, 2001; Tella, 2000; Mignaqui, 1999; Gorelik, 1999). Numerosos ejemplos documentan los nuevos desarrollos insulares y cerrados en casi todas las metrópolis del continente. Borsdorf (2002) revela situaciones similares en Quito y Lima, así como también de Mattos (2002) y Meyer y Bähr (2001) en Santiago de Chile con respecto a los nuevos procesos disolutorios de las viejas estructuras. Cabrales Barajas y Canosa Zamora (2001, 2002), así como también Rodríguez Chumillas y Mollá Ruiz-Gómez (2002) describen similares transformaciones del espacio urbano en diversas ciudades de México. Los estudios de caso brasileños informan que las ciudades lusoamericanas tienen mayores similitudes que en otros tiempos con los países de habla castellana (Rodrigues Soares, 2002; Sobarzo Miño, 2002; De Lima Ramires y Ribeiro Soares, 2002). El nuevo modelo responde a estas críticas y las integra en su esbozo.

4. El modelo actual de ciudad latinoamericana

Las críticas y las transformaciones presentadas subrayan la tendencia hacia una ciudad extremadamente segregada y dividida. La metrópolis latinoamericana actual se desarrolla hacia una *ciudad de islas*. Esto resulta tanto del asentamiento insular de estructuras y funciones desde el momento de su construcción, como también del posterior aislamiento de espacios urbanos preexistentes mediante la construcción de rejas o muros.

Este desarrollo de fragmentos urbanos no integrados entre sí debe ser tomado como un corte con la ciudad latinoamericana tradicionalmente abierta con sus espacios públicos. Desde este punto de vista, la ciudad latinoamericana se convierte en una forma urbana relativamente cercana a la ciudad norteamericana. Si bien, los nuevos desarrollos no muestran un paralelismo con otros procesos observados en Estados Unidos, si poseen numerosos puntos en común. Sobre todo, en los procesos de privatización, que involucran a todas las capas de la población, así como en las inversiones urbanas realizadas por actores privados. Debido a que los procesos de transformación suceden en un ámbito urbano latinoamericano típicamente regional donde la composición social y las estructuras políticas son ampliamente divergentes, se sigue hablando de una forma latinoamericana propia de ciudad. Pero en las últimas décadas, esa forma se ha modificado masivamente y se debe recurrir a una nueva modelización.

Los procesos de desarrollo del espacio urbano poseen una gran inercia. A pesar de que estos marcan y transforman el espacio urbano a

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

gran escala, los patrones tradicionales de la ciudad latinoamericana son todavía omnipresentes. No se debe perder de vista que los ejes radiales y sectoriales del desarrollo y la expansión urbana, elaborados en los modelos tradicionales de la ciudad latinoamericana aún subsisten e incluso en la actualidad representan el principio de organización espacial fundamental. Pero también dentro de las áreas alguna vez homogéneas está notable la creciente importancia de procesos contradictorios -valorización y aislamiento así como inserción de nuevos proyectos cerrados-.

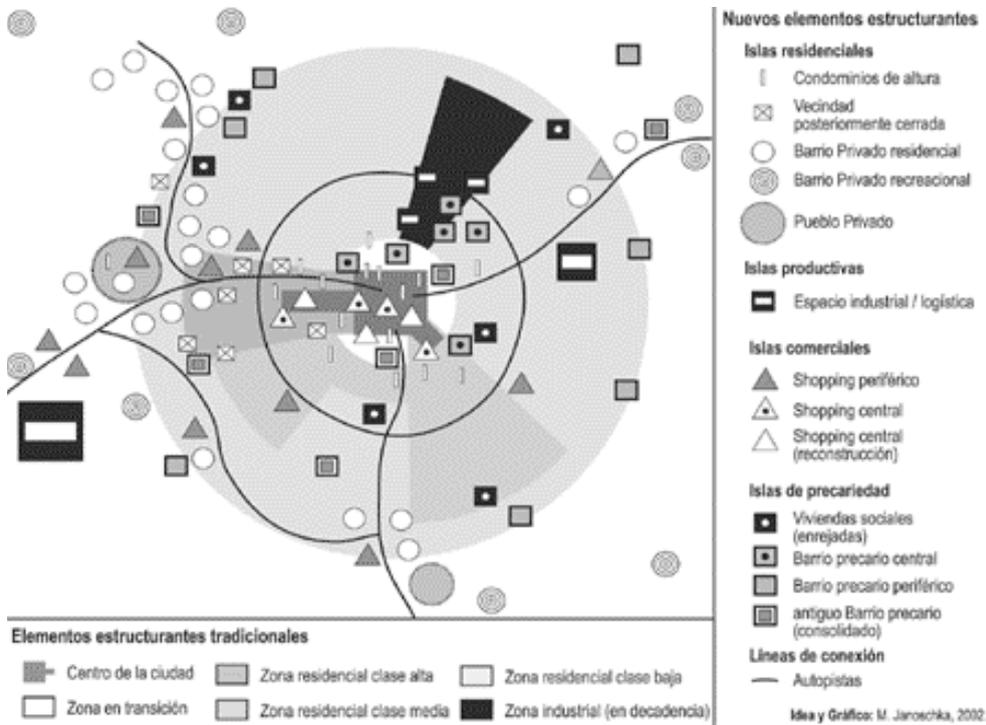
Aparte de esto, dos modos fundamentales de estructuración de los antiguos modelos siguen siendo vigentes, pero con un cambio sustancial en sus consecuencias para la ciudad actual: por un lado están los elementos lineales, mediante la mejora cualitativa las autopistas suburbanas, consiguieron el rol fundamental que antes tenían las líneas de ferrocarril. A partir de la inversión privada de la última década, se han hecho significativos para la localización de fragmentos urbanos que se dirigen a inversionistas privados y clientes con automóvil propio. Por otra parte, son los elementos de crecimiento de forma celular. Mientras éste se restringía hace algunas décadas principalmente en los asentamientos de autoconstrucción periférica de las clases populares -especialmente en ciudades que tienen un nivel de pobreza urbana muy alto como Lima o Bogotá- hoy en día casi la totalidad del crecimiento urbano se efectúa de manera celular, dirigido *hacia adentro*. Todas las esferas sociales construyen sus espacios residenciales de forma insular y también las infraestructuras toman esa pauta. La última tendencia en esa línea de desarrollo es la construcción de *ciudades* enteras como *Nordelta* o *Alphaville* en São Paulo que incluyen casi la totalidad de servicios y funciones urbanas: trabajo, vivienda, recreación, consumo, cultura y educación (cfr. Janoschka, 2002d).

Estas modificaciones de los elementos estructurantes transforman el espacio urbano y caracterizan las dinámicas del desarrollo urbano actual. La fragmentación parece ganar espacio en todas las regiones metropolitanas, funciones cada vez más contrarias se acentúan en espacios cercanos y requieren un acceso reducido y un control casi hermético (cfr. Borsdorf, Bähr y Janoschka, 2002).

Una tendencia parecida se observa en las infraestructuras urbanas; tanto las escuelas privadas como la infraestructura comercial han perdido su conexión espacial con las zonas tradicionales de las clases altas. Asimismo y a partir de la renovación urbana en los centros tradicionales, incluso las áreas centrales han podido ganar importancia nuevamente.

A causa del cambiante significado de los nuevos aspectos del desarrollo urbano *privado*, el modelo de ciudad latinoamericana que se presenta sitúa estos procesos en primer plano. No se niega la persistencia de

Nuevas formas y nuevos contenidos



El modelo de ciudad latinoamericana actual. Fuente: Janoschka 2002e.

las estructuras espaciales tradicionales, pero en la representación gráfica se acentúan ópticamente las características más pujantes (cfr. gráfico 1).! ver este gráfico a color en anexo - pág I

Las estructuras insulares de la ciudad latinoamericana, las cuales se han convertido en elementos determinantes de la transformación y el desarrollo del espacio urbano, abarcan cuatro dimensiones. Éstas se *superponen* sobre los ejes radiales y sectoriales de los modelos más antiguos, o se desarrollaron a partir de ellos:

- ♦ **Islas de riqueza:** la diversa nomenclatura en los países de América Latina dificulta una denominación con validez general. Pero en todas las ciudades existen condominios centrales y urbanos de altura (de varios pisos). Como elemento adicional se toman en cuenta también las vecindades posteriormente cerradas. En el espacio suburbano se pueden distinguir tres elementos: el Barrio Privado como lugar de residencia principal, el Barrio Privado como lugar de residencia secundaria, así como también megaproyectos del tipo Pueblo Privado como lo representan *Nordelta* o *Alphaville* con la unión de más funciones urbanas. La composición social alcanza desde la clase media e

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

incluso la clase media-baja, hasta la clase alta.

- ♦ **Islas de producción:** el modelo distingue dos clases de áreas industriales. Por un lado, las áreas industriales y de logística nuevas, que están desarrolladas y comercializadas en forma privada y se ubican en cercanía a las autopistas. Frente a esto, áreas industriales ya existentes, cuya reforma parcial y revalorización producen ínsulas industriales con uso individual en los grandes ejes industriales tradicionales.
- ♦ **Islas de consumo:** en el modelo se distinguen centros de compras (*shoppings*) urbanos recién construidos y centros que reciclan la infraestructura edilicia previamente existente. También se reflejan los templos suburbanos del consumo y del tiempo libre.
- ♦ **Islas de precariedad:** el modelo muestra barrios informales o precarios centrales, barrios informales o precarios en el borde de la ciudad (de los cuales, algunos se han consolidado a lo largo de las últimas décadas) y los barrios de vivienda social. La terminología se orienta de acuerdo a los conceptos que ya fueron utilizados en modelos previos de la ciudad latinoamericana (Bähr y Mertins, 1981). En este contexto se prescinde de la distinción propuesta entre barrios ilegales y semiilegales, porque muchos barrios de *casillas* fueron legalizados o por lo menos aceptados *de facto* por la administración municipal.

Como elemento estructurante y de unión entre las apariciones insulares de la metrópolis latinoamericana a comienzos del siglo XXI, se pueden mencionar ciertas vías de transporte. En especial, la red urbana de autopistas y autovías, dado que refuerza los procesos mencionados. A través de la separación en dueños de medios de transporte motorizados y aquellos que no los poseen, aparece una grieta social que es decisiva para las posibilidades de uso y apropiación de las diversas islas. Una parte creciente de la población vive, trabaja y consume en *burbujas*, como las llaman los mismos habitantes. *Burbujas e islas* cuyo tamaño y complejidad aumenta y que son una respuesta a las fuerzas del mercado y la ausencia del estado.

5. La escala local: Buenos Aires en el modelo de ciudad latinoamericana

A lo largo de muchas décadas del siglo XX, Buenos Aires era la ciudad latinoamericana que menos mostraba los típicos rasgos de las metrópolis del continente. Solo por mencionar algunos puntos que le distinguían de muchas otras ciudades, denotar la fuerte y temprana influencia de las líneas de ferrocarril en el desarrollo urbano o la persis-

Nuevas formas y nuevos contenidos

tencia de las clases altas y el sector financiero en cercanía al centro geográfico de la ciudad. Incluso el proceso de metropolización en sí empezaba décadas antes que en otras ciudades y llegó a su punto máximo en la década de los años cincuenta.

A partir de la apertura económica que empezó en los años ochenta y que se reforzó en la década neoliberal de los años noventa, las pautas de desarrollo urbano se transformaron sustancialmente. En muy poco tiempo, tanto la sociedad como la estructura urbana se *latinoamericanizaron*. Es decir, la brecha entre ricos y pobres se abrió más, mientras la clase media, antes numerosa, tendió a desaparecer. Así mismo, el espacio urbano se ha convertido en el lugar de inversión internacional.

En la siguiente parte, se toman dos procesos dentro de la gama de transformaciones urbanas en Buenos Aires que en sí son elementos básicos del actual modelo de ciudad en América Latina: por un lado las vías de conexión, es decir, las autopistas metropolitanas privatizadas y por otro lado las islas residenciales que se muestran a través del estudio de caso de *Nordelta*, el mayor de los *megaemprendimientos* del espacio suburbano bonaerense.

5.1. Vías de conexión: Las autopistas privadas en Buenos Aires

El influjo de la red vial sobre el desarrollo urbano comienza en Buenos Aires en un momento en el cual la configuración espacial ya existe a lo largo de las líneas de trenes, las cuales se extienden en forma radial desde el centro. Recién en los años cuarenta aparecen las primeras dos autopistas, la Av. General Paz, que marca el límite entre la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires, y la Autopista Ricchieri, que conduce al aeropuerto internacional. Otras autopistas, como el Acceso Norte fueron construidas en los años sesenta y a principios de los setenta, una fase de altas inversiones en la construcción de rutas. Éstas conforman la base para la urbanización del área suburbana a través de las capas motorizadas de la población, pero por aquel entonces dedicado a actividades de fin de semana y de esparcimiento (cfr. Blanco, 1999; Delgado, 1998).

Originalmente se pretendía cuadruplicar la red de autopistas a más de 660 km. Una parte considerable de esta prolongación debía tener lugar ya en los años setenta (Argentina - MOSP, 1972; Argentina - Ministerio de Economía, 1973). Pero estos planes fueron rápidamente abandonados. En la fase final de la dictadura militar, y exclusivamente dentro de los límites de la Capital Federal, se retomó la idea de la ampliación de la red de autopistas -Autopista 25 de Mayo-, dado a que el régimen autoritario aprovechó para demoler edificios en áreas residenciales ya existentes.

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

El impulso decisivo para el sistema de autopistas se produjo con la privatización, es decir las concesiones a consorcios de explotación privados. A lo largo de la década de los años noventa y a través de una inversión de alrededor de 3,5 mil millones de dólares, las autopistas metropolitanas se transforman en el factor con efecto espacial más importante. La ampliación a gran escala de los caminos de tránsito, con el fin de transformarlos en arterias eficaces para el tránsito motorizado individual contaba en parte con construcciones nuevas, pero sobre todo con reformas, es decir se constituyó a costa de la mejora cualitativa de arterias de tránsito ya existentes (Blanco, 1999).

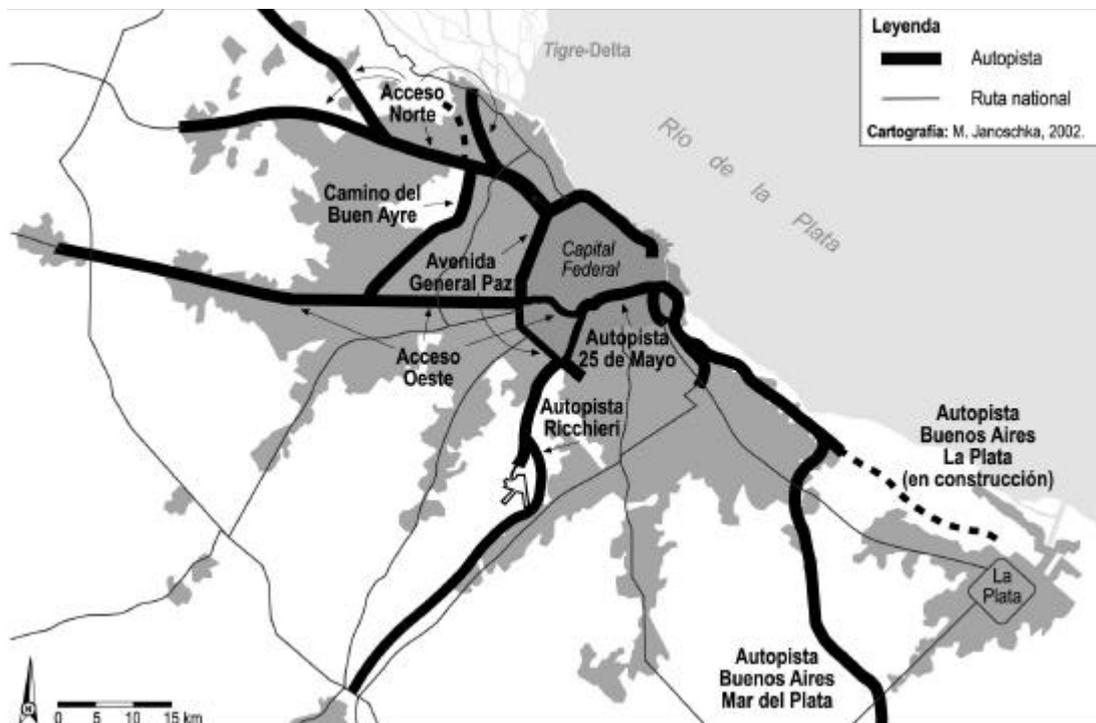
El sustento legal del traspaso de los derechos de explotación de las autopistas, hasta entonces bajo la responsabilidad de la Dirección Nacional de Vialidad, es la ley 23.696 sobre la reforma del Estado y la emergencia económica. Esta ley, la cual entró en vigor en el año 1989, permite la concesión de la red viaria nacional de larga distancia a entidades privadas (Yanes *et. al.*, 1996).

A pesar de haberse realizado un concurso público individual a escala internacional, para la explotación de las tres áreas regionales, se presentó en cada caso un solo consorcio. La en consecuencia débil posición de negociación del Estado frente al consorcio privado que sabía de su monopolio, condujo a una tarifa más alta de lo planeado, mientras que las obligaciones de los inversores resultaron más bajas de lo que se esperaba. La prescripción estatal de no cobrar una cuota mayor a un peso cada cien kilómetros a los automóviles no pudo ser realizada. Los consorcios impusieron mientras tanto un precio promedio de \$1,62 (cfr. Blanco 1999, Delgado 1998). Este fracaso en el procedimiento, que puede ser considerado como tal desde cualquier perspectiva de la sociedad, es representativo de la política privatizadora del gobierno peronista de los años noventa.

En los años siguientes se ampliaron las autopistas hasta ese momento saturadas, las cuales sufrían embotellamientos crónicos y se encontraban en mal estado. Así se llevó a cabo, por ejemplo, en partes del Acceso Norte de cuatro a dieciséis carriles, lo que en realidad equivale a una reconstrucción. El Acceso Oeste es en parte una construcción completamente nueva, la Autopista Ricchieri fue alargada y ensanchada, la Av. General Paz fue transformada en una autopista sin cruces a nivel. La autopista a La Plata se encuentra todavía en construcción (cfr. gráfico 2). Recién estas medidas de infraestructura, junto con la reducción a un tercio del tiempo de viaje al centro que ellas representan, transformaron al espacio sub y periurbano en un lugar permanente de residencia, interesante también para las capas medianas a altas.

Nuevas formas y nuevos contenidos

El trazado de las autopistas urbanas y suburbanas en el Área Metropolitana de Buenos Aires.



Fuente: Janoschka, 2002c, modificado.

5.2. Islas residenciales: el caso Nordelta

Así como ya se mostró cierto fracaso en la licitación de las autopistas, igualmente la historia de la ciudad privada *Nordelta* refleja la degeneración y decadencia del estado argentino. A su vez es un buen ejemplo de cambio en los principios del desarrollo urbano: el paradigma del máximo rédito económico del espacio urbano reemplaza el interés por los aspectos sociales.

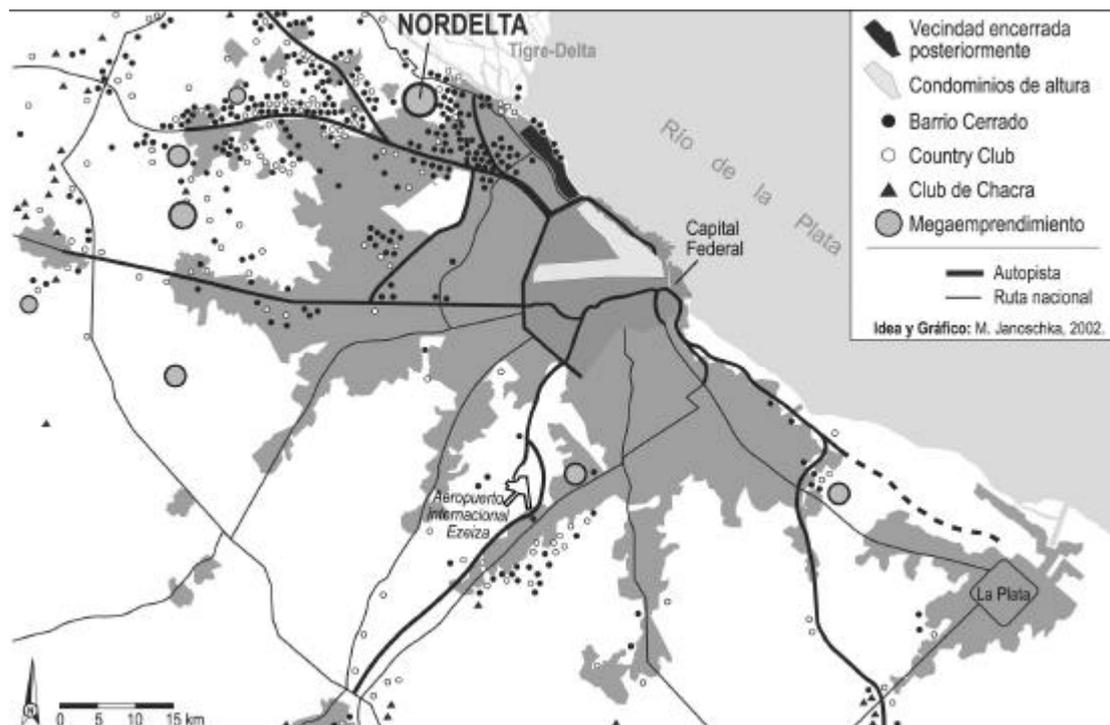
Desde el comienzo del proyecto edilicio más grande de la historia Argentina se transmite el fracaso estatal: El cambio de dueño del terreno de 1.600 hectáreas se efectúa como una forma de pago estatal a dos empresas privadas que tenían mucha importancia en la construcción de viviendas sociales en su momento. Una forma por demás extraña de pago, que muestra el fuerte entrelazamiento entre la economía y la política hace tres décadas.

Debido a las periódicas inundaciones y a las altas inversiones que requería para su acondicionamiento, aquella superficie al borde de la frontera urbanizada del partido de Tigre se encontraba inutilizada y desocupada (cfr. gráfico 3). Para cualquier proyecto de urbanización, es impre-

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

scindible y un requisito legalmente prescrito el elevar el terraplén cuatro metros en su conjunto. Aquellos reglamentos solamente se pueden cumplir con la excavación de grandes superficies para lagos artificiales.

La localización de Nordelta en el espacio metropolitano y la distribución de Barrios Privados.



Fuente: Janoschka 2002e.

A finales de la década de los 80, la visión de Julián Astolfoni - director de las mencionadas empresas- de construir un nuevo centro urbano con mezcla social, empezó a concretarse. En colaboración con la Société des Villes Nouvelles, la asociación estatal francesa que era responsable por el desarrollo de las ciudades nuevas en el conurbano de París, se realizaron los primeros estudios. La idea de una ciudad socialmente diversificada, que se aproxima a la estructura tradicional de la ciudad y que se introduce armónicamente en el paisaje urbano que la rodea, también estaba patente en el Plan Director desarrollado a partir de 1989. Una isla central debía transformarse en el centro funcional y cultural del proyecto de una ciudad abierta para 140.000 habitantes y crear nueva centralidad dentro del partido de Tigre y toda la zona norte del conurbano. Estas fueran las condiciones en las cuales el municipio de Tigre aprobó la creación del centro urbano a finales de 1991.

Nuevas formas y nuevos contenidos

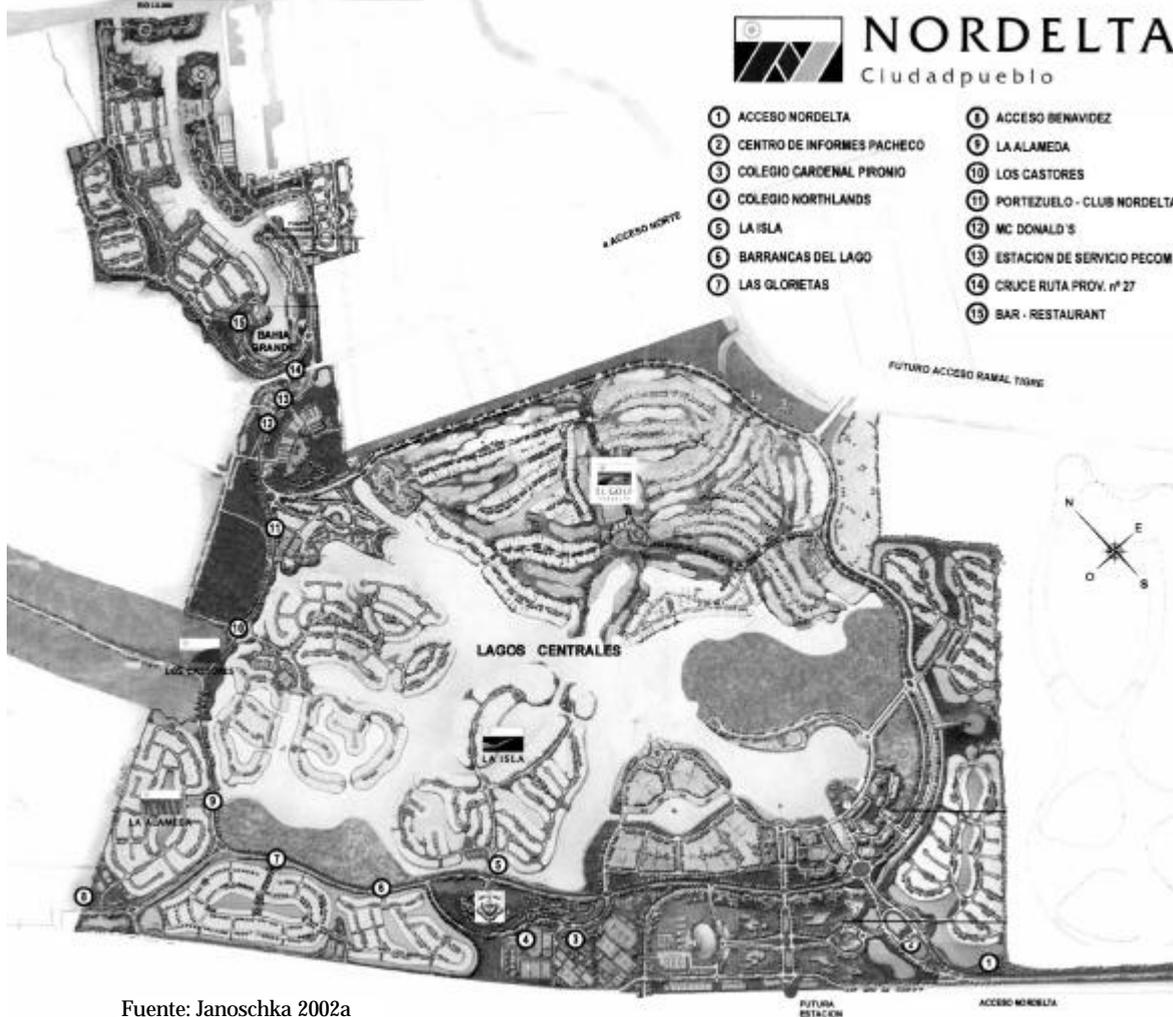
Solamente medio año más tarde, cuando el Plan Director fue aprobado mediante un decreto del gobernador de la Provincia de Buenos Aires, el proyecto se había transformado sustancialmente. Ya no prescribía más la creación de un centro urbano de 140.000 habitantes con una densidad promedio de 150 habitantes por hectárea. El decreto estableció estos valores solamente como un tope que no podía ser superado. En realidad es cierto que esta medida le abría el camino a la provincia para el desembarco de la financiación conjunta de infraestructura y edificios. Y al inversor le abría el camino a la búsqueda de réditos máximos sin obligaciones político sociales. Los mencionados procedimientos reflejan el típico modo de acción del Public Private Partnership en los años 90.

Las planificaciones para la superficie presentadas carecían todavía de una posibilidad real de financiación del proyecto, ya que las empresas involucradas no obtenían los suficientes fondos. El paso previo al actual proyecto fue entonces la entrada de Eduardo Constantini. Con la participación de la mitad más un voto en la nueva empresa *Nordelta S.A.*, se hizo cargo de la presidencia de la sociedad y con este paso se hizo posible financiar las infraestructuras necesarias. Pero bajo la dirección de Constantini el proyecto transformó drásticamente su dirección conceptual. El incidente *boom* de los Barrios Privados en el conurbano le había abierto el camino a una clientela con un poder adquisitivo mucho mayor a la clásica clientela suburbana. Impregnada por las representaciones urbanísticas de Florida, la compacta ciudad nueva se transformó en *ciudadpueblo*. Las diferencias con el proyecto original son múltiples. En primer lugar, llama la atención la distribución espacial de las superficies acuáticas (cfr. gráfico 4). El gran lago con el centro funcional de la ciudad sobre una isla central fue reemplazado por un lago del mismo tamaño (aprox. 170 ha.), pero fuertemente articulado y accesible desde todos los vecindarios de la ciudad. Algo similar ocurrió con el equipamiento de las superficies verdes (aprox. 300 ha.), que se distribuyen por todas las vecindades.

El concepto central de *Nordelta* es ahora el establecimiento de una veintena de vecindarios cerrados, que funcionan independientes el uno del otro. A cada vecindario se le asigna mediante el marketing selectivo una identidad propia, como si fuera un *Barrio Privado* independiente. A esto contribuye también el servicio de seguridad separado. Los controles personales en *Nordelta* no tienen lugar solamente en la entrada y en los diversos puntos de control sobre la arteria de tránsito que les une a los barrios entre sí y con el mundo exterior sino además en la entrada del vecindario que uno pretende visitar. Los lugares públicos-integradores para la comunicación entre los vecindarios se concentran en tres lugares dentro de *Nordelta*: las instalaciones deportivas y de tiempo libre, los centros de compras que aún se encuentran en la etapa de construcción así como también las en parte terminadas instalaciones

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

El esbozo conceptual de Nordelta.



Fuente: Janoschka 2002a

educativas. *Nordelta* transmite el mensaje de aislamiento e individualidad: físicamente a través de la exclusión de todos los no habitantes. La integración social se efectúa mediante la creación de unidades lo más pequeñas y atomizadas posible. Cada barrio en particular está articulado en unidades más pequeñas a través de barreras físicas, la articulación de las calles y la división parcelaria. Una concepción, que se comprende como la contraparte del caótico y no planificado mundo exterior.

5.2.1- Nordelta entre la publicidad y la realidad: La Ciudad de los Rubios?

Nordelta se encuentra continuamente presente en los mayores periódicos. Sin invertir en publicidad propia, se aprovecha de los avisos

Nuevas formas y nuevos contenidos

de las inmobiliarias autorizadas en la comercialización de las parcelas. Además los periódicos informan extensamente de los nuevos desarrollos dentro del emprendimiento y también de las actividades de tiempo libre o de eventos de acceso libre para el público interesado. Para caracterizar el *Nordelta*, se utiliza y menciona siempre el término *ciudad pueblo*. La *ciudad pueblo* es definida como "una combinación perfecta de todos los servicios urbanos con la seguridad y la paz que posee la vida de pueblo".² Con ese concepto *Nordelta* busca ofensivamente una definición propia que se diferencie de todo el resto de los barrios privados y de los demás megaemprendimientos como "un lugar único". Más allá de la propia identidad, la estrategia de marketing está centrada en equivaler a *Nordelta* con "una vida mejor", "un cambio verdadero en la calidad de vida" y "el camino a una vida mejor". Otra estrategia es nombrar las ficticias diferencias con la vida real argentina: así se utilizan conceptos como "seguro, cómodo, calmo" o "un nuevo lugar en el que todo ha sido pensado" para distinguirlo del Buenos Aires común. "Nordelta es una mejor vida. Es una Ciudadpueblo" (*La Nación*, 18 de agosto de 2001, aviso publicitario).

Los ciudadanos-clientes en búsqueda de *una vida mejor* pueden elegir entre siete vecindades-productos distintos. Denominador común es su modelo de la vida *más feliz*: las fotografías en los folletos presentan parejas sonrientes o familias en momentos armónicos de convivencia. La sugerencia es que el vivir en *Nordelta* significa un abandono de todos los conflictos en la puerta de entrada. Además, con la mudanza a *Nordelta*, los niños se vuelven rubios como el oro y los padres empiezan a corporizar un ideal físico europeo nórdico. También la vestimenta de los habitantes ficticios no habla en el idioma local argentino. Al contrario, los nuevos nórdicos están vestidos como los ingleses de clase alta que hacen deportes náuticos o la hípica.

Este tipo de publicidad con su contraste con la realidad local es conocido en muchas partes de América Latina pero sorprende en el caso de Buenos Aires. Al contrario de los países vecinos muchos otros productos no son publicitados mediante los ideales de belleza europea-norteamericana. Siguiendo sobre este aspecto, los colores de las fotos han sido retocados posteriormente con tonos de amarillo y recuerdan así a la representación desdibujada y coloridamente deformada de los sueños que es muy conocida de la televisión y el cine. Y además los colores de las ropas de las personas representadas se ubican en esa línea, tonos de color claros e inexpressivos que refuerzan la imagen idílica.

¿De qué están formados los sueños en cada uno de los barrios? Empezamos con *La Alameda*, que es el primer barrio que se comercializó

2. Todas las citas de este capítulo que no están especificadas, provienen de la serie de folletos de publicidad oficial de *Nordelta*. Datan de finales del año 2001 y se consiguieron durante una visita al proyecto.

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

en *Nordelta*. Las trescientas dos parcelas representan "la perfecta combinación entre naturaleza y confort con todas las comodidades de la ciudad". Perfecto para "familias jóvenes que se encuentran en pleno crecimiento y buscan un verdadero cambio en su calidad de vida". Movimiento al aire libre "desde un partido de fútbol hasta una tarde pescando a la orilla de las lagunas gemelas". Pero la pesca está prohibida según el reglamento interno de *Nordelta*. El *target* es la clase media, familias jóvenes, los típicos personajes con niños que escapan de la ciudad.

La próxima zona que entró en comercialización -*Los Castores*- se dirige a clientes con mayor poder adquisitivo. Se venden alrededor de seiscientas parcelas con un promedio de 1.100 m². El argumento de venta se concentra en el acceso al agua que tienen todos los terrenos. "Poder ver cada mañana la laguna: una forma excelente de empezar el nuevo día". El folleto de venta publicita también actividades acuáticas, pero irradia, sobre todo, tranquilidad y descanso para personas mayores en edad y status que los habitantes de *La Alameda*. Se propaga un cambio en el estilo de vida "apuntando a un alto nivel". "Una vecindad que ofrece exclusivamente privilegios" y que se encuentra en un "entorno natural y confiable": la contracara del salvaje mundo fuera de *Nordelta*.

Las Caletas se llama el tercer barrio que entró en venta. Se orienta primordialmente al serio hombre de negocios con yate propio. "Una alternativa única" para entusiastas de los deportes náuticos que "cada mañana desayunan frente al impresionante paisaje del Canal Mayo". El hecho de que únicamente 15 por ciento de todas las parcelas tengan acceso y vista directos a los espejos de agua ya descriptos, y de que muchos *countries* cercanos sean poseedores de un atractivo mayor para el deporte náutico, explica la extremadamente baja aceptación de esta vecindad.

Por poco casi comenzó la comercialización de la hasta entonces más exclusiva zona, *La Isla*: doscientas setenta parcelas en dos secciones, la primera con cuarenta terrenos entre 4.000 y 5.000 m² y la segunda, con doscientas treinta unidades de 1.200m². Un folleto alusivo de papel aterciopelado atrapa y no deja desviar la vista de él. Tonos verde oscuro mezclados con cálidos tonos rojizos que representan el romanticismo de la puesta de sol. "Intimidad y privilegio" son los principales términos de su comercialización. "Lejos de todo lo que usted quería escaparse. Y a la luz de la tarde el sol de la laguna se convierte en oro. Ud. puede estar ahí: testigo privilegiado del momento en que la tarde termina".

Una exclusividad tal no es accesible para todos. *Las Glorietas* con parcelas de entre 600 a 800m² está orientada a una esfera comparable, pero económicamente levemente debajo de *La Alameda*. Se utiliza el mismo color de folleto e incluso los mismos esloganes. A ese discurso se le suma la cercanía a las instalaciones educativas y a la futura estación de tren. Como en *La Alameda*, se comercializa la relación entre la vida al

Nuevas formas y nuevos contenidos

aire libre y las comodidades de la ciudad. El *target* óptico parecen ser madres jóvenes y rubias con niños rubios.

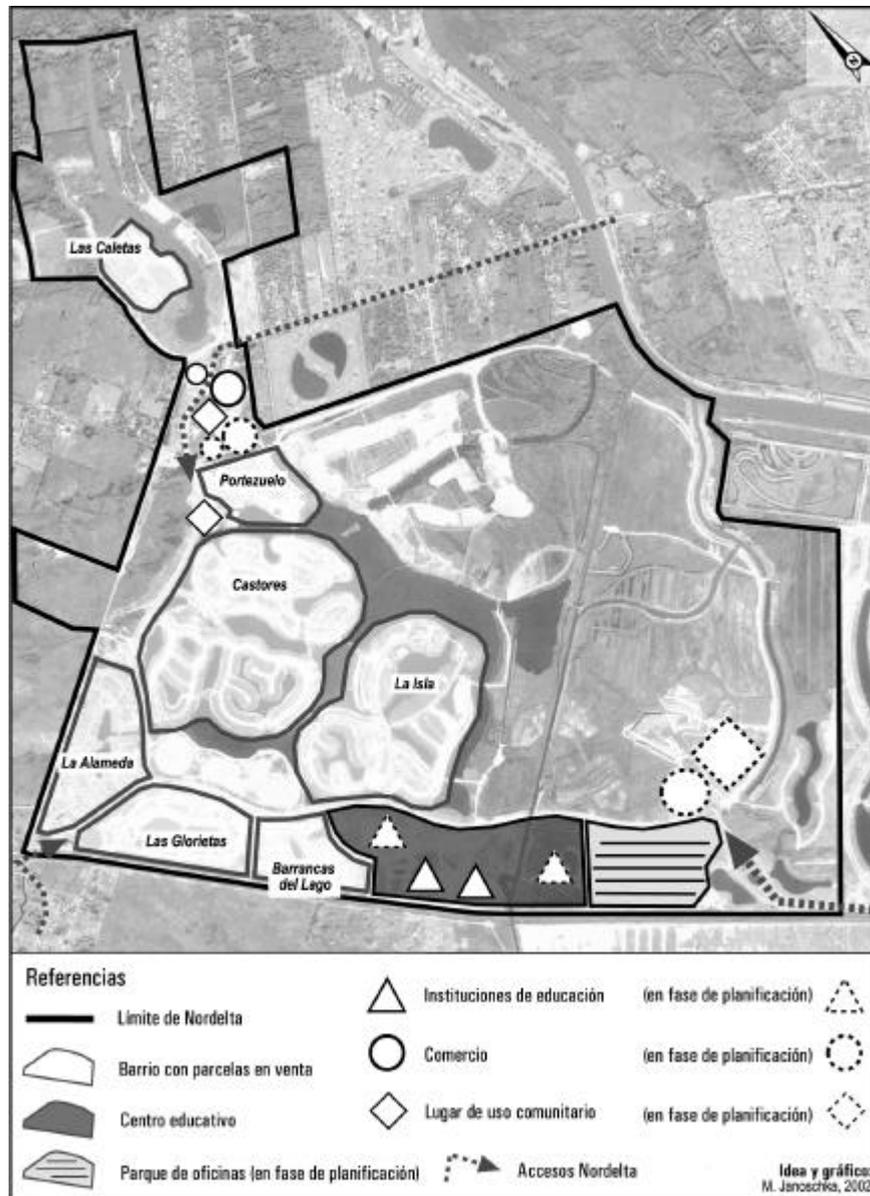
El barrio *Barrancas del Lago* es el único donde no se venden solo terrenos sino casas prefabricadas de la empresa norteamericana *Pulte* - inversionista en distintos barrios privados en el área metropolitana-. La estrategia de venta es completamente distinta: juega y se apoya en la imagen de confianza de su casa matriz norteamericana y el sistema económico estadounidense. Medio siglo de experiencia en la construcción de casas y las fotos de los obreros de la construcción subrayan lo sólido que parece la empresa. Además se presenta un listado detallado de todos los servicios a un precio fijo garantizado resaltan las ventajas.

Portezuelo se llama la última zona terminada donde se encuentran a la venta dúplex y departamentos en casas multifamiliares. Los departamentos tienen entre 40 y 90m² y las casas, entre 90 y 140m² en parcelas de máximo 400m². La venta se orienta explícitamente a parejas jóvenes. Los clientes son tuteados en el prospecto. Mientras que el folleto de los departamentos en las casas multifamiliares prescinde de fotos con niños, las imágenes animadas por computadora de la vecindad con los dúplex rebosan de jóvenes en las calles. Se intenta reproducir aquí el concepto de los *barrios* tradicionales, la calidez y el intercambio humano de la vecindad son aspectos importantes: "Personas jóvenes, que necesitan servicios que les faciliten las cosas". Los servicios a los que se hace mención son: calles asfaltadas con desagües pluviales, calles y veredas con iluminación nocturna, árboles en las veredas, electricidad, conexión de gas natural, teléfono, televisión por cable, provisión de agua potable y servicio cloacal.

La realidad de *Nordelta* es bastante diferente a las informaciones de las empresas inmobiliarias que resaltan el crecimiento de las casas y el auge en las ventas. A pesar de que las inversiones infraestructurales hayan alcanzado el nivel de los mil millones (calculados en dólares estadounidenses), *Nordelta* parece luego de tres años todavía una gran obra en construcción. Ese estado no cambiará tampoco en un largo plazo. Por un lado por los trabajos progresivos en el proyecto entero y por el otro porque el comprador de una parcela no tiene ninguna obligación de construcción. Aquel sistema abre la posibilidad para especuladores, y causa que los barrios en *Nordelta* sigan apareciendo vacíos, ya que en el contexto argentino de crisis muchos compradores mantienen una actitud cautelosa. La tierra para construir es vista como una opción para un momento posterior en el que la totalidad de la infraestructura de la ciudad esté lista. Esta discrepancia se refleja en las estadísticas: a un año de la mudanza de la primer familia, la cifra de ventas superaba por lejos los 1.500 terrenos. Pero al mismo instante solamente cerca de 100 familias vivían con domicilio principal en *Nordelta*.

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

El estado actual de realización de Nordelta.



Fuente: Janoschka, 2002c

Por otro lado, la infraestructura se completa más rápidamente. Las primeras dos escuelas con jardines de infantes anexados comenzaron su actividad ya en la primavera de 2001, y con el *Club Nordelta* ha sido inaugurado el lugar comunitario central para las actividades de tiempo libre y deportivas. El centro médico se encuentra en construcción

Nuevas formas y nuevos contenidos

y la primera estación de servicio así como la primera filial de un restaurante de comidas rápidas norteamericano han sido abiertos en el sector norte. Por otra parte existen muchas excavaciones: un paraíso para los escasos habitantes que posean una bicicleta todo terreno.

5.2.2. ¿Por qué la mudanza a *Nordelta*?

En este contexto, se analizan a continuación las entrevistas biográficas que fueron realizadas con los pioneros de *Nordelta*. Precisamente, sus declaraciones contradicen la habitual opinión vertida en los medios respecto a la directa relación entre el aumento de la inseguridad en Buenos Aires y la mudanza a una vecindad cerrada. En las entrevistas efectuadas, la mención del peligro urbano es siempre secundaria. Experiencias violentas o asaltos a parientes, amigos o conocidos no entran en juego en la decisión de la mudanza a *Nordelta*. Esta situación se diferencia de la descrita por Caldeira (2000) en Brasil y se contrapone a los resultados de Dammert (2001) para el mismo Buenos Aires. Lo que se deduce de las referencias personales, el *barrio privado* es comercializado como un auténtico estilo alternativo de vida. La vigilancia del complejo es parte de una serie de servicios que no tiene demasiadas alternativas en el mercado inmobiliario. Los *Barrios Privados* son comercializados por una coalición de empresas inmobiliarias y grandes periódicos e incluso promovidos por las administraciones municipales. Este fenómeno es similar al de numerosas ciudades de Estados Unidos, en las cuales la tasa de criminalidad en descenso no tiene ningún influjo en la decisión habitacional. Desde el punto de vista de las empresas inmobiliarias, la estrategia de ofrecer un *barrio privado* es comprensible: con costos marginalmente más altos se puede alcanzar una ganancia mucho mayor que con la venta de parcelas normales.

Nordelta se entiende como el lugar de huida para los habitantes estresados por el caos y las malas condiciones de vida de la Capital Federal. La concepción y comercialización están signadas por el conjunto de las ventajas de una ciudad que en sólo 30 minutos de distancia del microcentro promete una vida de pueblo con espacios abiertos y a la vez con infraestructura urbana: cines, escuelas y centros de compras en los alrededores directos, sin aire contaminado, sin estrechez espacial, sin molestias sonoras y sin tener que soportar la imagen de la pobreza. En este sentido, las diferencias entre la concepción de *Nordelta* y los otros grandes proyectos son mínimas. *Nordelta* posee exclusivamente una situación privilegiada en el área urbana porque queda más cerca del centro y porque ofrece un acceso directo a actividades náuticas.

Si analizamos las motivaciones de mudanza a *Nordelta* en especial, podemos observar diferentes argumentos: Por un lado se trata de las transformaciones del espacio urbano que actúan más bien como una

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

macrofuerza. En segundo plano, podemos mencionar los cambios políticos y económicos de los años 90, que no conducen a una decisión específica a favor de *Nordelta* sino que son un motivo básico para el cambio de lugar de residencia a un Barrio Privado (cfr. gráfico 6). El acortamiento del tiempo de movimientos pendulares diarios de más de una hora a casi treinta minutos gracias a la ampliación de la autopista, y el mejoramiento de la estructura suburbana a través de templos modernos de consumo y escuelas privadas, se hacen presentes en todas las entrevistas a habitantes.

Por el año 1993 o 1994 empezó a surgir de alguna manera en la Argentina esa idea de las urbanizaciones fuera de la Capital Federal. Pero los accesos eran malos, tardabas una hora o dos en llegar. Empezamos a averiguar por los Barrios Cerrados, por la zona de Don Torcuato. Yo tenía mi departamento y empezaron a salir los primeros créditos también. Después, la Panamericana cambió, los accesos cambiaron, todo ese escenario que ves hoy muy lindo, antes era un descampado. Cuando nosotros compramos ahí, mi suegra pensaba que comprábamos medio en el campo. Es más, para ella era otro mundo. Hoy por hoy estás en cinco minutos ahí, a nadie le parece lejos. (Sergio M.)

La percepción de la distancia se modificó a través del rápido y masivo proceso de suburbanización y a través de los contactos establecidos con el mundo suburbano. Por otra parte, el espacio suburbano se ha hecho conocido en los últimos años a través de la mudanza de una serie de amigos y/o parientes de esa misma clase socioeconómica. El concepto de Barrio Privado fue introducido y difundido. Luego de varios años de filtraciones entre la clase media y media alta argentina, el espacio suburbano se convirtió en lugar familiar de acción a través de numerosas visitas. También la presión social o la coerción grupal a través de amigos juega algún papel en la toma de decisión del cambio de lugar de residencia.

A causa de la estabilización del sector monetario, el modelo de vida se hizo financiable también para jóvenes familias de clase media sin ahorros, debido a que los bancos otorgaron créditos para la compra de parcelas y para la construcción de casas. Aparte de eso, la destrucción del Estado condujo a un reclamo de una solución para la vivienda organizada de manera privada y que prometiera ventajas personales.

La homogeneidad social juega un papel fundamental a la hora de decidir: los vecinos en la misma etapa de vida y de una similar situación económica aumentan la coherencia interna de la vecindad y despiertan el sentimiento de comunidad. Esas justificaciones ordenadas en un nivel medio conducen a argumentos que poseen directa relación

Nuevas formas y nuevos contenidos

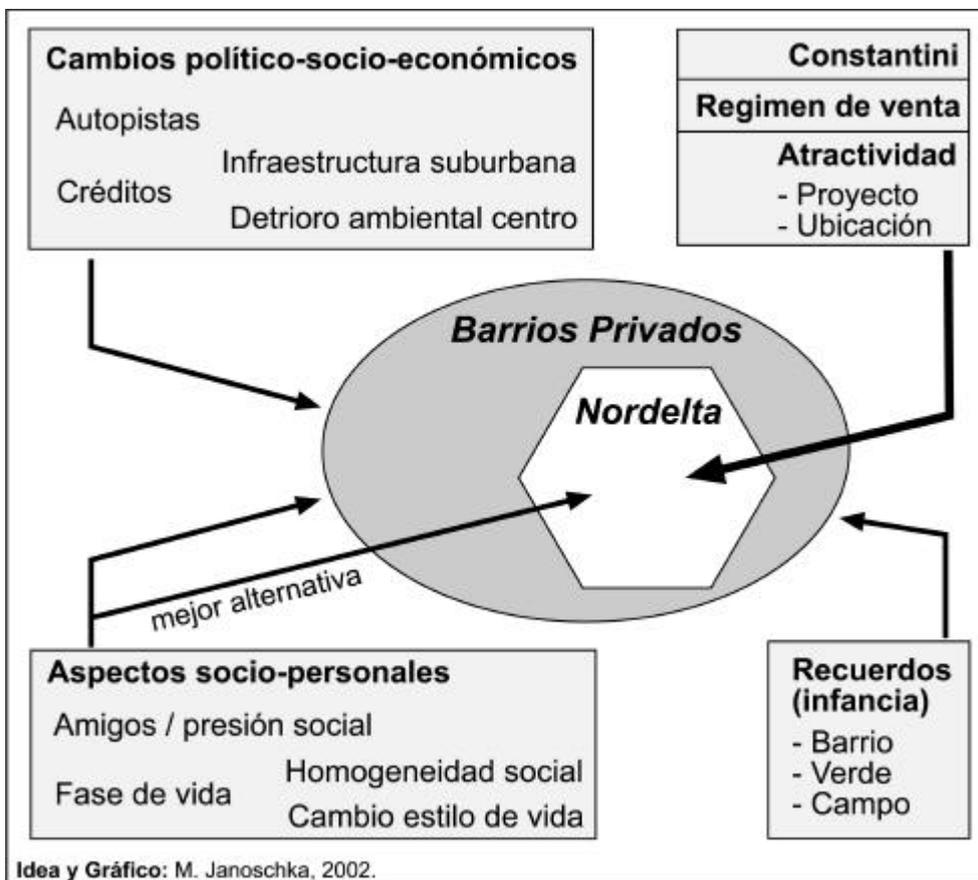
con la biografía personal y la presente fase de vida. Los compradores en *Nordelta* son de una extraordinaria homogeneidad. La mayoría son familias jóvenes de treinta a cuarenta años con dos o más niños, que están en edad preescolar o escolar. Por lo menos uno de los padres ha terminado una carrera universitaria, en general ambos.

Se observa un deseo marcado en los padres por un cambio en el estilo de vida: la larga experiencia en Buenos Aires y el ámbito de vida empeorado debido a la densidad de construcción en aumento, los espacios verdes descuidados y el creciente ruido del tránsito constituyen una argumentación central que se puede sintetizar bajo el aspecto "*hartazgo de las malas condiciones de vida en las zonas urbanas centrales*". La urbana y densa Capital Federal representa un factor de expulsión muy importante para familias jóvenes en esa fase de la vida. La disminución de actividades culturales es vista como una pérdida. Sin embargo, este aspecto ya no justifica la vida en el centro. Las actividades dentro del seno de la familia aumentan notablemente en esa etapa de la vida y relativizan la importancia de las necesidades culturales. Además, la apertura de cines y restaurantes en los suburbios es un factor que alivia la mudanza de la Capital Federal. A esto se le agregan también argumentos como el tener más tiempo libre para los niños, una menor necesidad de cuidados y una interacción más fluida con gente de la misma edad. En resumen, es la típica forma de pensar de los jóvenes suburbanizadores en sociedades capitalistas occidentales, que protagonizaron los procesos de suburbanización en el ámbito mundial desde mediados del siglo XX; las explicaciones muestran sobre todo los factores de atracción del nuevo estilo de vida. Y dentro de este panorama, el fuerte deseo del cambio de estilo de vida, se puede realizar a su vez mejor en *Nordelta*.

En este punto se debe añadir aún un aspecto específico del modo de vida tradicional de las familias de clase media y alta en Buenos Aires: en la elección de un nuevo lugar de residencia juegan un rol decisivo los recuerdos de la infancia y las vivencias juveniles. En las entrevistas biográficas los habitantes describen extensamente sus experiencias de vida en el verde o en el campo en esa temprana fase de la vida. Esto tiene que ver con que muchas familias pasaban sus vacaciones de verano en casas de campo. Otros tienen experiencias similares del fin de semana y/o del verano en los tradicionales *country clubs* de los años setenta y ochenta. En otro grupo de habitantes esa experiencia tiene que ver directamente con la vida en el interior del país, en un entorno de pequeños pueblos o ciudades. Todas estas experiencias son expuestas de forma totalmente positiva y la vida en el Barrio Privado se entiende de forma implícita como una continuación y renovación de estos recuerdos de la infancia. A eso se agrega un recordar de las condiciones de vida en el barrio tradicional en Buenos Aires. Los

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

Factores importantes para la mudanza a un Barrio Privado y el Nordelta en especial.



Fuente: elaboración propia, 2002.

actuales padres resaltan explícitamente su recuerdo del libre movimiento, como lo habían experimentado dos o tres décadas atrás al ser niños. Un estilo de vida que, por lo menos en los barrios del eje noroeste de la ciudad, en los cuales vivió la mayoría de los compradores de *Nordelta* últimamente, no es posible hoy a causa de la densidad de construcción y del tránsito.

Las declaraciones hasta ahora presentadas muestran una suma de motivos que se refieren a la decisión de trasladar el lugar de residencia de la ciudad a los alrededores de la misma. Los argumentos valen de una manera similar tanto para *Nordelta* como para otros Barrios Privados. La decisión por *Nordelta*, que fue descripta por todos los habitantes entrevistados con énfasis precisamente en *Nordelta* tiene que ver con otros aspectos específicos:

- ♦ Eduardo Constantini como garante para un proyecto confiable: el agente inmobiliario y de bolsa se hizo fama a través de éxitos de

Nuevas formas y nuevos contenidos

compra y venta en Buenos Aires desde 1976. Está presente en los medios masivos y la vida cultural, además, a través de su esposa que trabaja en la televisión.

- ♦ El régimen de venta de *Nordelta* en otros Barrios Privados se debe pagar la totalidad de la suma por la parcela ya al cerrar contrato, aún cuando el título de propiedad sea entregado recién después de meses o incluso años. En muchos casos las empresas constructoras o inmobiliarias utilizan esos pagos para terminar obras de infraestructura, o sea, calles, instalaciones deportivas, provisión de agua corriente, etc. En *Nordelta*, al contrario, ya antes de la venta de las primeras parcelas se habían realizado inversiones en las excavaciones y terraplenes de las parcelas. También la infraestructura total de cada barrio se había terminado antes del comienzo de la venta de las respectivas parcelas. A eso se añade el hecho de que al momento de cerrar el contrato se debe pagar sólo el seis por ciento de la suma total, a continuación nueve cuotas mensuales de dos por ciento y el restante setenta y seis por ciento, recién cuando el título de propiedad sea entregado.

Otra cosa que me pareció simplemente excelente de Nordelta fue que yo pagué sólo el seis por ciento, después cuotas por el dos por ciento, pero la mayor parte, setenta y cinco por ciento del precio de compra se pagan recién en el momento de la transferencia. ¡En la transferencia! Todos los otros barrios privados que hemos visto en esta zona, les pagaste todo y no te dijeron cuándo te daban el título, porque estaban aún en la fase de autorización. Así no recibís ningún crédito del banco y no tenés ninguna seguridad jurídica. Yo confié en Nordelta, por un lado, porque era Constantini, y por el proyecto. Y después nos dijimos que si esa gente efectivamente vendía parcelas así, tenían que tenerla clara. (Sergio M.)

A todo esto, se agregan aspectos que van acompañados con la estructura específica de *Nordelta* y del proyecto y que se resaltan en la cita anterior:

- ♦ El proyecto *Nordelta* en sí es atractivo. El concepto de no construir sólo un barrio privado, sino de crear una ciudad completa es alabado siempre por los habitantes. Las posibilidades para la práctica de deportes y para el tiempo libre, el atractivo paisajístico, la futura dotación de infraestructura con cines, lugares de compra, universidad y escuelas hacen posible una vida independiente alejándose del centro urbano. Se compra un futuro, uno protegido, una urbanidad planeada, y así uno se conforma gustoso de forma momentánea y también en un largo plazo con vivir en una obra en construcción. Los padres asocian con la

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

mudanza a *Nordelta* también la esperanza de que sus propios hijos por medio de posibilidades de educación universitaria se puedan quedar más tiempo en su propia casa.

- ♦ Por último, *Nordelta* posee una ubicación que se puede denominar como privilegiada y una muy buena imagen, no sólo por el proyecto, sino también por la posición socio-espacial provista de un espacio natural en la zona de Tigre. Solamente los pequeños Barrios Privados en directa cercanía al Acceso Norte son técnicamente mejor y más rápidamente conectados con el transporte. Pero allí los precios de las parcelas son mucho más caros. En comparación con los precios de los barrios privados de *la capital de los barrios privados* - Pilar - *Nordelta* es un poco más caro pero se encuentra veinte kilómetros más cerca del centro.

5.2.3. Los pioneros en *Nordelta*: una tipificación

Del análisis de las entrevistas biográfico-narrativas se hace evidente que el conjunto de habitantes en *Nordelta* no es homogéneo. Se perciben varios tipos biográficos que poseen diferentes horizontes de experiencia espacial y patrones de socialización. Los tipos se explican a través de la combinación de los siguientes criterios básicos: el lugar de nacimiento del entrevistado; el lugar de socialización central; el modo de residencia predominante; las experiencias y vivencias de la noción de *vivir en el verde* en la motivación para la mudanza -experiencias de estancias de verano y lugares de campo-; el perfil económico y el lugar de trabajo. Los cuatro siguientes tipos biográficos se pueden diferenciar (cfr. Janoschka, 2002d, gráfico 7):

- 1) **El porteño:** nacido y criado en la Capital Federal. Este grupo de personas organizó sus vidas previas en los sectores centrales de la ciudad, preferentemente la zona norte. Las familias tienen experiencias de vida casi exclusivamente en edificios de varios pisos debido a que sus padres también provenían de la Capital Federal. El deseo de *la casa en el verde* está relacionado con las experiencias de la niñez, de los tres meses de vacaciones escolares de verano en alguna propiedad en el campo en el círculo familiar. Además existe el deseo de poder ofrecerle a los niños un vecindario en el que puedan crecer libremente, con suficientes áreas verdes y sin miedo a los accidentes de tránsito. El porteño cuenta con la experiencia en el exterior (Estados Unidos o Europa) por estudios o práctica profesional.
- 2) **El bonaerense:** nacido y criado en los partidos limítrofes al norte con la Capital Federal como Vicente López, San Isidro o San Fernando. Los patrones de organización de la vida de este grupo son sustancialmente diferentes. Se mantienen estrechas relaciones

Nuevas formas y nuevos contenidos

en la Capital Federal, a menudo a causa de obligaciones profesionales. El bonaerense ha crecido en casas unifamiliares, pero sin grandes jardines. Las experiencias directas de áreas verdes provienen de las vacaciones escolares en quintas fuera del Gran Buenos Aires o de una casa paterna de fin de semana. El bonaerense también cuenta con experiencia en el extranjero y su perfil económico (clase media-alta) es similar al del porteño.

- 3) **El porteño suburbano:** nacido en la Capital Federal. Este tipo posee exclusivamente experiencias de vida en edificios de varios pisos. La motivación para la mudanza esta influenciada por el lugar de trabajo del jefe de hogar. La mudanza del centro de la ciudad a la ciudad privada está relacionada con un ahorro en tiempo y dinero. Ese factor juega un rol importante dada la menor capacidad financiera de las familias de este tipo.
- 4) **El proveniente del interior:** ha nacido o vivido muchos años de su infancia en las provincias del interior, en pequeñas ciudades o en el ámbito rural. De ahí proviene la experiencia del contacto intenso con la naturaleza. El nivel socioeconómico corresponde al de clase media.

Tipificación de los habitantes de Nordelta

	Lugar de nacimiento	Lugar de socialización	Tipo de vivienda	Experiencias "verde"	Perfil económico	Lugar de trabajo
Porteño	Capital Federal	Capital Federal	Depto. extranjero	Campo Quinta, Amigos	(A), B	Capital Federal Trabajo en casa
Bonaerense	Buenos Aires zona norte	Buenos Aires extranjero	Casa unifamiliar	Quinta, casa country, amigos	(A), B	Capital Federal Zona norte
Porteño suburbano	Capital Federal	Capital Federal	Depto.	---	C1	Suburbano
Proveniente del interior	Interior del país	Interior del país, Capital Federal	Depto.	Ciudad chica, pueblo	C1	Capital Federal

Fuente: elaboración propia, 2002.

5.2.4. Consecuencias de la mudanza e interdependencias urbano-espaciales

La mudanza a *Nordelta* lleva rápidamente a una nueva autodefinición en el espacio social. El aislamiento residencial y espacial en la ciudad privada conduce a una creciente fragmentación del espacio urbano: la apropiación y utilización de espacios por los habitantes deviene gradualmente en una forma insular a causa del uso de espacios de tránsito. Estas

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

relaciones se analizan ahora a través del ejemplo de los "nordelteños" con las funciones trabajo, educación, comercio y tiempo libre.

El caso de Buenos Aires muestra una extraordinaria persistencia espacial de los puestos laborales de ingresos altos. La *city* de la ciudad está atada al centro político tradicional y permanece inalterable a pesar de las transformaciones en la estructura de actividades (Gans 1990, Ciccolella 1999). A través de su lugar de trabajo muchos *nordelteños* siguen frecuentando la Capital Federal. Para la mayoría de la población laboralmente activa el lugar de trabajo no cambia, pero sí las modalidades de viaje. Si antes de la mudanza se utilizaban medios de transporte públicos (subte o colectivo), ahora no queda otra posibilidad desde *Nordelta* que el automóvil particular. En este sentido, se trata de un retraimiento de la percepción comunitaria de la sociedad. De la vigilada y aislada *Nordelta* se va a la oficina por la autopista, se estaciona el auto en un lugar vigilado y privado, en muchos casos en él o al lado del edificio de oficinas. El contacto con espacios urbanos de acceso público se reduce al mínimo y esto lleva a una nueva manera de percibir el espacio y la sociedad. La disminución de la interacción directa resulta aún mucho más intensa cuando se intenta reducir los costos del viaje limitando la presencia en el centro. Aprovechando la creciente flexibilidad que permiten los métodos modernos de comunicación (teléfonos celulares, internet, mail, etc.), muchos habitantes empleados en el centro aspiran a reducir su presencia en el lugar de trabajo a tres o cuatro veces por semana y cumplir con sus obligaciones profesionales desde su casa. En el caso de las mujeres, muchas veces la mudanza es acompañada por el abandono de la práctica profesional o por una disminución temporal de la misma.

El aspecto educativo es contemplado del siguiente modo: todos los habitantes entrevistados envían a sus hijos a escuelas privadas. En la actualidad, la escuela estatal no es una alternativa para la clase media y media-alta. El sistema de enseñanza estatal en franco retroceso en la Capital Federal es todavía más deficiente en los municipios del conurbano. Generalmente, la mudanza conduce al cambio de escuela. En *Nordelta* existen dos institutos de renombre: *Cardenal Pironio* y *Northlands*. Además existe una media docena de escuelas privadas fuera de *Nordelta* pero relativamente cerca.

La población tradicional de Tigre puede pagar sólo en algunos casos excepcionales las altas cuotas mensuales. Además, las escuelas no están ubicadas en el área urbana tradicional sino en la cercanía de algún eje de transporte individual. Por este motivo, los padres deben recoger a sus hijos con el auto. Esto provoca una doble exclusión y una masiva fragmentación de los espacios sociales, ya que las escuelas poseen una composición proveniente casi exclusivamente de los diferentes Barrios

Nuevas formas y nuevos contenidos

Privados. Anteriormente, las escuelas privadas de la Capital Federal quedaban en espacios integrados. Ahora los escolares van rumbo a islas en medio de un medio deshabitado, el contacto físico con otras clases sociales está descartado. La fragmentación en las escuelas en *Nordelta* es todavía más profunda: los niños no abandonan la ciudad privada nunca. El intercambio social se empobrece gracias a la ubicación espacial de los institutos y la composición de los escolares.

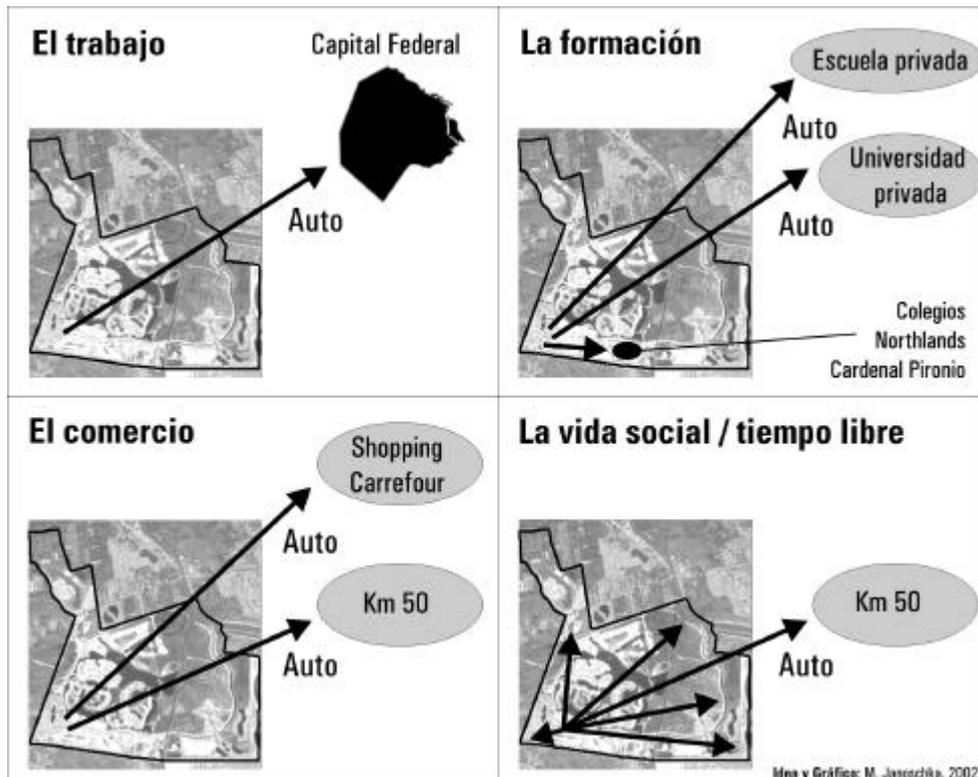
Respecto a la función comercial, el cambio es todavía más fuerte: dentro de la Capital Federal se da una alta concentración de negocios en ubicaciones integradas urbana y espacialmente con fachadas directas a la calle, las necesidades diarias pueden cubrirse a pie. Junto a la gran cantidad de supermercados, los comercios minoristas independientes como carniceros, panaderos, vendedores de pastas frescas, y verduleros-fruteros, kioscos y pequeños bares generan la imagen típica de los barrios tradicionales. La estructura comercial llena las calles y veredas de vida y los negocios son puntos de encuentro de la interacción social. De la estructura social de la vecindad depende la calidad de la oferta, pero el comercio minorista en ubicaciones integradas es un elemento siempre presente. En cambio, la mudanza a la vecindad privada obliga a las personas a modificar el modo de comportamiento tradicional y comenzar a hacer compras masivas para sus necesidades diarias. Sobre el punto, es importante mencionar que dentro de cada barrio de *Nordelta* no están permitidas ningunas actividades comerciales, por lo que ir de compras significa tener que usar el auto. Los centros urbanos dejan de ser atractivos para realizar esas compras; un nuevo punto de atracción son los grandes *shopping centers* suburbanos. Esto se puede constatar en el asentamiento de comercios alrededor de un *shopping* de origen francés, a doce kilómetros del Barrio *La Alameda* y los comercios alrededor del kilómetro 50 de la autopista a Pilar.

Las distancias suburbanas conducen a una transformación en la cantidad de las compras. Las compras diarias y en pequeña escala se ven reemplazadas por grandes adquisiciones quincenales o mensuales. Al mismo tiempo, esto genera una mayor fragmentación del espacio urbano, dado que el hipermercado aislado reemplaza a los pequeños comercios minoristas. Sobre el punto, cabe mencionar que en muchas entrevistas, se mencionó el centro de Benavídez, lindante casi directamente a *Nordelta*, como lugar habitual de compras. Pero esto se relativiza: el objeto de las compras son objetos secundarios como galletitas y chocolate o el servicio de comidas a domicilio. La parte de la ciudad en directa vecindad no es un auténtico lugar de compras, sino un lugar al que se recurre selectivamente por algunos servicios que no existen en *Nordelta*. Esta última no reactiva el comercio local en las partes de la comuna que lo rodean.

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

La transformación del estilo de vida en el tiempo libre es una variable de peso en el análisis. Generalmente, la mudanza está estrechamente vinculada con la decisión concreta de pasar más tiempo con la familia. Por un lado, mediante la oportunidad que ofrecen la casa y las superficies verdes para invitar los fines de semana a amigos y parientes en el caso de las tradicionales familias numerosas (padres, hermanos, sobrinos, etc.) y pasar más tiempo juntos. Por otro lado, *Nordelta* ofrece no sólo la posibilidad de tener mucho movimiento fuera de la casa, sino también de una enorme plaza de juegos de aventuras, donde también se puede hacer deporte. El tercer aspecto de la *nueva vida* incluye la nueva comunidad de los vecinos. Muchos de los habitantes se encuentran y conocen en el proceso de búsqueda de vinculación comunitaria. Esta concentración en lo interno, en la familia, en el vecindario y en la exploración de *Nordelta* lleva a un alejamiento de los contactos externos. Las actividades nocturnas fuera de *Nordelta* requieren una ocasión especial. Las distancias se convierten en un umbral que impide el viaje a cines, restaurantes y bares, pero también la visita a amigos. La

Los espacios de acción de los habitantes Nordelta.



Fuente: elaboración propia, 2002.

Nuevas formas y nuevos contenidos

oferta cultural y de la vida nocturna de la Capital Federal se vuelve poco atractiva. Las visitas al cine tienen lugar en los centros de cines al borde de la autopista donde también se instalaron sucursales de conocidos restaurantes y bares del centro de la ciudad. En otro orden de los factores, los entrevistados expresan claramente la rápida disolución del vínculo con amigos antes muy estrechos que viven en el centro de la ciudad, y la escasa frecuencia de visitas. Las visitas espontáneas y breves se vuelven infrecuentes debido a las largas distancias y a la intimidación de los numerosos controles personales.

Conclusión

Los patrones espaciales desarrollados bajo la política económica neoliberal y la general ausencia de capacidad de negociación estatal conducen a la directa vecindad de contradicciones: la riqueza da con la extrema pobreza y decadencia, y las capas pudientes anexan espacios tradicionales de la clase baja a orillas de la ciudad. Este principio es el básico presentado en el modelo actual de ciudad latinoamericana. En este sentido, el modelo pretende enriquecer la discusión científica acerca de las transformaciones urbanas y llamar atención asimismo entre todos los actores que producen la ciudad, sean ellos arquitectos, agentes estatales o empresas inmobiliarias. Es necesario demostrar llamativamente la dirección equivocada que ha tomado el desarrollo urbano bajo las políticas neoliberales de los últimos años.

Mediante el análisis profundo de algunos de los elementos mencionados en el modelo, hemos podido mostrar su validez. Un ejemplo para ese análisis es la ubicación de zonas extremadamente pobres junto a zonas extremadamente ricas, que se comprueba, en especial, en el ejemplo presentado de Buenos Aires: los lugares de construcción semi o ilegal de las capas más pobres de la población se encuentran en las zonas anegadizas de los ríos y arroyos. También en esas zonas se erigieron *barrios privados* desde hace algunos años, sobre todo debido al deseo por el acceso a áreas para deportes náuticos. La elite económica entra entonces en directa competencia por el suelo con la clase baja.

La actual y grave crisis económica de Argentina empeora dramáticamente los contrastes mediante la aceleración del proceso de empobrecimiento de las clases populares. En un largo plazo se deben encontrar principios de solución para la desactivación de ese explosivo social. Un camino para ello podría ser más integración y contacto entre esferas contrapuestas. Por lo menos la consecuente construcción de muros es el camino equivocado desde la perspectiva social. En este aspecto debería especialmente centrarse la acción estatal-local y regional; en la elaboración de estrategias con el objetivo de derribar muros, miedo y desconfianza mutua.

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

Bibliografía citada

ARGENTINA-MINISTERIO DE ECONOMÍA (1973), Estudio preliminar del transporte de la región metropolitana, t. 2, Buenos Aires.

ARGENTINA-MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS (1972), Estudio preliminar del transporte de la región metropolitana, t. 1, Buenos Aires.

BÄHR, J. (1976), Neuere Entwicklungstendenzen lateinamerikanischer Großstädte, Geographische Rundschau 28, pp. 125-133.

BÄHR, J. y G. MERTINS (1981), "Idealschema der sozialräumlichen Differenzierung lateinamerikanischer Grosstädte", en Geographische Zeitschrift, 69, 1, pp. 1-33.

BÄHR, J. y G. MERTINS (1995), Die lateinamerikanische Gross-Stadt, Darmstadt (= Erträge der Forschung, 288)

BLANCO, J.O. (1999), "Transporte y espacio urbano en Buenos Aires: Reestructuración de la red de autopistas metropolitanas y cambios en la organización espacial", en Actas del I. Encuentro Humboldt, Buenos Aires, 1 al 5 de noviembre de 1999 (publicación en CD-ROM).

BORSDOFF, A. (1976), Valdivia und Osorno. Strukturelle Disparitäten in chilenischen Mittelstädten, Tubinga (= Tübinger Geographische Studien, 69).

(1982), "Die lateinamerikanische Großstadt. Zwischenbericht zur Diskussion um ein Modell", en Geographische Rundschau, 34, 11, pp. 498-501.

(1994), "Die Stadt in Lateinamerika. Kulturelle Identität und urbane Probleme", Geographie und Schule, 16, 89, pp. 3-12.

(1999), "Geographisch denken und wissenschaftlich arbeiten", Gotha, Stuttgart.

(2000), "Condominios in Santiago de Chile als Beispiele sozialräumlicher Segregationstendenzen von Ober- und Mittelschicht in lateinamerikanischen Städten", en Peripherie, 20, 80, pp. 25-40.

(2002a), "Barrios cerrados in Santiago de Chile, Quito y Lima: tendencias de la segregación socioespacial", en L.F. Cabrales (ed.), Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas, Guadalajara, pp. 581-610.

(2002b), "La segregación socio-espacial en América Latina

Nuevas formas y nuevos contenidos

bajo la influencia de la globalización", en J.L. Luzón (ed.), Documentos del III. Seminario Medamérica, Barcelona (e/p).

-, J. BÄHR y M. JANOSCHKA (2002), "Die Dynamik stadtstrukturellen Wandels in Lateinamerika im Modell der lateinamerikanischen Stadt", en *Geographica Helvetica*, 57 (e/p).

BURGESS, E.W. (1925), "The growth of the city: An introduction to a research project", en R. Park y E.W. Burgess, *The City*, Chicago.

CABRALES BARAJAS, L.F. y E. CANOSA ZAMORA (2001), "Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara", en *Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad*, 7, 20, pp. 223-253.
(2002), "Nuevas formas y viejos valores: urbanizaciones cerradas de lujo en Guadalajara", en L.F. Cabrales (ed.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, Guadalajara, pp. 93-117.

CALDEIRA, T. (2000), "City of Walls. Crime, Segregation, and Citizenship in São Paulo", Berkeley, Los Angeles-London.

CAPRON, G. (2000), "Fragmentation et polarisation urbaine: le rôle des hypermarchés dans les restructurations territoriales de l'aire métropolitaine de Buenos Aires", en *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 77, 1, pp. 106-116.
(2002), "L'accès aux "espaces publics modernes" dans les villes latino-américaines: apparences physiques et réalités socio-spatiales", ponencia presentada en la conferencia "Rights to the City" de la International Geographical Union, Roma, 29 de mayo al 01 de junio de 2002.

CICCOLELLA, P. (1999), "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa", en *Eure*, N° 76, Santiago de Chile, Instituto de Estudios Urbanos, Facultad de Arquitectura y Bellas Artes, Pontificia Universidad Católica de Chile; Santiago, pp. 5-28.

COY, M. y M. PÖHLER (2001), "Wohnghettos der Privilegierten. Die Fragmentierung der brasilianischen Stadt. Fallbeispiele aus Rio de Janeiro und São Paulo", en *Matices, Zeitschrift zu Lateinamerika, Spanien und Portugal*, 8, 29, pp. 8-12.

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

- DAMMERT, L. (2001), "Construyendo ciudades inseguras: temor y violencia en Argentina", en *Eure*, 27, 82, pp. 5-20.
- DELGADO, J. (1998), *Inversiones en infraestructura vial: la experiencia argentina, Santiago de Chile. (= Serie Reformas Económicas, 6, CEPAL)*
- DE LIMA RAMIRES, J.C. y B. RIBEIRO SOARES (2002), "Os condomínios horizontais fechados em cidades médias brasileiras", en L.F. Cabrales (ed.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, Guadalajara, pp. 373-396.
- DE MATTOS, C. (2002), "Santiago de Chile de cara a la globalización, ¿otra ciudad?", en J. Luzón (ed.), *Documentos del III Seminario Medamérica*, Barcelona (e/p).
- GANS, P. (1990). "Die Innenstädte von Buenos Aires und Montevideo", en *Dynamik der Nutzungsstruktur, Wohnbedingungen und informeller Sektor*, Kiel. (= *Kieler Geographische Studien*, 77).
- GEIßLER, R. (1996), *Die Sozialstruktur Deutschlands. 2. neubearbeitete und erweiterte Auflage*, Opladen.
- GILBERT, A. (1994), *The Latin American City*, Londres.
- GORELIK, A. (1999), "Buenos Aires en la encrucijada: modernización y política urbana", en *SCA. Revista de Arquitectura*, 194, pp. 20-29.
- HARRIS, C.D. y E.L. ULLMAN (1945. "The nature of cities", en *Annals of the American Academy for Political Science*, 242, pp. 7-17.
- HEINEBERG, H. (1996), "Stadtmodelle und Stadtentwicklungspolitik in Grossbritannien - Ein Beitrag zum kulturgenetischen Ansatz in der Stadtgeographie", en A. Steinecke (ed.), *Stadt und Wirtschaftsraum*, pp. 119-140 (= *Berliner Geographische Studien*, 44).
- HOYT, H. (1939), *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*, Washington.
- INDEC (2002) *Encuesta Permanente de Hogares. Ingresos para el Gran Buenos Aires. Mayo 2002. www.indec.gov.ar (13 de diciembre de 2002).*

Nuevas formas y nuevos contenidos

- JANOSCHKA, M. (2000), "Reich und arm in Buenos Aires. Barrios privados als neue Form der Suburbanisierung", en *Praxis Geographie*, 30, 12, pp. 60-62.
- (2002a), "Stadt der Inseln, Buenos Aires: Abschottung und Fragmentierung als Kennzeichen eines neuen Stadtmodells", en *RaumPlanung*, 101, pp. 65-70.
- (2002b), "Urbanizaciones privadas en Buenos Aires: ¿hacia un nuevo modelo de ciudad latinoamericana?", en L.F. Cabrales (ed.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, Guadalajara, pp. 287-318..
- (2002c), *Wohlstand hinter Mauern. Private Urbanisierungen in Buenos Aires*, Viena. (= Forschungsberichte des Institus für Stadt- und Regionalforschung, 28, Österreichische Akademie der Wissenschaften)
- (2002d), "Die Flucht vor Gewalt? Stereotype und Motivationen beim Andrang auf barrios privados in Buenos Aires", en *Geographica Helvetica*, 57, pp. 290-299.
- (2002e), "El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización", en *Eure*, 28, 84 (e/p).

La Nación, suplemento "Countries", 18 de agosto de 2001.

- LICTENBERGER, E. (1996), "Stadtmodelle - Reflexionen zur Forschungsgeschichte", en Albrecht Steinecke (ed.), *Stadt und Wirtschaftsraum*, pp. 1-12 (= *Berliner Geographische Studien*, 44).
- (1998), "Stadtgeographie", t. 1: Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse, Stuttgart-Leipzig.

- MERTINS, G. (1980), "Typen inner- und randstädtischer Elendsviertel in Großstädten des andinen Südamerika", en *Lateinamerika Studien*, 7, pp. 269-295.
- (1995), "La diferenciación socioespacial y funcional de las ciudades intermedias latinoamericanas: ejemplos del noroeste argentino", en *Revista Interamericana de Planificación*, 28, 112, pp. 55-68.

- MEYER, K. y J. BÄHR (2001), "Condominios in Greater Santiago de Chile and their Impact on the Urban Structure", en *Die Erde*, 132, 3, pp. 293-321.

- MIGNAQUI, I. (1999), "De falansterios, garden cities y ciudades privadas", en *SCA. Revista de Arquitectura*, 194, pp. 36-43.

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

- PÖHLER, M. (1999), "Zwischen Luxus-Ghettos und Favelas. Stadterweiterungsprozesse und sozialräumliche Segregation in Rio de Janeiro: Das Fallbeispiel Barra da Tijuca", en *Kleinere Arbeiten aus dem Geographischen Institut der Universität Tübingen*, 21, Tübinga.
- PRÉVÔT-SHAPIRA, M.F. (2000), "Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires", en *Economía, Sociedad y Territorio*, 2, 7, pp. 405-431.
(2002), "Buenos Aires en los años 90. Metropolización y desigualdades", en *Eure*, 28, 84 (e/p).
- RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I. y M. MOLLÁ RUIZ-GÓMEZ (2002), "Urbanizaciones cerradas en Puebla y Toluca", en L.F. Cabrales (ed.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, Guadalajara, pp. 511-548.
- RODRIGUES SOARES, P.R. (2002), "Fragmentación y segregación espacial en ciudades no metropolitanas; las periferias urbanas del sur de Brasil", en L.F. Cabrales (ed.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, Guadalajara, pp. 549-580.
- SABATINI, F., G. CÁCERES y J. CERDA (2001), "Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción", en *Eure*, 27, 82, pp. 21-42.
- SOBARZO MIÑO, O.A. (2002), "Los condominios horizontales en Presidente Prudente, Brasil", en L.F. Cabrales (ed.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, Guadalajara, pp. 423-440.
- SVAMPA, M. (2001), *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*, Buenos Aires, Biblos.
- TELLA, G. (2000), "La modernización tardía de una metrópolis semiperiférica: El caso de Buenos Aires y sus transformaciones socioterritoriales recientes", en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 69 (www.ub.es/geocrit/sn-69-70.htm) (2 de mayo de 2002).
- THUILLIER, G. (2001), "Les quartiers enclos à Buenos Aires: quand la ville devient country", en *Cahiers des Amériques Latines*, 35, pp. 41-56.

Nuevas formas y nuevos contenidos

TORRES, H. (1993), El mapa social de Buenos Aires (1940-1990), Buenos Aires. (2001), Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990", en *Eure*, 80, pp. 3356.

VIDAL-KOPPMANN, S. (2001), "Segregación residencial y apropiación del espacio: la migración hacia las urbanizaciones cerradas del Área metropolitana de Buenos Aires (Argentina)", en *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 94 (www.ub.es/geocrit/sn-94-70.htm, 2 de mayo de 2002).

WEHRHAN, R. (2000), "Megastadt São Paulo - Lebensverhältnisse und Umweltbedingungen", en H. Karrasch et al. (eds.), "Megastädte - Weltstädte (Global Cities)", en *HGO-Journal*, 15, pp. 105-118.

WELCH GUERRA, M. (2002), "Gartentürme des Wohlstands. Buenos Aires: Projektionen einer Wohnhaustypologie", en *RaumPlanung*, 101, pp. 71 - 76.

WILHELMY, H. y A. BORSODORF (1984-1985), *Die Städte Südamerikas*, 2 t., Berlin-Stuttgart.

YANES, L. et al. (1996), "Impacto territorial y socioeconómico de la privatización y desregulación de empresas y actividades del transporte en Argentina", en *Memorias del VIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*, Curitiba.

El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires

