LA AUTORA. Daniela Szajnberg se graduó de arquitecta en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires en 1992. En el año 1999, en esta misma casa de estudios obtuvo su título de especialista en planificación urbana y regional. En el 2002 completó su formación en el Programa de Formación e Incorporación de Docentes Investigadores de la Secretaría de Investigaciones de la FADU.

Desde su graduación se desempeña como docente en las asignaturas Planificación urbana y regional, y Dirección y legislación de obra, de la carrera de grado de Arquitectura; Teorías urbanas, de la Maestría en Planificación Urbana y Regional y en diversos seminarios de investigación.

Szajnberg participó en proyectos UBACyT del Programa Urbanismo y Ciudad, de la FADU, y del Programa de Estudios sobre Reestructuración Metropolitana de Buenos Aires, de la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA. Desde el 2002 dirige pasantes del Programa de Formación en Investigación y del Programa de Pasantías de Acreditación Académica de la FADU. Es coordinadora de la Unidad de Investigaciones en Planificación Urbana y Regional de la Secretaría de Investigaciones de la misma facultad y directora del Proyecto de Investigación Transdisciplinaria UBACyT A023 sobre política urbanística, habitacional y fundiaria, y dinámica inmobiliaria en la Ciudad de Buenos Aires. Actualmente realiza su tesis doctoral sobre el proceso de suburbanización de la Red Metropolitana de Buenos Aires.

En la práctica profesional ha desarrollado funciones como asesora y consultora de instituciones públicas y organismos no gubernamentales en políticas urbanísticas, habitacionales y fundiarias, mercado inmobiliario, desarrollo económico territorial ambientalmente sustentable y puesta en valor de espacios urbanos con valor patrimonial, histórico y arquitectónico.

Prefacio

Este libro tiene como eje la revisión del debate acerca de la suburbanización por derrame –*urban sprawl*– como patrón de desarrollo urbano de las metrópolis actuales. Luego de un relevamiento de las posturas de distintos analistas y hacedores de este modelo de urbanización característico del crecimiento de la ciudad durante el último medio siglo, se describe y analiza el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires durante la década de 1990, en tanto uno de los principales procesos del desarrollo urbano de los últimos tiempos.

El contenido del libro es resultado de las investigaciones sobre práctica y política urbanística que desarrollé como becaria de la Secretaría de Investigaciones de la Universidad de Buenos Aires en el Programa Urbanismo y Ciudad (PUC), Unidad de Investigaciones en Planeamiento Urbano y Regional (SICYT-FADU-UBA), y como investigadora del Programa de Estudios sobre Reestructuración Metropolitana en Buenos Aires (PROREMBA), del Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.

Esta elección temática reconoce dos motivaciones. La primera es la de difundir un proceso dominante en el espacio urbano, que afecta la vida cotidiana de todos sus actores, en un lenguaje inteligible para el lector no familiarizado con la problemática urbanística. Atendiendo a tal fin, se complementa el texto con una serie de imágenes ilustrativas, que contribuyen a agilizar su lectura y comprensión. La segunda apunta a la conformación de un documento de intencionalidad didáctica que contenga material teórico sobre el desarrollo descontrolado de las ciudades, un tema muy parcialmente tratado en las carreras y especializaciones de arquitectura, diseño y urbanismo. En ese orden de ideas, el texto proporciona una visión del problema abordado basada en compilaciones de datos, análisis de la bibliografía referente al tema y estudios en terreno.

Espero que el libro opere como disparador de un debate pendiente, que no solo debería transmitirse a los estudiantes, docentes e investigadores científicos de las instituciones de altos estudios dedicadas a la arquitectura, el urbanismo, la planificación urbana y regional, y la gestión ambiental metropolitana, sino también al conjunto de actores y agentes involucrados en el desarrollo urbano.

Para finalizar, quiero agradecer especialmente a Sergio, por su paciencia y compañía; a Iliana Mignaqui y Pablo Ciccolella, por brindarme el marco institucional y científico para la realización de esta investigación, y a David Kullock, por permitirme transferir algunos resultados de la investigación en asignaturas de las carreras de grado y posgrado relacionadas con la planificación urbana y regional.

Introducción a la problemática de la suburbanización o crecimiento urbano por derrame *–urban sprawl development–*

En los últimos tiempos algunos de los fenómenos urbanos más evidentes y discutidos han sido el de la metropolización y el de la suburbanización.

El concepto de *metropolización* remite a un proceso de complejización territorial, sociocultural y político-administrativo de los aglomerados urbanos, que involucra sus centros y subcentros, sus actividades, equipamientos e infraestructuras, su población y su movilidad, su interacción con el ambiente natural, y sus unidades administrativas y de gestión en una única unidad funcional. Además, supone una continuidad espacial de sus componentes y relaciones. José Luis Romero (1976) hace referencia a las *ciudades masificadas* cuando relata la explosión urbana mundial que se produjo luego de la crisis norteamericana de 1930, con repercusión en varias de las principales ciudades del mundo, incluidas las de América latina. A mediados del siglo XX, las masivas migraciones del campo a la ciudad y de posguerra, así como los avances tecnológicos en materia de transporte, coadyuvaron a que muchas de estas ciudades adquirieran la categoría de *metrópoli*. Las mismas condiciones de urbanidad que caracterizaron la metrópoli (empleos calificados, servicios, espacio de consumo, cabecera de centros de comando, etc.) fueron las que la pusieron en crisis, generalmente, por las contradicciones entre el nivel de oferta de equipamientos y las demandas de la sociedad masificada. La metropolización significó un proceso de densificación no solo poblacional, sino también del espacio urbano en todas sus dimensiones cuantitativas y cualitativas: espacio residencial, equipamientos, flujos, movilidad; igualmente, se redimensionaron los rasgos culturales y políticos de la población.

No existe una única definición de suburbanización o *crecimiento urbano por derrame –urban sprawl development–*. Pero, en términos generales, todas coinciden en que se trata de la expansión del área urbana hacia sus suburbios y tierras rurales periféricas, reconvertidas en tierra urbana. Este proceso también recibe el nombre de *descentralización*. En contraposición al concepto de *centralización*, implica un desplazamiento de la población del centro urbano y, en consecuencia, de las funciones urbanas y los equipamientos asociados, hacia áreas periféricas o hacia nuevos centros satélites. Entre las principales causas de este tipo de crecimiento metropolitano se suelen considerar:

- las políticas habitacionales que promovieron la radicación de sectores de ingresos bajos y medios en tierras periféricas, por sus menores costos iniciales;
- las políticas de transporte masivo ferroviario, primero, y la promoción del transporte automotor por autopistas, después;
- la naturaleza fragmentada del gobierno de las unidades territoriales de las metrópolis (varias municipalidades que participan de una misma región metropolitana) y la competencia entre municipios por cuestiones tributarias;
- las tendencias de la población en materia de estilos de vida suburbana, que priorizaron el contacto con la naturaleza y rechazaron los impactos negativos de la vida urbana.

El derrame ha sido la modalidad de expansión urbana hegemónica de la mayoría de las ciudades estadounidenses desde mediados del siglo pasado. Igualmente, fue en Estados Unidos donde la suburbanización de las ciudades cobró mayor relevancia, tanto en términos cuantitativos como desde el punto de vista sociocultural, si se considera que dicha modalidad fue una de las condiciones para materializar el estilo de vida americano –*American way of life*–, tan difundido desde entonces. De allí que en los capítulos siguientes, cuando se hable de *la meca del sprawl*, se aludirá al origen estadounidense de la mayoría de los autores seleccionados. Del mismo modo, cuando se mencione la *ciudad americana*, se hará referencia a una categoría teórica correspondiente al patrón de urbanización de densidad extensiva que caracteriza las ciudades suburbanas de Estados Unidos.

En sus orígenes, esta forma de expansión urbana, tempranamente adoptada en algunas ciudades europeas (aunque no hegemónicamente) y, tardíamente, en la mayoría de las ciudades metropolitanas de América latina, estuvo relacionada con el crecimiento económico de grupos sociales medios, que en la migración hacia los suburbios plasmaron su voluntad de elevar su calidad de vida por encima de la de la clase trabajadora urbana. Del originario rol de ciudades dormitorio, los suburbios pasaron a ofrecer algunos de los servicios de urbanidad –*ammenities*– que les permitieron disminuir su dependencia de las áreas centrales. Esta situación trajo aparejada una batería de nuevos tipos de equipamientos, como los hipermercados, acompañados de ciertos espacios públicos y tipologías residenciales que contrastaron

profundamente con las formas urbanas tradicionales de las áreas centrales.

Este proceso estuvo acompañado y promovido por dos situaciones básicas. Por un lado, la consolidación del grupo unifamiliar nuclear, el más poderoso ícono del desarrollo de los sectores medios desde los años cuarenta, que se aísla de las desventajas de la ciudad industrial, evocando la modalidad de vida victoriana mediante un retorno a la naturaleza con más espacios verdes como entorno de la vivienda y diseños orgánicos, tanto en la arquitectura hogareña como en el espacio público barrial. Por otro, el predominio del transporte automotor, que posibilitó la autodeterminación de los patrones de viajes y alejó del suburbio, en una suerte de segregación social natural, a aquellos ciudadanos sin capacidad adquisitiva para poseer auto. La industria automotriz, la construcción de autopistas, la industria de la construcción ligada a la vivienda unifamiliar y los desarrolladores –*developers*– de tierras periféricas fueron los agentes que materializaron, con el apoyo de políticas públicas, este proceso de suburbanización.

Las consecuencias ¿no deseadas? de estas opciones de crecimiento que han adoptado las ciudades estadounidenses desde la década de 1950, algunos casos europeos desde la posguerra hasta los años ochenta y muchas ciudades de América latina en los años noventa han desvelado al ámbito académico;[1] han movilizado a los agentes económicos: desarrolladores, agentes en bienes raíces –*real estate*–, inversores, industria de la construcción, terratenientes, mercado financiero; han preocupado a los funcionarios municipales[2] y provinciales, y han organizado a residentes y promotores de emprendimientos residenciales y equipamiento asociado.

En su obra *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, el geógrafo Edward Soja (2000) estudia las ciudades y las regiones de Estados Unidos desde una visión crítica, y analiza aspectos vinculados al derrame urbano. Uno de los conceptos utilizados en el análisis del proceso que se produjo en varias ciudades de ese país en la última década del siglo XX –la suburbanización de los suburbios– es el de *exópolis*. Este término alude al crecimiento de las ciudades más externas que componen las metrópolis estadounidenses, pero también al aumento de la importancia de las fuerzas exógenas en la configuración del espacio urbano en la era de la globalización. En su análisis sobre Los Ángeles, plantea que en la década del noventa se produjo un crecimiento invertido, que dio como resultado una metrópoli también invertida: el centro original perdió importancia y su periferia pasó a ser dominante. Esta modalidad de crecimiento en que la dominante social, cultural, política y económica como forma distintiva de la organización espacial se modifica, estableciendo un nuevo equilibrio entre centro y periferia, explica, para el autor, la idea de que la era de la metrópoli moderna habría terminado para dar lugar a la de la posmetrópoli.

En la Argentina, como en otros tantos países de América latina, las ciudades han seguido las tendencias internacionales en materia

de crecimiento urbano. En este sentido, resulta interesante indagar las posturas de quienes apoyan y quienes se oponen a la suburbanización –*sprawl*– como patrón de crecimiento urbano,[3] especialmente entre quienes le dieron origen: los estadounidenses. Del mismo modo, es útil entender cuáles han sido los alcances del proceso de suburbanización en las ciudades latinoamericanas, en particular, en Buenos Aires.

Notas

[1] Desde fines de la década de 1980 los vaticinios sobre el patrón de desarrollo de las metrópolis viraron en un espectro de posibilidades, que fue desde la profundización del crecimiento suburbano –*sprawl*– hasta el reposicionamiento de algunas ciudades como ciudades globales de una red mundial. En este contexto, Jordi Borja y Manuel Castells (1998) desarrollaron el concepto de *ciudad de la información*, ligado a los avances tecnológicos en materia de comunicaciones, telemática e informática. Saskia Sassen (1991) se animó a contradecir esas posiciones, y sostuvo que la configuración urbana requerida por el sistema económico impuesto por la globalización sería de mayor centralidad, ya que esta es necesaria para el funcionamiento de las sucursales de las empresas líderes mundiales dedicadas a transacciones comerciales desterritorializadas. Para explicar este proceso utilizó la noción de *ciudad global*.

[2] Tal preocupación está relacionada tanto con la normativa urbanística que alienta o desalienta los emprendimientos residenciales asociados al derrame suburbano, como con sus beneficios y perjuicios para la gestión urbana local y metropolitana.

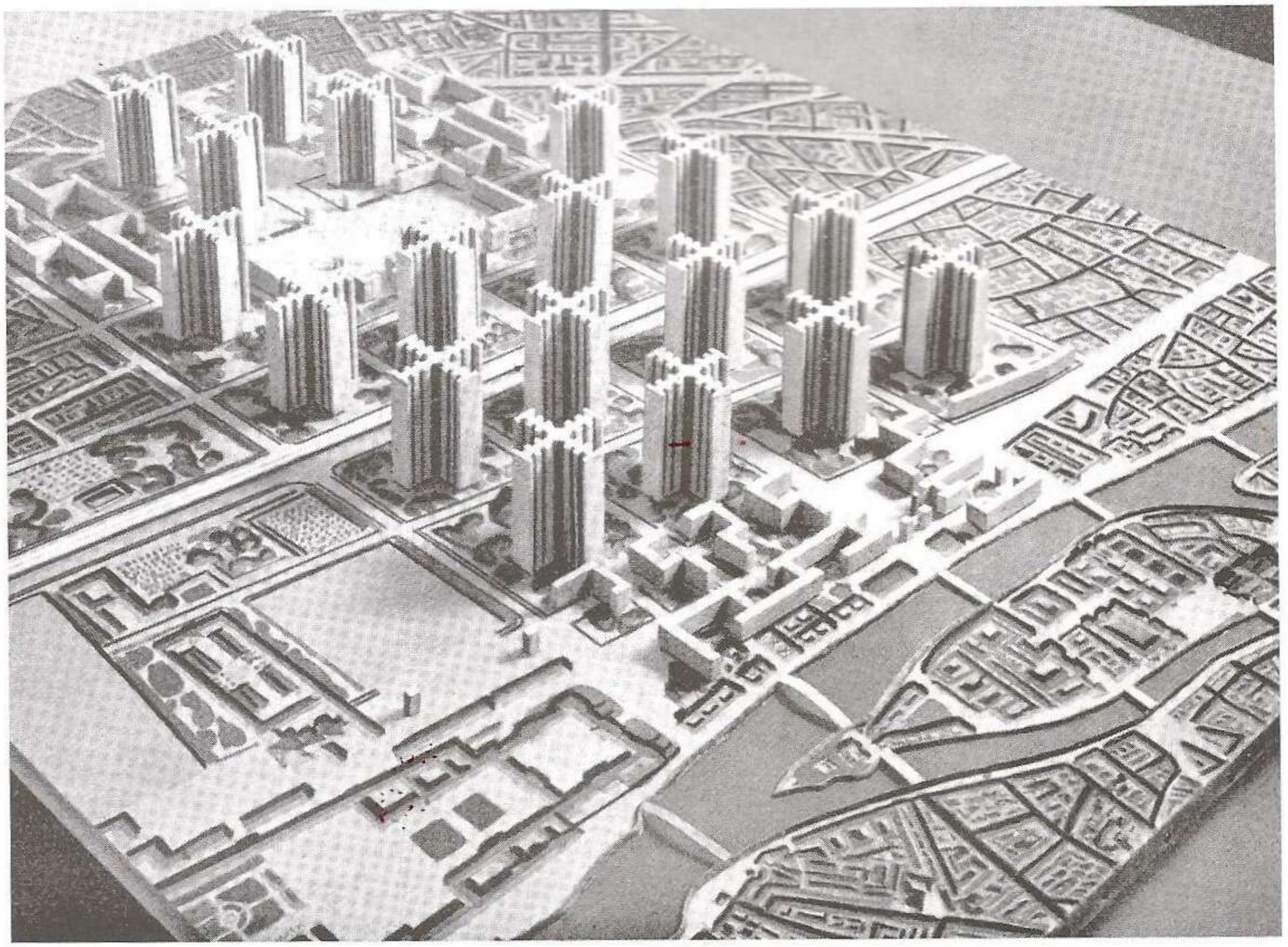
[3] Se expondrán los contenidos más relevantes de cada posición mediante las opiniones vertidas por algunos estudiosos del tema.

Revisión de argumentos de defensores de la suburbanización en la meca del *urban sprawl*

En este capítulo se examinarán dos posturas relevantes de los propulsores de la suburbanización como patrón de crecimiento urbano: por un lado, el posicionamiento académico de los profesionales que adhieren al movimiento moderno; por el otro, la postura clásica de los agentes económicos vinculados a la producción de suelo urbano (agentes inmobiliarios y profesionales de la arquitectura y planificadores relacionados con esos agentes). Sin profundizar sobre el sector público, en ambas posiciones subyace un papel activo del Estado como promotor de políticas explícitas e implícitas en materia de normativa de ordenamiento territorial, infraestructura vial, política de vivienda y de desarrollo de la industria de la construcción y la metalmecánica automotriz.

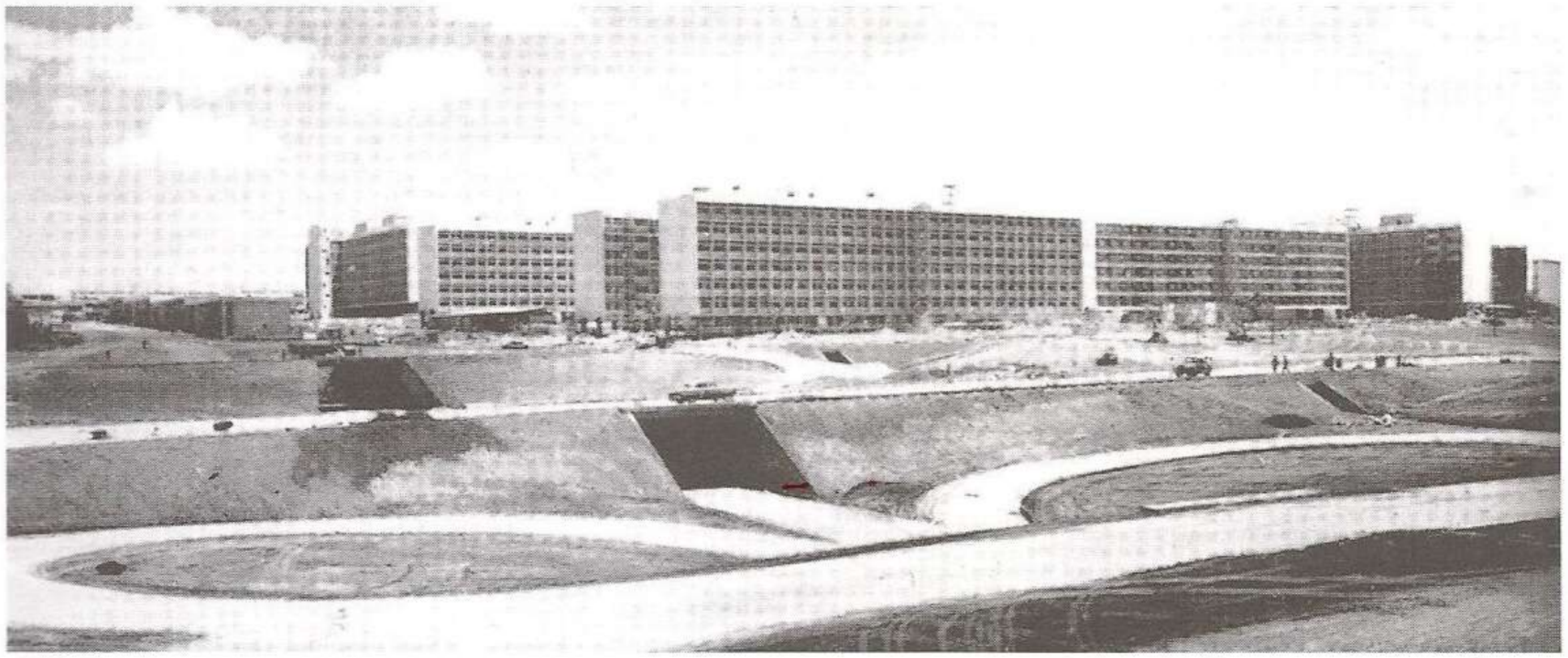
En la academia, la intelectualidad vinculada al diseño, la industria de la construcción y la corporación de arquitectos, se aceptaron las ideas relacionadas a la suburbanización, sustentadas en la corriente filosófica del movimiento moderno, en general, y la arquitectura moderna en particular (cuyo referente paradigmático fuera Le Corbusier). A partir de la crítica a la ciudad heredada y la propuesta revolucionaria de subvertir el orden del urbanismo predominante hasta ese momento, mediante entelequias de un modelo urbano y de hombre distinto, se proponía la superación de la ciudad histórica y su renovación, previa destrucción de algunas áreas consolidadas o por medio de la incorporación de nuevas tierras no urbanizadas. Cualquiera de estas opciones garantizaba las condiciones necesarias para la ciudad nueva.

Desde la crítica a la ciudad industrial heredada, los adeptos de la arquitectura y el urbanismo modernos planteaban un nuevo espacio definitivamente opuesto al de la ciudad histórica. Estos lineamientos quedaron plasmados en los manifiestos producidos por los Congresos



• Plan Voisin de Le Corbusier (1925)

Este plan para la ciudad de París proponía superar la ciudad histórica mediante la demolición de sus edificios, excepto los monumentos, para dar lugar a la ciudad nueva.



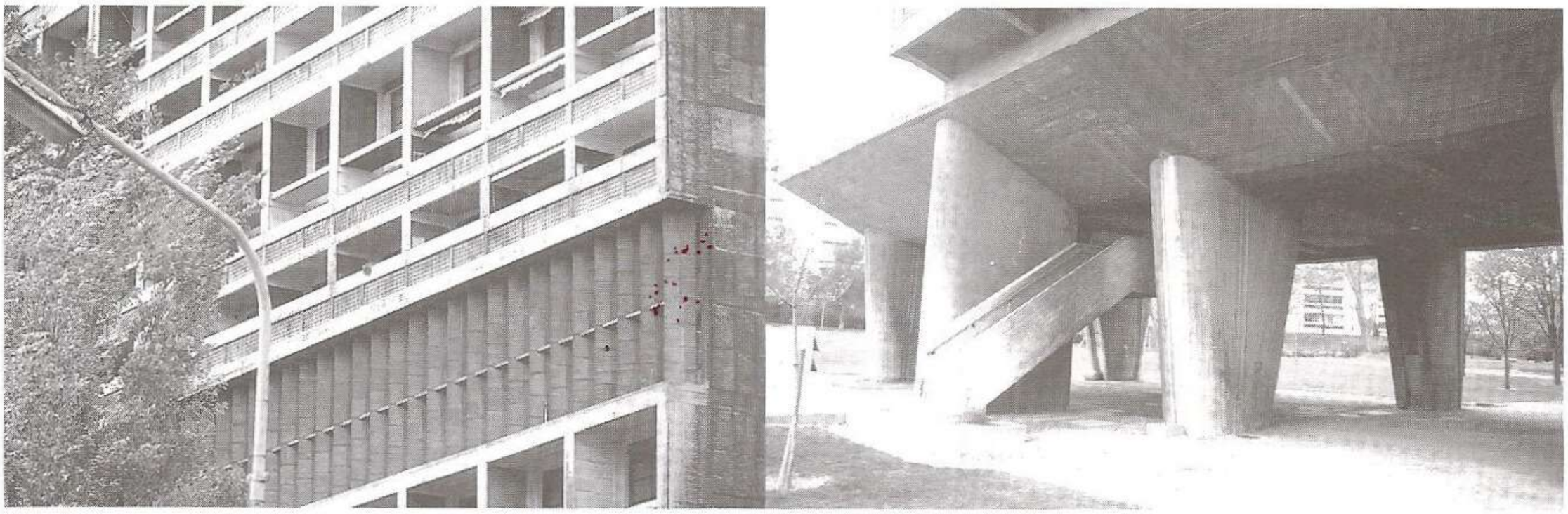
• Supermanzanas de Brasilia
Comprenden de ocho a once edificios de departamentos de seis plantas, un jardín de infantes y una escuela. Cuatro supermanzanas forman una unidad que cuenta con iglesia, supermercado, cine y sala de primeros auxilios.

Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM); tal es así que varias ciudades orientaron su propio crecimiento según estas premisas o al menos tomando elementos de ellas. En ciudades a nuevo como en el caso de Brasilia o muchas de los Estados Unidos, la impronta de esta corriente de pensamiento y producción arquitectónica y urbanística ha dejado significativas huellas.

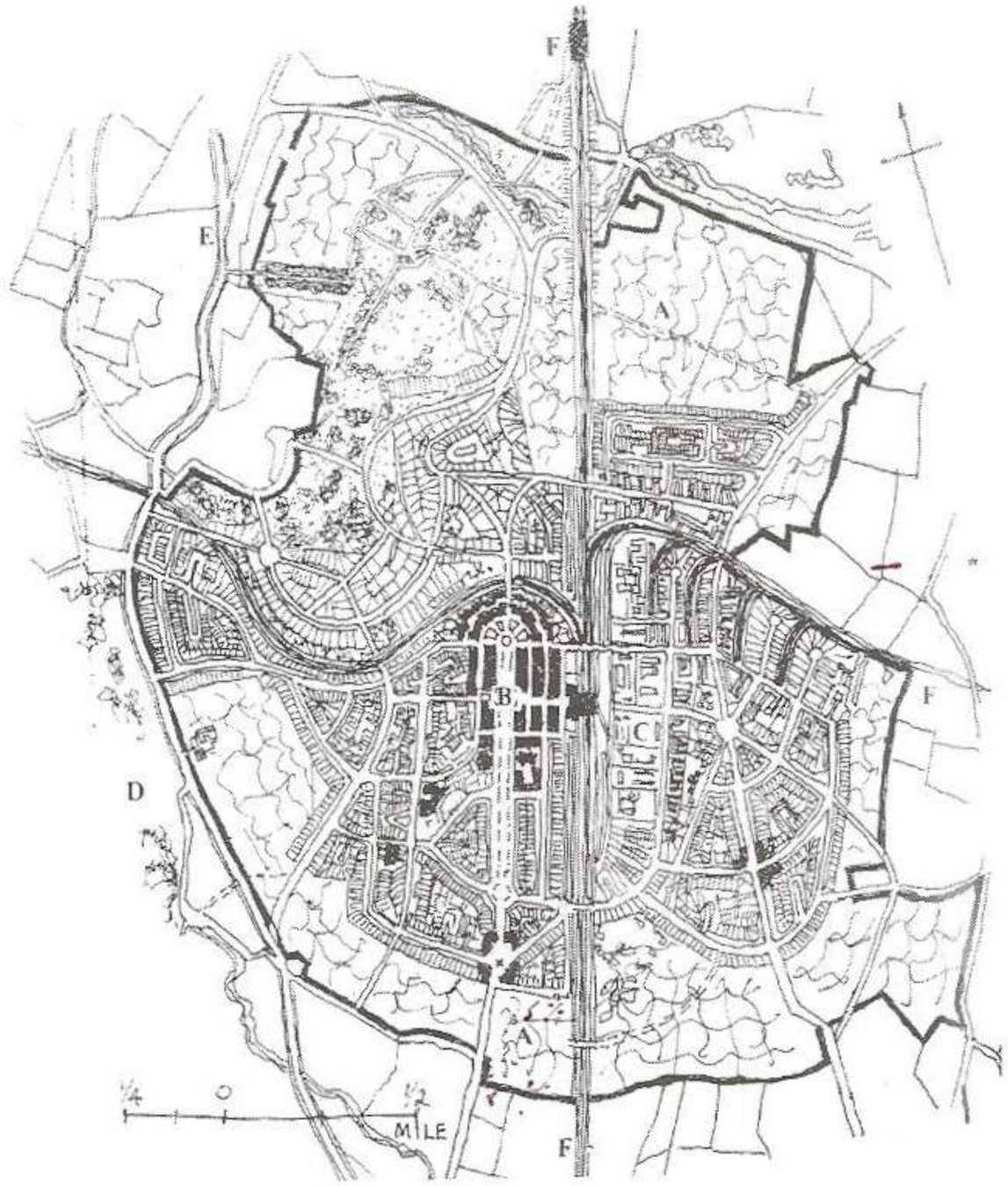
Uno de los ejes centrales de las propuestas modernas era la puesta en primer plano de la vivienda. Esta se entendía como célula primaria de las unidades residenciales que determinaban el desarrollo urbano. La ciudad se resignificaba mediante una lógica distinta a la de las jerarquías simbólicas planteadas por los lugares definidos por monumentos, edificios históricos y representativos de las funciones políticas, económicas, culturales y religiosas, característicos de las ciudades europeas. Si la ciudad europea se organizaba en torno a los edificios simbólicos de estas funciones, dentro de un perímetro preciso[1] de la aglomeración urbana (lo que remitiría a la centralidad), la ciudad americana[2] yuxtaponía objetos edilicios de diversa naturaleza, en un territorio que asumía como indefinidamente extensible (descentralización). Este modelo, además, privilegió la lógica de la obtención de la mayor rentabilidad económica en materia de lotes y

edificaciones, e incorporó a esta los avances tecnológicos y la industrialización en serie.

En el período de entreguerras y de la última posguerra del siglo pasado, la cuestión de la vivienda cobró un papel determinante en el proceso de reconstrucción de las ciudades europeas. La planificación como instrumento para resolver esos problemas colectivos comenzó a regirse mediante nuevos principios de ordenamiento del territorio basados en otro modo de estructuración del suelo y en la tecnología de la construcción en serie. Ahora bien, en tanto que en las ciudades europeas socialistas las grandes intervenciones en conjuntos de viviendas y unidades vecinales daban cuenta del ideario progresista que regía sus naciones, en las ciudades americanas se tomaba inspiración en el modelo de ciudad jardín[3]. Con este se buscaba una relación óptima entre el espacio residencial y el productivo, y la incorporación a la vida cotidiana de ciertos aspectos vinculados al confort y a la dimensión simbólica de la



• Unidad de Marsella de Le Corbusier (1947-1952)
Este bloque de viviendas para cuatrocientas personas buscaba aliviar las condiciones de existencia y garantizar la salud física y moral de sus habitantes.



• Ciudad jardín de Welwyn, plan maestro del arquitecto Louis de Soissons (1920)

La ciudad estaba ecológicamente equilibrada, tenía aspecto acogedor y familiar, pero aparecía socialmente escindida por la vía del ferrocarril: el centro y las casas de la clase media en el sector oeste, y la industria y las casas obreras en el sector este.

vida en el campo. Asimismo, se asumían los criterios estéticos despojados y la racionalidad de la función como constitutiva de la forma, característicos de la arquitectura y cultura modernas, y del debate político internacional de la época.

En la posguerra la teoría urbana estadounidense no solo toma este modelo, sino que se entrecruza con los lineamientos vinculados a las políticas descentralizadoras del momento (principalmente, el caso de las nuevas ciudades –*new towns*– británicas) y a las tendencias en materia de movilidad que ensalzaban el transporte automotor particular. Así, la trama de la ciudad americana se amoldaba a las necesidades del nuevo estilo de vida que se imponía.

Las nuevas ciudades que se reprodujeron en Gran Bretaña desde mediados de los años cuarenta hasta los años cincuenta y sesenta del siglo XX fueron una propuesta descentralizadora promovida desde el Estado para resolver el problema habitacional de posguerra y, al tiempo, aprovechar la oportunidad para redireccionar la planificación urbana, con el fin de proveer mejores condiciones ambientales a la población que las de los centros de la ciudad industrial. Con inspiración en la ciudad jardín –*garden city*– que promovía la International Garden Cities Association de principios



• Centro de la *new town* de Basildon



• *New town* de East Kilbridge

Las *new town* tenían como propósito descongestionar las zonas industrializadas, muy populares. Cada barrio cuenta con escuela, centros comerciales, estacionamientos, centros comunitarios, oficina postal, junto con espacios verdes, campos de juego y zona para peatones.

de siglo, las nuevas ciudades tomaron varios de sus criterios fundacionales, como el hábitat de baja densidad, los anillos verdes –*green belts*– y las zonas industriales planificadas. Las corporaciones de desarrollo de las nuevas ciudades vieron la necesidad de incluir equipamiento comunitario educativo, religioso, de consumo cotidiano, recreativo y parques; las tareas de desarrollo culminaron hacia finales de los años ochenta. Para esa época, esas ciudades absorbieron una gran parte de la masa de población de las áreas centrales y se extendieron en sus anillos periféricos. Ya desde 1938, el Estado había tenido que legislar sobre sus límites físicos con relación al cordón verde conformado por terrenos fiscales.

A partir de los años de 1970 y durante la década de 1980, el debate difundido en los medios académicos y científicos se centró en la reconceptualización de categorías como lo *urbano*, lo *suburbano*, la *metrópoli*, como consecuencia del proceso de urbanización de los suburbios y la reconfiguración de esos espacios según sus nuevas lógicas. Fue en la década del noventa cuando la suburbanización y el patrón de crecimiento urbano por derrame volvieron a aparecer en la reflexión sobre temas urbanísticos, aunque con nuevas cuestiones: lo ambiental y la sustentabilidad. Estas dos variables de carácter integral (no solo remiten al medio biofísico, sino también al socioeconómico) fueron algunos de los puntos que preocuparon al medio científico-académico, como a actores sociales organizados en instituciones intermedias centradas en problemas de desarrollo urbano.

Joel Garreau (1991), uno de los más conocidos defensores de la suburbanización, planteó la hipótesis de que se estaba viviendo una revolución cultural de similar envergadura a la de la década del cincuenta, que habría derivado de una revalorización del suburbio como alternativa a la vida urbana. Más aún, la opción fue vivir más allá del suburbio; de esta forma, se exaltaba la naturaleza policéntrica del nuevo espacio, que Edward Soja denominó *postmetropolitano*, y se extendía el espacio urbanizado a una escala regional sin precedentes. Así, se dio lugar a una nueva categoría: las *edge cities*[4].

Como miembro del Edge City Group Inc., más precisamente como su director, Garreau ha promovido durante los años noventa la creación a nivel mundial de áreas urbanas más vivibles y beneficiosas. Junto con otros integrantes de este grupo impulsó el desarrollo de las *edge cities* y, por lo tanto, la consolidación del patrón de crecimiento suburbano hacia una periferia cada vez más lejana.

Uno de los espacios residenciales característicos de la suburbanización son las urbanizaciones cerradas: "polígonos cerrados, de acceso restringido y muy baja densidad, que combinan residencia con espacios comunes destinados a actividades recreativas, sociales y deportivas, infraestructura, equipamiento, servicios especiales y sofisticados sistemas de seguridad privada, dentro de grandes espacios verdes con cerco perimetral" (Szajnberg, 2000). Este tipo de espacio, también analizado por Garreau, se presenta como una de las formas

más extremas de la vida suburbana, por la segregación socioespacial que genera.

Generalmente, su localización se produce en los suburbios. Según Fredric Deng, Peter Gordon y Harry Richardson (2000), las causas de esta tendencia son la relación entre los derechos de propiedad y la tecnología del transporte, la competencia de mercado y la ubicación de aprovisionamientos, la interacción entre mercado e instituciones, y la sinergia de las ciudades en términos de concentración del poder político, los servicios y la administración.

Del primer factor, destacan que, en tanto el consumo de suelo y los bienes colectivos están ligados, es imposible dividir los bienes materiales y aplicar distintos tipos de derecho de propiedad a los bienes privados y a los colectivos. Una de las restricciones al derecho de propiedad es el *zoning*, instrumento de ordenamiento de usos del suelo. Si bien la tierra es propiedad privada, los bienes colectivos que llegan a ella son determinados por dicho instrumento.

En cuanto a la competencia del mercado, estos autores hacen hincapié en que el suburbio representa mayores ventajas en materia de provisión de bienes locales colectivos, en contraposición con la ciudad monocéntrica. Esto se debería a la disipación del problema del monopolio del suelo (que presentan las ciudades monocéntricas) y a que las acciones sobre el derecho de propiedad y los convenios institucionales en el centro de las ciudades, por exitosos que sean, no necesariamente generan competencia en la estructura de gobiernos locales de un área metropolitana. De esta forma, la transformación de la ciudad monocéntrica hacia un área metropolitana policéntrica favorece el surgimiento de comunidades privadas. A esto suman la cuestión del dimensionamiento del costo de urbanización, y sostienen que los propietarios particulares desconocen la ligazón que existe entre el suelo que compran y la infraestructura y los servicios necesarios para que aquel pueda urbanizarse.

En relación con las instituciones y la estructura del mercado, Deng, Gordon y Richardson plantean que las comunidades privadas son una respuesta institucional al problema de la sustentabilidad política y que, con previsión y eficiencia, puede integrarse la propiedad del suelo a la provisión de bienes colectivos.

Igualmente, afirman que la exaltación del factor incertidumbre ocasionada por respuestas institucionales como las urbanizaciones cerradas, así como las externalidades del barrio en el suburbio, determina que se centre el problema de la sustentabilidad política en el responsable de la provisión de bienes colectivos (por ejemplo, el Estado o empresas privadas) contra el propietario del suelo. Por esto, es más difícil que quien provee los bienes colectivos capte el mercado de propietarios del suelo que a la inversa; esta tendencia se diluye cuanto más nos alejamos del centro de la ciudad.

Así, llegan a la conclusión de que uno de los motivos por los cuales las comunidades privadas se localizan en el suburbio se debe a que la relación proveedor de bienes colectivos-propietario del suelo es desigual; por otra parte, a que

los proveedores de servicios colectivos pueden captar mercado más fácilmente a mayor distancia del centro, porque en este tienen que tratar con múltiples propietarios. Por último, porque en el centro se dificulta la renovación del parque edilicio y fundiario existente, que ya está consolidado.

Desde este enfoque, las comunidades privadas son una respuesta a fallas políticas, más que a errores del mercado, y el problema radicaría en la cuestión de la sustentabilidad del *zoning* convencional y el control del uso del suelo.

En síntesis, las razones que esgrimen Deng, Gordon y Richardson para defender esta modalidad de residencia son las siguientes.

- En tanto avance la tecnología del transporte (parecieran referirse solamente al automotor), se incrementará el deseo de mayor autonomía y, en consecuencia, el factor movilidad pasará a tener menor incidencia en la elección del *locus* de residencia.
- Las comunidades privadas mitigan los costos sociales a los que normalmente se vincula el derrame, puesto que los residentes requieren movilizarse menos al incluir la mayor cantidad de servicios posibles. Así,. se incrementa la eficiencia.
- Luego de numerosos intentos fracasados de renovación del centro urbano en ciudades estadounidenses, es mucho más viable concretar nuevas comunidades en el suburbio, porque se negocia con un solo dueño del suelo, mientras en el centro existen numerosos propietarios, que dificultan la posibilidad de privatizar los barrios existentes.
- Es más sencillo obtener bienes y servicios comunes, como seguridad, protección del patrimonio, espacios recreativos, etc.

También, señalan algunos aspectos negativos como las restricciones a la libertad individual, por ejemplo, en el estacionamiento, las fachadas de las casas o reglamentos con cláusulas que interfieren en la vida cotidiana y cuya modificación requiere de una participación desmedida.

Desde esta perspectiva, las comunidades privadas son instituciones urbanas emergentes del mercado, cuya principal característica es la provisión de bienes colectivos locales, ligados al suelo y sus mejoras. Según los autores, en la sociedad urbana esta evolución no fue diseñada por políticos ni por académicos, sino por el mercado.

Si bien cuestionan que la planificación urbana esté orientada por el mercado, sostienen que el problema de las regulaciones vigentes (hacen referencia al NIMBY *–not in my backyard–*[5] y a las regulaciones de usos del suelo) puede ser revertido mediante la integración de los intereses de los propietarios con los de quienes proveen los bienes colectivos locales. Para los partidarios de la suburbanización, la relación entre la estructura espacial urbana y las instituciones sugiere que las comunidades privadas pueden mitigar algunos costos del derrame urbano. Igualmente, afirman que los acuerdos institucionales podrían ser una parte indispensable de la renovación urbana.

En general, los agentes partidarios del derrame como modalidad de crecimiento de las

ciudades alientan el rol predominante del sector privado en la orientación de ese crecimiento. Esto difiere mucho de los postulados que promovieron los procesos de descentralización urbana propuestos por distintos estados europeos a mediados del siglo XX. Muchas veces el sector público (gobiernos locales, principalmente) ha coincidido con el criterio de derrame suburbano del sector privado, bajo argumentos ligados al desarrollo local y a la recaudación tributaria. El variado abanico de partidarios de esta forma de crecimiento expresa, directa o indirectamente, una diversidad de argumentos que responden, en general, a intereses sectoriales (transporte, obra pública, recaudación impositiva, mayor realización de la inversión, etc.) sin óptica integradora.

Otra manera de entender los argumentos a favor del derrame es indagar la crítica de la crítica de la suburbanización. Si bien es tema del siguiente capítulo, resulta relevante conocer cómo responden Gordon y Richardson (2000) a algunos de los aspectos del derrame urbano que suelen ser cuestionados, principalmente desde el Nuevo Urbanismo[6], movimiento de origen estadounidense.

El primer argumento de la crítica en ser refutado postula que el patrón de crecimiento suburbano fomenta la inequidad, el desempleo y el desarrollo económico subóptimo. En respuesta a este, Gordon y Richardson ponen en duda que la inequidad deba ser connotada en forma negativa y que, además, guarde relación directa con la estructura urbana y los patrones de crecimiento urbano. Plantean que el crecimiento urbano inteligente *–smart growth–*, técnica que postula el Nuevo Urbanismo, adolece de un inevitable incremento del costo de la vivienda y quienes se apropian de estas mayores rentas de localización dentro del centro de las ciudades son los primeros terratenientes.

Según estos autores, los detractores de la suburbanización no estarían molestos por lo que explicitan en sus críticas, sino por una cuestión de gustos respecto de la modalidad de comunidades residenciales; sin embargo, desde los defensores, gracias a esta modalidad, se puede acceder a viviendas más amplias en predios más baratos. A partir de numerosos estudios de mercado de la vivienda realizados entre 1970 y 1997, demuestran las preferencias por este tipo de vivienda y el aumento del rango de servicios de urbanidad que esta forma ha generado.

Del mismo modo, refutan los argumentos que sostienen que el derrame se fundamenta en la derivación de renta al sector privado mediante subsidios a las redes de autopistas y el vaciamiento de la ciudad central. Al respecto alegan que los economistas urbanos han descubierto que la transferencia al sector privado por medio de subsidios es marginal y no existe evidencia empírica de que la ciudad central se vea perjudicada por el éxodo de población a la periferia.

Otras críticas responsabilizan al derrame de los excesivos costos de infraestructura, de la ineficiencia de los patrones de transporte y de un innecesario daño ambiental. En relación con esto Gordon y Richardson afirman

que las formas urbanas compactas encarecen la tecnología constructiva (vertical) y de provisión de infraestructura, aumentan el congestionamiento vehicular y obligan a vivir en espacios pequeños. Hacen una salvedad respecto de la *movilidad que se da a raíz de los* viajes cotidianos de las viviendas al trabajo –*commuting*– para afirmar que el traslado entre suburbios es mucho más económico y con menos congestionamiento vehicular. Desde la visión de los partidarios del *sprawl*, el congestionamiento vehicular se debe al mal dimensionamiento de las autopistas debido a errores en las políticas tarifarias. Estas deberían regirse por el costo de oportunidad de consumo del servicio (mayores precios en las horas pico), lo que devendría en un consumo más controlado y, obviamente, en menor congestión vehicular. En cuanto a fomentar el sistema ferroviario en detrimento del transporte particular, argumentan sobre la base del incremento de esta modalidad de transporte que, en forma contraria a la propuesta por el crecimiento inteligente, ha demostrado ser la preferida de la población.[7]

Respecto del daño ambiental se defienden en el hecho de que los combustibles actuales han reducido su capacidad contaminante. Asimismo, rechazan las críticas de que el consumo de tierras rurales podría inducir una carencia de productos alimenticios, puesto que, de ser necesario, el uso de la tierra podría ser reversible –de urbanizado a rural nuevamente–. Según afirman, no es cierto que los chacareros y estancieros se vean impelidos a reconvertir sus suelos, por el plusvalor que les otorga el pasaje de rural a suburbano; tampoco que este proceso sea negativo, porque los propietarios de esos suelos se muestran muy conformes con apropiarse y materializar esos beneficios. Frente al reclamo de los ambientalistas responden que para no incursionar en problemas vinculados al derecho de propiedad o a la subóptima utilización del suelo, deberían elegirse las áreas a proteger y los recursos para mantenerlas y, de este modo, minimizar el marco de incertidumbre.

Otros aspectos controvertidos de la crítica al crecimiento por derrame se refieren a que esta forma de crecimiento conduce a la alienación, a patologías personales diversas y al colapso comunal. Gordon y Richardson desestiman la relación de estos males con el derrame. Para esto recurren a lo que Francis Fukuyama designó en 1999 como *la gran alteración*, en referencia a la desintegración social de fines del siglo pasado, que se produjo no solo en las ciudades que adoptaron aquella forma de crecimiento, sino en todos los órdenes sin distinción de patrón de crecimiento urbano.

Como parte de su estrategia en defensa del derrame como opción para el crecimiento de las ciudades, Gordon y Richardson toman en cuenta las encuestas a residentes suburbanos, quienes en su mayoría manifiestan estar felices con la elección del suburbio. Según ellos, quienes critican esta modalidad estarían desatendiendo la voz de los verdaderos involucrados que, al guiarse por sus preferencias de consumo, mal podrían estar haciendo una elección equivocada. En este sentido, sostienen que las

tendencias migratorias (tanto las de origen urbano hacia áreas exurbanas o rurales, como las destinadas a las comunidades privadas), desde la posguerra hasta fines del siglo XX, han sido favorables al proceso de descentralización. Según sus indagaciones al respecto, en 1962 existían en Estados Unidos 500 asociaciones vecinales de comunidades privadas suburbanas, mientras que en 1970 ascendían a 10.000 y, en 1998, a 250.000 e involucraban a 42 millones de personas.

Finalmente, concluyen que los detractores del derrame (entre ellos, los adherentes al Nuevo Urbanismo) menosprecian el tipo de migraciones generado por los procesos de suburbanización, a pesar de adoptar el formato de este tipo de asociaciones privadas para muchas de sus propias comunidades. También señalan que quienes se oponen al derrame respaldan una imagen politizada, romántica y benevolente de un Estado capaz con preceptos que no solo debilitan el derecho de propiedad, sino que limitan el poder del mercado para llevar crecimiento a las ciudades. Desde esta perspectiva, los defensores del *sprawl* sostienen que la crítica a la suburbanización fue uno de los temas utilizados por los opositores del capitalismo, para argumentar el fracaso del libre mercado.[8]

Para terminar, quienes defienden el desarrollo suburbano afirman que los mercados hacen la tarea de identificar las preferencias de los consumidores y proveer los bienes colectivos deseados. "Los desarrolladores deciden qué clase de comunidades proveer y qué casas construir, mediante la investigación de las preferencias de los consumidores; la misma refleja la oportunidad de los costos y la voluntad de pago de los consumidores" (Gordon y Richardson, 2000, trad. Daniela Szajnberg).

Notas

[1] Estos límites tienen que ver con el origen de sus conformaciones como ciudades amuralladas.

[2] En adelante *ciudad americana* hace referencia al tipo de ciudad característico del proceso de suburbanización de las urbes estadounidenses.

[3] Hebenezer Howard, de nacionalidad británica, es uno de los principales referentes de este modelo teórico de ciudad, acuñado entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX.

[4] Según Garreau se considera *edge city* a aquellas ciudades que superan los 450.000 metros cuadrados de espacio destinado a oficinas para alquilar, los 54.000 metros cuadrados de espacio para comercio minorista y cuentan con más lugares de empleo que espacios habitacionales. Su última condición radica en que, por lo menos desde los treinta años anteriores, en ese lugar no existía nada similar a una ciudad.

[5] Remite al posicionamiento político y teórico referido a la restricción de prácticas consideradas ambientalmente nocivas en el territorio que se gestiona.

[6] El Nuevo Urbanismo –New Urbanism– es un movimiento de profesionales e instituciones que plantean una salida propositiva al desarrollo urbano contemporáneo, a través de un *recetario* arquitectónico y urbanístico que se describirá y analizará en los capítulos siguientes.

[7] Gordon y Richardson recuerdan que en 1998 uno de los ejes del discurso de la campaña presidencial del candidato Al Gore, por entonces vicepresidente, se centraba en la crítica al crecimiento desordenado hacia el suburbio por los costos de movilidad que genera; pero, además, por el aislamiento de niños, mujeres y ancianos, y su dependencia del automóvil para salir de las comunidades residenciales.
Sin embargo, los autores no mencionaron la representación del *lobby* petrolero (vinculada a la opción política de alentar el transporte automotor, más autopistas e industria automotriz) que recaía en la figura del entonces candidato oponente republicano (y actual presidente) George Bush Jr. Por el contrario, cuestionaron que los demócratas promoviesen la modalidad ferroviaria, por considerarla utópica y poco atractiva para la población.

[8] Mediante estas críticas el derrame urbano fue demonizado por su vinculación con temas tales como el incremento de las desigualdades de distribución del ingreso, la inseguridad laboral, la declinación de la ciudad central, el aumento de los costos habitacionales, los largos viajes desde la residencia al trabajo, los problemas ambientales (especialmente, de tipo global), la extinción de especies, la pérdida de suelo agrícola, la intolerancia, la desorientación psicológica, la sensación de aislamiento y hastío, la anomia, e incluso la violencia.

Revisión de argumentos de detractores de la suburbanización en la meca del *urban sprawl*

A continuación se presentarán las posiciones de los detractores de la suburbanización como modalidad de crecimiento urbano. Entre ellos, Duany, Plater-Zyberk y Speck (2001)[1] parten del reconocimiento de que las dos formas opuestas de crecimiento urbano son el barrio tradicional y el derrame suburbano. El barrio tradicional fue la forma de asentamiento europeo de posguerra en Estados Unidos. Esta modalidad, que sigue siendo la dominante fuera de ese país, se caracteriza por la mixtura de usos, y por conformar comunidades amigables para el peatón, con variedad de población. Además, según los autores, ha probado tener una forma sustentable de crecimiento.

Por el contrario, el derrame suburbano, patrón vigente desde la década de 1950 en Estados Unidos y estándar actual de crecimiento, es un sistema artificial ideal, porque a diferencia del modelo urbano barrial tradicional que involucra orgánicamente las respuestas a las necesidades de las personas, ignora los precedentes históricos y la experiencia humana. Este patrón fue concebido por arquitectos, ingenieros y planificadores, y promovido por desarrolladores –*developers*– en el marco del modelo que proponía eliminar todo lo viejo, tal como aconteció luego de la Segunda Guerra Mundial. Aquí aparece explícitamente la vinculación entre la academia y el *establishment* en la promoción del patrón de crecimiento suburbano:

"El convencimiento por parte de los planificadores de la eficiencia del *zoning* data del siglo XIX, de la época de la industrialización. En ese momento y en virtud de la contaminación de las ciudades por las actividades fabriles, aquellos abogaron por la separación de lo residencial y lo fabril, con extraordinarios resultados (es el caso de ciudades como

Londres, París o Barcelona). Como la expectativa de vida se incrementó significativamente, los planificadores fueron llevados, por poco, al rango de héroes. Los éxitos de la planificación de fines del siglo XIX, representados en Estados Unidos por el movimiento City Beautiful, cimentaron una nueva profesión y, desde entonces, quienes se dedicaron a planificar basaron su accionar en la repetición de la receta consistente en separar, ya no solo los usos incompatibles, sino todo de todo. De esta forma, un código de zonificación contemporáneo cuenta con docenas de designaciones de usos del suelo. Después de la Segunda Guerra Mundial, en las ciudades se tendió a reemplazar lo viejo por lo nuevo (modelos racionales aprehensibles mediante diagramas de flujo y sistemas de análisis). La planificación urbana, considerada una disciplina humanística hasta 1930, basada en la historia, la estética y la cultura, se transformó en una profesión técnica, sustentada en números; así, la ciudad americana quedó reducida a simples categorías y cantidades de derrame" (Duany, Plater-Zyberk y Speck, 2001, trad. Daniela Szajnberg).

Los detractores del derrame admiten que esta modalidad urbana contiene belleza, racionalidad y consistencia, aunque presenta un desempeño predecible y un estilo de vida que resulta insustentable en tanto se plantea autodestructivo: el derrame de baja densidad no se sustenta financieramente, consume tierra en un rango alarmante, produce problemas de transporte y exacerba la inequidad social y el aislamiento. Además, estos efectos indeseados determinaron que en la ciudad americana se incremente la huida del centro, en la medida en que crece el anillo suburbano, incluso cuando se intentan revitalizar los deteriorados centros urbanos y sus distritos comerciales.

Según sus críticos, lejos de ser una inevitable evolución o un accidente histórico, el derrame suburbano es resultado directo de un conjunto de políticas que conspiraron poderosamente para alentar la dispersión urbana (por ejemplo, los créditos hipotecarios posteriores a la Segunda Guerra Mundial para la construcción de viviendas individuales suburbanas, que desalentaron la renovación del stock edilicio existente, la promoción de la modalidad automotriz de transporte, etc.). De ahí que su característica dominante sea el funcionamiento por separado de cinco componentes: aglomerados residenciales –*housing subdivisions* o *clusters*–, instituciones cívicas, autopistas, centros comerciales y parques empresariales. Estos últimos aparecieron más tarde como una necesidad producida por los nuevos patrones de movilidad que se crearon entre suburbio y suburbio. De este modo, los centros de algunas ciudades se tornaron innecesarios.

Quienes se oponen a este tipo de suburbanización remarcan, también, un dato relevante de la realidad: en tiempos en que los programas de vivienda y autopistas promovían, de hecho, el derrame suburbano, los planificadores profesionales prácticamente idolatraban el *zoning* y trabajaban para convertirlo en ley. Como estos preceptos continúan vigentes, el

crecimiento por derrame suburbano sigue sin ser revisado.

"En las ciudades de Estados Unidos, cada año se construye el equivalente de lo que se produce en varias ciudades, pero las piezas no se integran a nada memorable o de valor patrimonial. Se trata de una aglomeración no coordinada de zonas monofuncionales estandarizadas, con poca vida peatonal, menos identificación cívica, conectadas solamente por una red de autopistas sobrecargadas" (Duany, Plater-Zyberk y Speck, 2001, trad. Daniela Szajnberg).

Por otra parte, existe un mito sobre la relación directa entre desarrollo suburbano y desarrollo económico territorial. Según Eben Fodor (1996), la mayoría de la gente percibe que el crecimiento urbano tiene un efecto positivo en el mercado del trabajo, la prosperidad económica y la ampliación de la base impositiva que garantiza los ingresos públicos. El autor discute precisamente este supuesto, al comparar ciudades estadounidenses que pasaron por este proceso. Así, mediante datos estadísticos demuestra empíricamente lo siguiente.

- Si bien el crecimiento urbano incrementa la cantidad de empleos, también absorbe nuevas migraciones poblacionales que no encuentran trabajo. De esta manera, se aumentan los índices de desempleo locales de las ciudades que crecen. "Los *booms* económicos pueden proveer un alivio temporario del desempleo, pero las estadísticas indican claramente que ese crecimiento no es una solución del desempleo a largo plazo" (Fodor, 1996, trad. Daniela Szajnberg).
- En tanto el crecimiento urbano aumenta la base impositiva, se incrementa el gasto que deben afrontar los sujetos tributarios, porque ese mismo crecimiento genera nuevos costos que pueden superar los ingresos por recaudación de tasas municipales e impuestos a la producción.
  - "Los nuevos desarrollos requieren infraestructura como la construcción de rutas, desagües cloacales, provisión de agua potable, de electricidad, escuelas, parques, policía, protección contra incendios y otros servicios. Si el nuevo desarrollo no paga el costo completo de su impacto en la comunidad, entonces es el sector público quien termina subsidiando ese crecimiento. De este modo, los fondos públicos se reducen o se agotan y los impuestos se incrementan" (Fodor, 1996, trad. Daniela Szajnberg).
- La disminución de los niveles de regulación y de los impuestos y el incremento de los subsidios a las inversiones pueden generar un buen clima para los negocios. Pero este esfuerzo del sector público no se traduce necesariamente en ventajas para los residentes del área. (En este punto, menciona un estudio comparado de casos donde se aplicaron estos criterios y no se verifica el beneficio colectivo proyectado).

De lo anterior, se desprende que la relación entre desarrollo suburbano y económico-territorial no se da de manera recíproca en los aspectos positivos esperados.

Además de las organizaciones profesionales y académicas vinculadas a la arquitectura y el urbanismo, existen otras que también están en desacuerdo con esta modalidad de desarrollo urbano. Muchas de ellas trascienden la instancia declarativa y sus integrantes se han convertido en verdaderos militantes contra la suburbanización. Sin ser exhaustivos podemos mencionar algunas que, desde diferentes puntos de vista, se oponen con argumentos basados en casos acontecidos en ciudades estadounidenses.

Una de esas organizaciones es la Sprawl City Organization, dedicada al estudio del crecimiento urbano y el consumo de suelo y sus roles en el derrame urbano. Según sus miembros, esa modalidad de crecimiento destruye el hábitat natural y las tierras rurales de las ciudades. Otra institución es la ZeroSprawl Organization, que se presenta como una verdadera opción contra esta forma de desarrollo, mediante la recuperación de los centros abandonados de las ciudades. También, existen agrupaciones más radicalizadas como los Sprawl-Busters, verdaderos practicantes de la lucha activa contra la radicación de hipermercados (como Wal Mart o los Home Depots, hipermercados de materiales y herramientas para la construcción), liderados por Al Norman, autoproclamado el gurú del movimiento anti Wal Mart.[2]

Como se planteó anteriormente, las urbanizaciones cerradas son una de las manifestaciones extremas del proceso de suburbanización. Autores críticos de las mismas como Edward Blakely y Mary Gail Snyder (1997), sostienen que estos enclaves residenciales cerrados, sin lugar a dudas, se presentan como una de las manifestaciones más paradigmáticas del proceso de suburbanización. Esta modalidad, también llamada urbanización privada, cobró auge en Estados Unidos desde principios de la década de 1980 y fue transplantada a muchas metrópolis latinoamericanas a mediados de 1990:

> "Si bien la idea de vida en los suburbios y los patrones de urbanización expandida y de baja densidad de uso del suelo fue promovida desde la década de 1950 como el estilo de vida americano mediante la industria cinematográfica de Hollywood, en el territorio argentino, particularmente en el Área Metropolitana de Buenos Aires, este imaginario quedó rápidamente invalidado. Esto se produjo por las carencias de infraestructura básica y de comunicación que presentaron los suburbios bonaerenses a partir de la densificación que se dio hasta los años setenta y el deterioro masivo de los servicios públicos de transporte, teniendo en cuenta, principalmente, la condición socioeconómica de la población involucrada. El estilo de vida norteamericano ha calado tardíamente en las metrópolis de América latina, con un apoyo desproporcionado de los medios de comunicación y de políticas de promoción de infraestructura vial rápida, si lo comparamos con la cantidad de población de uno y otro proceso de suburbanización" (Szajnberg, 2001).

Para Blakely y Snyder (1997), las urbanizaciones cerradas no son un mero elemento más del proceso de suburbanización, sino uno de los últimos intentos de la técnica del derrame por sostener la osamenta de un modelo de desarrollo urbano que ha comenzado a hacer crisis y amenaza con declinar. Así, el recurso del cercamiento material del espacio urbanizado tendría que ver con una arraigada tradición estadounidense basada en el uso del espacio físico para crear espacio social: "El establecimiento de fronteras es siempre un acto político. Los bordes determinan membresía: alguien debe estar adentro y alguien afuera. También crean y delinean el espacio para facilitar las actividades y propósitos de la vida política, económica y social" (Blakely y Snyder, 1997, trad. Daniela Szajnberg).

Esta forma de urbanización debe ser entendida como una manifestación dramática de una nueva inclinación social de ciertos sectores por recluirse en verdaderas fortalezas amuralladas con vigilancia privada, en muchos casos armada, acompañada de políticas que ponderan la segregación social y otros instrumentos de planificación y regulación del desarrollo urbano. Estas tipologías no solo demarcan la separación entre el espacio público y el privado tradicional; entre un edificio de oficinas, comercio o vivienda particular y la calle, sino que restringen explícitamente grandes espacios residenciales, comerciales y públicos como calles, parques, playas, ríos, lugares de encuentro e intercambio, que comúnmente se consideran de acceso libre y, actualmente, se encuentran privatizados. De acuerdo con los autores, se trata de un fenómeno predominantemente instalado en las áreas metropolitanas.

"Estos desarrollos reflejan la noción de comunidad como una isla, un baluarte contra la degradación general del orden social urbano; también, revelan el creciente intento por sustituir los controles privados para la organización pública y las responsabilidades democráticas de ciudadanía compartidas por todos. Portones y paredes no son consecuencias necesarias o naturales de estas tendencias sociales, ni tampoco las causan; son más bien, una dramática manifestación de esas tendencias" (Blakely y Snyder, 1997, trad. Daniela Szajnberg).

En Estados Unidos este tipo de desarrollos fortificados tiende a localizarse predominantemente en las áreas suburbanas; en las ciudades metropolitanas de América latina acontece un fenómeno similar. En estas ciudades se advierte el crecimiento de esa forma de desarrollo y, con él, el establecimiento de un nuevo contrapunto dentro de la dialéctica centro-periferia; asimismo, se plantea una nueva tensión intrasuburbana entre dos patrones de urbanización antagónicos: el del tejido existente y el de los nuevos enclaves. Al mismo tiempo, en muchos casos, se puede observar que la expansión va más allá del propio suburbio del área urbanizada, a pesar del vaciamiento poblacional de áreas centrales urbanas o subcentros suburbanos y del incremento de las ya numerosas zonas vacantes.

Si bien la cuestión de la segregación no es nueva,[3] esas urbanizaciones avanzan más allá de la simple barrera física o normativa.

"También privatizan el espacio comunitario, no solamente el espacio individual. En algunas áreas cerradas, igualmente, se vuelven privadas las responsabilidades cívicas tales como la protección policial y los servicios comunales como el mantenimiento de las calles, la recreación y el entretenimiento. Los nuevos desarrollos pueden crear un mundo privado que necesita compartir poco con sus vecinos o con el sistema político general" (Blakely y Snyder, 1997, trad. Szajnberg).

Para terminar, las urbanizaciones cerradas estarían representando un nuevo patrón social que, según los autores, en términos cívicos nos transporta del viejo poder del lugar basado en la interrelación entre los miembros de la comunidad, hacia un nuevo sentido del lugar sustentado en la categoría de propiedad privada.

Notas

1 Andres Duany y Elizabeth Plater-Zyberk son los principales referentes del Nuevo Urbanismo.

2 Para la organización Sprawl-Busters, sus victorias pasan por la cantidad de proyectos de radicación de hipermercados que resultan desestimados en diversas ciudades, como producto de sus actividades de oposición.

3 En rigor, las técnicas de planificación urbana con distritos o *zoning* propenden a separar no solo funciones sino, también, aspectos sociales y económicos de la población.

El Nuevo Urbanismo: acuerdos y discrepancias respecto del derrame urbano

El Nuevo Urbanismo es un movimiento contemporáneo de origen estadounidense, conformado principalmente por profesionales de la arquitectura y el urbanismo que abordan cuestiones urbanísticas. Tiene como antecedente la planificación neotradicional británica, creada por el arquitecto Léon Krier[1] y contempla, entre otros aspectos, la problemática del derrame suburbano. Sus seguidores trabajan tanto en términos de diagnóstico como en lineamientos propositivos que, a veces, es posible verificar en algunas de sus obras urbanísticas, mientras que en otras esto no resulta tan claro.

La presentación del Nuevo Urbanismo por fuera de los capítulos uno y dos del libro no es casual, y responde a que este movimiento no se manifiesta exactamente ni a favor ni en contra del derrame. En realidad, al recopilar las opiniones de sus miembros respecto del tema, así como al analizar sus productos inmobiliarios, se pueden identificar algunas contradicciones que sería interesante revisar. Tal como lo indica el título de este capítulo, el Nuevo Urbanismo presenta puntos de acuerdo y discrepancias con la suburbanización. A continuación, brindaremos una reseña de su ideario para luego explorar su posicionamiento con respecto al crecimiento suburbano y algunas de sus propuestas.

Actores y postulados del Nuevo Urbanismo

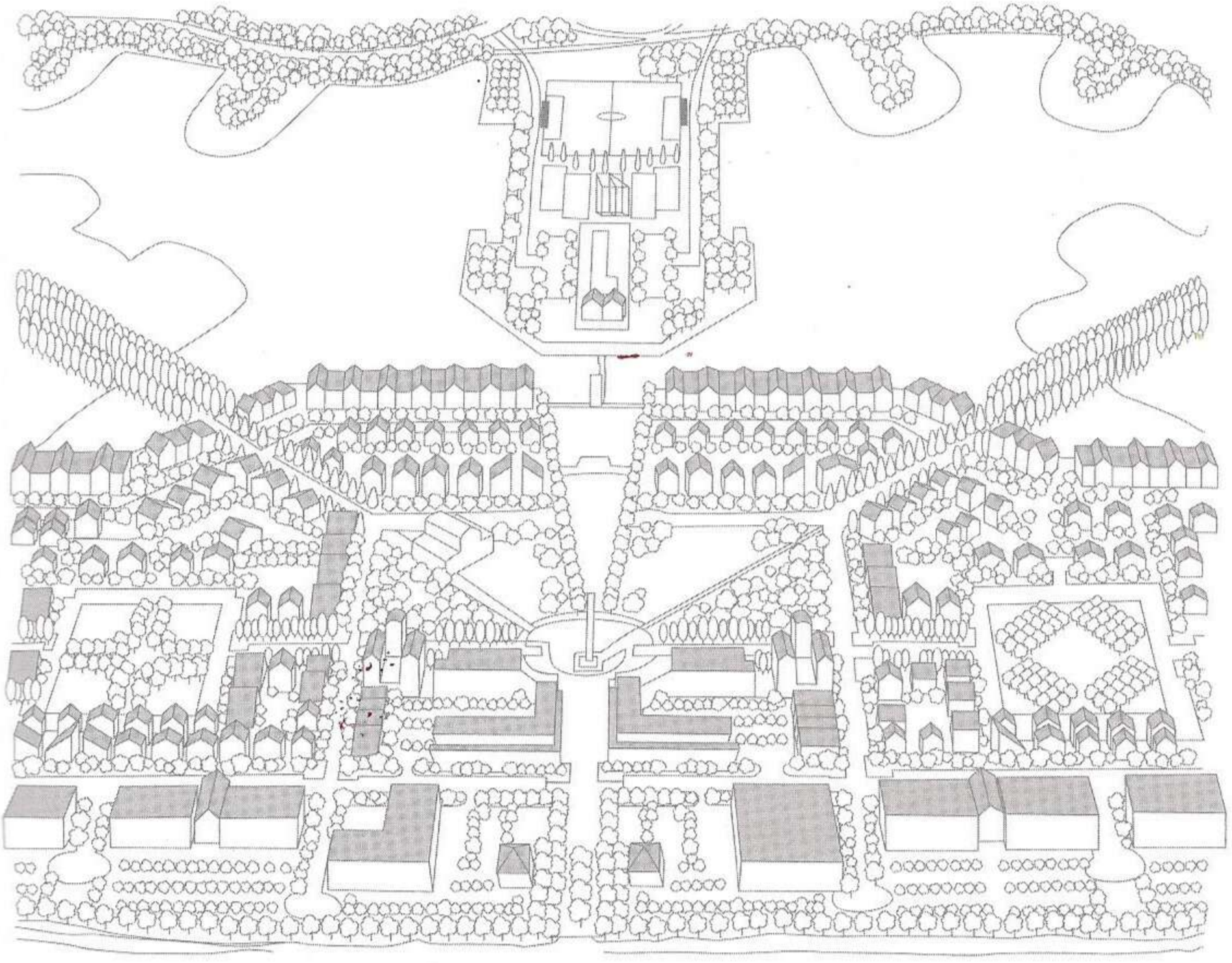
El Nuevo Urbanismo es una institución civil compuesta por líderes de los sectores público y privado, activistas comunitarios y profesionales multidisciplinarios, que trabajan por el restablecimiento de la relación entre el arte de construir y el hacer de la comunidad, mediante la planeación y el diseño basados en la participación ciudadana.

El Congreso para el Nuevo Urbanismo desarrolla problemáticas tales como el incremento del derrame suburbano, la falta de inversión en las ciudades centrales, la creciente separación por raza e ingresos, el deterioro ambiental, la pérdida de tierras aptas para la agricultura y de áreas naturales, y el deterioro de las construcciones heredadas. En contraposición, promueve la restauración de los centros urbanos existentes dentro de regiones metropolitanas coherentes, la reconfiguración de los suburbios expandidos en comunidades de barrios verdaderos y diversos distritos, la conservación del medio ambiente natural y del legado edificado.

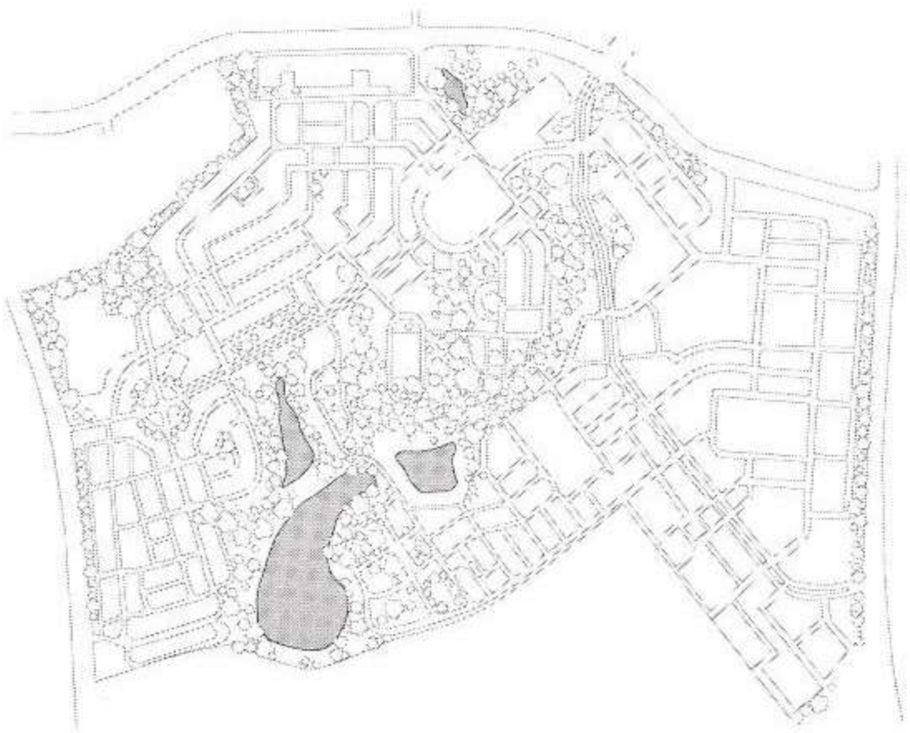
Sus partidarios reconocen que las soluciones físicas por sí mismas no resuelven los problemas sociales y económicos, pero que tampoco puede obtenerse vitalidad económica, estabilidad de la comunidad y un medio ambiente saludable sin un marco físico coherente y sustentable. Junto a la defensa de la política pública, la planificación urbana y el diseño, y las prácticas del desarrollo urbano, el Nuevo Urbanismo se manifiesta a favor de:

- la diversidad de los barrios, tanto en términos de uso como de población;
- el diseño de la comunidad en función tanto del tránsito peatonal como del vehicular;
- la configuración de ciudades y pueblos a partir de espacios públicos e instituciones comunitarias físicamente definidas y universalmente accesibles;
- el diseño arquitectónico y el del paisaje en consonancia con la historia local, el clima, la ecología y la práctica urbanística.

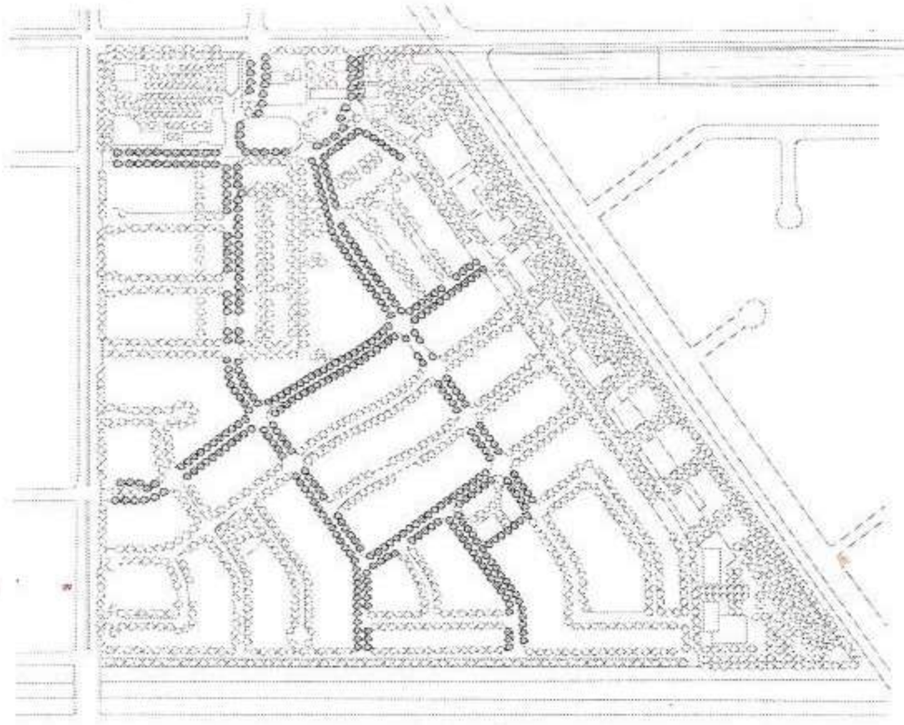
Según sus practicantes y adherentes, el modo más eficiente de implementar el Nuevo Urbanismo es planificarlo, incluirlo en la zonificación y proyectarlo a todas las instancias de desarrollo (desde un edificio o grupo de ellos hasta una manzana, un barrio, un pueblo, una ciudad, una región, etc.). Asimismo, sostienen que las técnicas de planificación son usadas cada vez más para controlar y dar forma al crecimiento, pero de manera compacta, con altas densidades y mixtura de usos. Una síntesis de sus preceptos aparecen en la Carta del Nuevo Urbanismo, que puede ser consultada en el anexo de este trabajo. Los mismos se organizan según tres escalas, que se ilustran a continuación con imágenes correspondientes a algunos de los productos de sus adherentes.



• Plan maestro de Laguna West, ciudad ribereña de Estados Unidos
Fuente: Peter Katz (1994)



• Plan maestro de Kentlands, Gaithersburg, Maryland
Incluye seis barrios distintos y un gran centro comercial (en la derecha del plano), cuyo principal aporte es su carácter no concentrado y la disposición de los locales –sobre las veredas– y los estacionamientos –por detrás de los predios–.
Fuente: Peter Katz (1994)



• Plan maestro de Brentwood Village
Barrio en un predio de alrededor de 56 hectáreas dentro del área urbana, concebido en 1992 como extensión de la ciudad existente.
Fuente: Peter Katz (1994)

Los partidarios del Nuevo Urbanismo proponen un decálogo de principios aplicables a diferentes proyectos urbanos, desde un simple edificio hasta una ciudad entera.[2] Uno de los puntos centrales de esta propuesta es la planificación de nuevos sistemas ferroviarios que –sostienen– es preciso diseñar en armonía con el paisaje rural, de modo de obtener mejores resultados que con la construcción de nuevas autopistas. Otros hacen hincapié en la revitalización de áreas urbanas para alentar el desarrollo por completamiento del centro de las ciudades –*urban infill*–. En lugar de promover el crecimiento por derrame hacia la periferia, se defiende un crecimiento urbano compacto. De este modo, se busca incrementar la calidad de vida y prevenir, igualmente, los problemas de congestión de tránsito y la degradación ambiental normalmente asociada al derrame.

El Nuevo Urbanismo frente a la suburbanización y el derrame

Peter Katz (1994) sostiene que el Nuevo Urbanismo pone el acento en las patologías asociadas al derrame (cáncer, adicciones, alienación, anomia, etc.) e invita a retornar al patrón de

tejido compacto. Al remarcar que el suburbio es el estilo de vida preferencial en Estados Unidos desde mediados del siglo XX, señala que la tecnología sofisticada de redes de comunicación (físicas y electrónicas) no es suficiente para sustituir los lazos de una verdadera comunidad que, por otra parte, ha sido fragmentada a raíz de la implementación del paradigma de vida suburbano.

De igual forma, diagnostica que tal paradigma, sustentado desde la década de 1940, no podría sostener una nueva generación de crecimiento. Entre sus principales costos señala el deterioro de lo barrial en las áreas centrales, el incremento de la alienación de grandes sectores de la sociedad, el aumento de los niveles de crimen y de degradación ambiental. Además, manifiesta que la única explicación para defender el derrame se encuentra en los intereses de las industrias automotriz y petrolera, de los desarrolladores y en la mirada a corto plazo de los funcionarios públicos.

De todos modos, el autor advierte que a pesar de postularse como una salida propositiva, el Nuevo Urbanismo presenta una división filosófica entre sus adeptos. Por una parte, estos consideran que las tierras de borde de las regiones no deberían ser desarrolladas hasta que las posibilidades de completamiento urbano se agotasen; por otra, sostienen que en tanto el contexto económico y político favorezca el crecimiento de los bordes, corresponde moldear esos patrones de crecimiento de manera sustentable y procurar no dañar la vitalidad de los centros urbanos cercanos.

En general, para el Nuevo Urbanismo el derrame es utilizado como una suerte de abreviatura del desarrollo suburbano o exurbano, en contraposición con sus detractores, que lo consideran una forma de crecimiento no planificado. Ahora bien, en oposición a él, sugieren un crecimiento urbano inteligente.[3]

En los lineamientos ideológicos respecto de la práctica urbanística, expuestos en la Carta del Nuevo Urbanismo, se presenta una estrategia de desarrollo centrado en la resolución de problemas vinculados a la orientación del crecimiento urbano suburbano (reducción del tráfico, inversiones inteligentes en transporte, etc.); se propone, también, la creación de comunidades sustentables y con mejor calidad de vida.

En una suerte de demonización militante de la suburbanización descontrolada como modalidad de desarrollo urbano, se resalta el carácter vicioso circular de los problemas que, supuestamente, el derrame se propone resolver y que, por el contrario, se acrecientan; por ejemplo, la falta de sustentabilidad de una modalidad cuya continua propagación hacia la periferia deriva en la necesidad permanente de expansión de la capacidad de transporte, en un contexto en que la generación de empleo y la población regional es inestable.

De acuerdo con esta posición, los teóricos del Nuevo Urbanismo realizan su propio diagnóstico sobre los efectos de la suburbanización descontrolada e identifican una serie de costos organizados en cuatro ejes principales:

- Eje social: los individuos pasan demasiado tiempo aislados dentro de autos o casas,

con poca oportunidad para el contacto social y para los azarosos encuentros que acontecen caminando por calles amigables y en el espacio público. Asimismo, la combinación de suburbios amorfos con arquitectura de mala calidad causa un efecto alienante, que se refuerza con la llegada masiva de automóviles.

- Eje económico: el 30% de los ingresos de las personas está destinado a solventar la movilidad (autos, autopistas y rutas), lo que reduce presupuesto (drenado del sector público y de los particulares) para otros bienes como la educación, la arquitectura de calidad, los espacios públicos y la construcción de sistemas ferroviarios modernos. Además, los embotellamientos ocasionados por autopistas y aeropuertos generan pérdidas en la productividad por el incremento de los costos por gasto de tiempo.[4]
- Eje ambiental: el impacto negativo de la combustión de los automotores en la atmósfera aumenta cuanto más desarrollo por derrame de bajas densidades se produce, a lo que se suma la extinción de irreemplazables ambientes naturales.
- Eje salud: disminuye la calidad de vida, ya sea por los problemas que ocasiona respirar en la atmósfera contaminada como por los accidentes de tránsito. Se asocia esa forma de desarrollo, en gran medida, a las adicciones, el incremento del cáncer, de los divorcios, del sobrepeso y de la insatisfacción general.

Estos cuatro ejes de reflexión orientan tanto la producción teórica como la práctica del movimiento. Por medio de ellos, sus adherentes destacan que el derrame es evitable y no puede considerarse un síntoma del crecimiento moderno, sino un resultado directo de elecciones específicas de políticas de transporte en combinación con leyes de zonificación arcaicas, adoptadas por los gobiernos. Con la idea de combatir los costos sociales, económicos, ambientales y de salud enunciados, especifican una serie de beneficios en la escala regional, la barrial y la de la calle que resultarían de la aplicación de sus principios[5]:

- Para los residentes: incremento de la calidad de vida; mejores lugares para habitar, trabajar y jugar; más altos y más estables valores de las propiedades; menos congestión por tráfico y menos necesidad de conducir; estilo de vida más saludable (más caminata y menos estrés); proximidad a los lugares de transacciones comerciales y de servicios, a bicisendas, parques y naturaleza; comunidades con mejor predisposición al conocimiento y a la interacción entre sus habitantes; mayor libertad e independencia para niños, ancianos y pobres en la obtención de trabajo, recreación y servicios, por no tener necesidad de utilizar automóvil o conseguir quien los conduzca; ahorro en movilidad (para quienes no necesitan pagar transporte ni inmovilizar capital en autos); mayor diversidad de negocios, de menor tamaño y monofuncionales, con propietarios más involucrados con la comunidad; mayor

sentido del lugar e identidad comunitaria con una arquitectura más uniforme; mayor eficiencia del uso de los recursos económicos provenientes de impuestos por menor gasto en infraestructura y autopistas.

- Para los negocios: incremento de ventas por aumento de tráfico peatonal y ahorro de dinero en viáticos; menor gasto en publicidad y carteles; mejor estilo de vida por residir y trabajar en el mismo lugar con menores costos de movilidad; economías de escala en marketing debido a la proximidad y cooperación entre unos comercios con otros; promoción de pequeños microemprendimientos comerciales, en relación con los espacios más pequeños; menor costo de alquiler por la necesidad de espacios menores y menos lugar para estacionamiento; mayor interrelación con la comunidad.
- Para los desarrolladores: mejores ingresos potenciales debido a la posibilidad de proyectos con mayor densidad de usos mixtos y con mayores superficies vendibles, más ventas por unidad de superficie, es decir, menores incidencias del terreno en la edificabilidad total y mejores precios de las propiedades y las ventas; más rapidez en la tramitación de la aprobación de proyectos en comunidades que han adoptado los principios del desarrollo inteligente; economización de costos y facilidades para estacionamiento de autos en propiedades de usos mixtos, debido a la posibilidad de compartir el espacio durante el día y la noche; disminución de los espacios para estacionamiento a raíz de la mixtura de residencias y usos comerciales a distancias pedestres, con menor impacto de impuestos por rutas y tráfico; menor costo de utilidades por el diseño más compacto; mayor aceptación de la gente y menor resistencia de NIMBYS (*not in my backyard*); mayor velocidad de venta y mejor aceptación de los consumidores por un rango más amplio de productos inmobiliarios y de mercado.
- Para los municipios: base impositiva más estable; menos gastos en infraestructura y servicios que en el típico desarrollo suburbano, facilitado por la mayor compactibilidad y densidad de los proyectos; aumento de la base impositiva por el incremento de los edificios en áreas más reducidas; menor congestión de tránsito por el diseño más amigable al peatón; menos crimen y gasto en seguridad por la mayor presencia de gente de día y de noche; menor resistencia de la comunidad; mejor imagen comunitaria y sentido de pertenencia al lugar; menor incentivo al *sprawl* en tanto el casco urbano se presenta más deseable; mayor interés de la población, lo que induce a un mejor gobierno.

Entre los principios, además, se mencionan los beneficios de la densidad, una clásica preocupación del urbanismo, y la conveniencia de su incremento desde la perspectiva social, económica y ambiental. Se sostiene que a nivel nacional, en Estados Unidos se ha elevado el número de consumidores que prefieren lugares de alta densidad para vivir, provistos de lo

que llaman *ammenities* (en referencia a la sumatoria de espacios públicos, calles para caminar, pocos autos, locales comerciales y de servicios, etc.). De alguna manera, reivindican ciudades de alta densidad como Boston, Brooklyn, San Francisco o Washington, y muchas de las europeas (París o Londres y, en general, las de la Europa histórica).

Desde su análisis, observan que la mayoría de las ciudades estadounidenses construidas antes de la Segunda Guerra Mundial fueron diseñadas con altas densidades y, hoy en día, son las de mayor valor de sus propiedades, incluso, las más codiciadas para vivir. Igualmente, plantean que muchos municipios toman equivocadamente el camino de la zonificación por densidades bajas, al pensar que esto desparramará el crecimiento y prevendrá la congestión de tráfico. Sin embargo, sostienen que termina sucediendo lo contrario, además de que se encarece la construcción y el mantenimiento de infraestructura y servicios urbanos.

Por último, señalan que los códigos de zonificación, restrictivos e incorrectos, vigentes en las mayoría de los municipios, son un gran obstáculo a sobrellevar. Así, sugieren que si se adoptara el ordenamiento del desarrollo y/o un sistema de códigos inteligentes, podrían aplicarse los principios del Nuevo Urbanismo sin necesidad de reescribir los códigos existentes.

Las principales críticas al Nuevo Urbanismo

Edward Soja (2000) sostiene que los proyectos del Nuevo Urbanismo, al igual que las proposiciones de las *edge cities* de Joel Garreau, están llenos de alusiones a los colonizadores, al sueño americano y a fantasías edénicas enraizadas en un espíritu urbano anterior al de la ciudad jardín de Ebenezer Howard. Y agrega: "El Nuevo Urbanismo supone esencialmente un gran cambio historicista contemporáneo de la ciudad nueva ideal conectado con las referencias nostálgicas de la antigua América, diseminadas por las ciudades de hoy" (Soja, 2000, trad. Daniela Szajnberg). Y afirma que al igual que el neotradicionalismo y las proposiciones de Garreau, sus intervenciones pueden considerarse oportunistas, puesto que venden hipersimulaciones de la utopía urbana a la población de clase media, golpeada por la reestructuración económica, temerosa del crimen, y ávida de nuevas y mejores imágenes de la vida posmetropolitana.

Por su parte, Tod Bressi (1994) se defiende de la crítica que tilda al Nuevo Urbanismo de romántico. Según él, apoyar el redescubrimiento de la arquitectura y la planificación en los pueblos y ciudades tradicionales, con sus centros, plazas y estaciones de trenes, no representa una visión romántica. Por el contrario, refleja una agenda más profunda, que revive formas olvidadas de construir comunidades con elementos del espacio público como calles, plazas y parques, la convivencia de distintas actividades cotidianas o el traslado sin auto.

"El Nuevo Urbanismo también representa un capítulo en la historia de la planificación urbana americana. Por un siglo, esta profesión reformista ha orientado el redesarrollo urba-

no y la expansión suburbana hacia los objetivos de erradicar el hacinamiento, la pobreza y la enfermedad que amenazaban con arrollar las ciudades industriales, y de crear un marco racional y eficiente para el crecimiento que rechazara los patrones tradicionales de desarrollo urbano. El resultado de estos esfuerzos es un paisaje metropolitano acosado por otro conjunto de problemas como el congestionamiento de tránsito, la pobre calidad del aire, la vivienda cara, la segregación social, y con barrios cuyo carácter físico equivale a poco más que la confluencia de las prácticas del desarrollo estándar y las estrategias del mercado inmobiliario" (Bressi, 1994, trad. Szajnberg).

Otro de los críticos, Doug Kelbaugh (2000) plantea que en contraposición con los otros dos paradigmas vigentes,[6] el del Nuevo Urbanismo es utópico, especialmente en el estilo, y estructuralista en cuanto a su concepción.

En primer lugar, es utópico porque aspira a una ética social que sostiene la existencia de comunidades equitativas con personas de diferentes ingresos, etnias, raza y edad, y a un ideal cívico que combine coherentemente usos del suelo y edificios de diferentes tipos. Además, porque promueve una arquitectura y un espacio público que incluyan al ciudadano en una cultura más significativa que la de sus mundos individuales y privados. También, porque impulsa una ecología centrada en lazos naturales, bicicletas y cadenas de interacción entre sus miembros, para evitar la fragmentación producto de la vida moderna. Por último, porque articula la esfera pública con la esfera privada.

Finalmente, es estructuralista –o al menos determinista– al establecer una relación estructural directa entre la forma física y el comportamiento social. Esto resulta normativo, ya que supone que el buen diseño tendría un efecto positivo, mensurable, en el sentido del lugar y la comunidad, esencial para una sociedad saludable y sustentable.

Más allá de las críticas, Kelbaugh rescata algunos aspectos positivos del paradigma propuesto por el Nuevo Urbanismo; entre ellos, su carácter compacto y la propuesta de una ciudad caminable con jerarquías de arquitecturas y espacios públicos y privados conducentes a la interacción social cara a cara; con patios y jardines hogareños al fondo de los edificios, patios cívicos y edificios institucionales, plazas y parques sobre los frentes.

Igualmente, al compararlo con los otros dos modelos (el urbanismo cotidiano y el posurbanismo), el autor reconoce que el del Nuevo Urbanismo requiere mayor sensibilidad estética por parte del proyectista o diseñador. Respecto de lo metodológico, es el que más tiene en cuenta los precedentes arquitectónicos, históricos, tradicionales, sociales, tecnológicos, económicos y culturales. Igualmente, es el paradigma que representa un urbanismo más normativo, por el hecho de adoptar preferentemente códigos prescriptivos de zonificación y un urbanismo más legible, coherente y adaptado a la escala humana. Señala, además, que en este modelo, los diseñadores se suelen posicionar

como expertos que orientan el debate público e intentan traducirlo a la planeación y al diseño holístico.

Por último, Kelbaugh destaca que, aunque el paradigma propuesto por el Nuevo Urbanismo se ve mejor desde el suelo que desde el aire (donde se verifica una sobrecarga de simetría en sus grillas comunicacionales), presenta la claridad y el orden latino en la solución física y morfológica; y alcanza unidad estética y comunidad social al permitir mezclar usos a escala humana dentro de tipos arquitectónicos familiares. Por último, es el que mejor balancea los valores humanos e intereses contrapuestos de la comunidad, para obtener una ciudad más sustentable.

Otras de las críticas a los preceptos del Nuevo Urbanismo provienen de Peter Gordon y Harry Richardson (1998). Estos autores acusan a dicha organización de caer en el determinismo espacial por considerar que las soluciones físicas pueden resolver los problemas económicos y sociales. Según ellos, sus principios se sustentan en un diagnóstico falso de los problemas de la sociedad contemporánea y pecan de una excesiva fe en la capacidad de cambiar el mundo y en las prescripciones políticas, que solo pueden ser implementadas bajo circunstancias especiales.

Al mismo tiempo, desacreditan la afirmación de que la suburbanización presenta como problema el consumo de tierra agrícola, con el argumento de que nunca ha superado el 5% del total de tierras fértiles disponibles; del mismo modo, alegan que también las actividades agrícolas contaminan la naturaleza. En este sentido, los autores demuestran que no existe más argumento válido para promover la mixtura de usos que hacer caminable los barrios y sus calles, puesto que la población sigue prefiriendo realizar las actividades de consumo en los grandes centros comerciales del tipo enclave. Aquí apelan al resultado del análisis de las nuevas ciudades en Gran Bretaña, al considerarlas un fracaso porque habrían generado más movilidad, debido a que sus residentes terminaron trabajando fuera de los barrios y los empleos generados por sus comercios y servicios fueron absorbidos por trabajadores externos.

Lo más relevante de las críticas de Gordon y Richardson radica en que, en la práctica, los emprendimientos del Nuevo Urbanismo van contra sus propios principios, puesto que en general se terminan ubicando fuera de las áreas centrales por la escasez de terrenos aptos y por su elevado costo.

Para finalizar las posiciones de los críticos, Samuel Staley (2001)[7], luego de una fuerte crítica al regulacionismo en materia de ordenamiento territorial[8] y a los preceptos del Nuevo Urbanismo, efectúa una síntesis de los principios propuestos por el desarrollo urbano orientado por el mercado (tendencia contrapuesta al crecimiento urbano inteligente propuesto por el Nuevo Urbanismo), en el marco del debate de las políticas públicas vinculadas con el crecimiento urbano. Esos principios son los que se enuncian a continuación:

- limitar la naturaleza política y discrecional del proceso de aprobación de los nuevos

emprendimientos y focalizar la atención en sus perjuicios e impactos tangibles;
- evitar las inconsistencias e incertidumbres inherentes a la evolución de las comunidades (necesidades, preferencias, voluntad de cambios periódicos, etc.);
- minimizar los efectos de las políticas de gestión del crecimiento urbano paupérrimamente diseñadas e implementadas.

Según esta postura, indiscutiblemente enmarcada en el enfoque ideológico del libre mercado, los funcionarios y planificadores no deben determinar el mejor uso del suelo, porque esa determinación es una elección familiar o individual. Además, porque ese uso cambia constantemente de acuerdo con las necesidades de la comunidad. Como la planificación urbana no reacciona con la velocidad y eficiencia de estas transformaciones, la gestión del crecimiento urbano orientada por el mercado propone que se utilice la habilidad del mercado de bienes raíces para el cambio de los usos del suelo y se involucre a la comunidad, a partir de los siguientes lineamientos:

- ubicar a los consumidores en el centro de la gestión del desarrollo urbano;
- maximizar la elección de vivienda y la innovación a través del mercado inmobiliario;
- cambiar los distritos prescriptivos del *zoning* por otros que permitan mayor variedad de usos;
- igualar los servicios públicos a la misma estructura tarifaria que el sector privado;
- centrar el control del desarrollo urbano en el impacto y su mitigación;
- planificar la provisión de infraestructura y servicios públicos para que el sector privado oriente sus decisiones de inversión, según la capacidad de soporte para el futuro crecimiento;
- realizar con neutralidad el proceso de valorización del espacio urbano, tanto en la planificación urbana como en la toma de decisiones de los gobiernos locales.

De acuerdo con esos criterios, no debería alentarse o desalentarse ninguna opción de desarrollo desde el estamento gubernamental. Por esto, una de las críticas de Staley al Nuevo Urbanismo se centra en que la elección de la modalidad de residencia debe ser algo inherente a la familia, respecto de su nivel de ingresos y la calidad de vida deseada.

En ese sentido, las estrategias del modelo de gestión del crecimiento urbano orientado por el mercado incluyen:

- superposición de distritos de zonificación que permitan una gama más amplia de opciones a los propietarios;
- programas de créditos que posibiliten la preservación del espacio abierto en áreas estratégicas;
- control del crecimiento basado en la detección y mitigación de impactos tangibles;
- eliminación del *zoning* como principal regulador del desarrollo del suelo;
- usos del suelo y densidades manejadas por el mercado, sujetos al control del Estado, de modo que los barrios y comunidades puedan ampliar la cantidad de viviendas y servicios conforme van creciendo;

- zonificación basada en la realización, de forma que los proyectos puedan ser aprobados administrativamente una vez que llegan a ciertos umbrales de diseño y metas;
- inclusión de los costos de construcción, operación y mantenimiento de infraestructura en el precio de las cuotas de los nuevos emprendimientos, a efectos de evitar que sean absorbidos por los antiguos residentes.

Por último, una diferencia en relación con el diseño urbano entre el Nuevo Urbanismo y el modelo orientado por el mercado radica en que el primero estructura los barrios según la grilla tradicional de subdivisión de parcelas y el segundo lo hace mediante la técnica del *coving*[9].

Notas

[1] Según Krier, la planificación urbana moderna ha trabajado esencialmente sobre la base de la fragmentación del territorio en zonas monofuncionales. Estas generan mayor gasto de tiempo, energía y tierras, así como problemas ambientales. Luego de responsabilizar de tales problemáticas estructurales al movimiento moderno, el autor sostiene que la planificación urbana tradicional se ha dado cuenta del derecho básico del género humano a alcanzar todas las funciones urbanas habituales a pie. Igualmente, señala que dicho movimiento fomentó el crecimiento de las ciudades sobre la base de la sobreconcentración de usos únicos en zonas únicas y programas edilicios monofuncionales bajo un techo único. Este hecho restringió el diseño arquitectónico y el paisaje urbano a productos de consecuente pobreza simbólica, plasmados en la expansión urbana horizontal (las bajas densidades del crecimiento suburbano) y vertical (la sobreexplotación del suelo urbano en las áreas centrales que dio lugar a numerosos rascacielos y edificios en subsuelos). Además, profesa el siguiente razonamiento que, de alguna manera, encuadra al Nuevo Urbanismo: "Como todos los organismos maduros de la naturaleza, la ciudad no puede crecer por extensión en ancho o largo, solo puede crecer mediante la multiplicación. Se trata de una comunidad urbana completa y finita, miembro de una familia más amplia de barrios urbanos independientes, ciudades dentro de la ciudad, de ciudades dentro del país. La ciudad tradicional es económica en el uso del tiempo, la energía y el suelo. Es, por su naturaleza, ecológica" (Krier, 1989, trad. Szajnberg).

[2] El decálogo puede ser consultado en el anexo o en la página web www.newurbanism.org.

[3] El crecimiento inteligente propuesto por el Nuevo Urbanismo consiste básicamente en respetar principios como los usos mixtos, un desarrollo más compacto del suelo, el desarrollo de medios de transporte masivo, y la existencia de bicisendas y vías peatonales.

[4] Según Administración Federal de Autopistas de los Estados Unidos, la construcción de autopistas no alivia la congestión.

[5] Estos principios pueden ser consultados en el anexo de este trabajo o en la página web www.newurbanism.org

[6] Kelbaugh manifiesta que actualmente existen tres paradigmas de urbanismo: el cotidiano, el pos y el nuevo (en referencia al Nuevo Urbanismo).

[7] Samuel Staley es director del Urban Futures Program del Reason Public Policy Institute de Los Ángeles. Este instituto promueve la elección, la competencia y una dinámica economía de mercado como pilares de la dignidad y el progreso humanos. Produce investigaciones en relación con las políticas públicas, en la búsqueda de estrategias que enfaticen la cooperación, la flexibilidad y el conocimiento local, y promueve políticas que alienten el desarrollo de instituciones individuales y voluntarias.

[8] En su crítica al regulacionismo en materia de ordenamiento territorial, Staley destaca que la planificación actual obstruye la innovación en el mercado de la vivienda e incrementa el costo del desarrollo debido al excesivo tiempo que lleva obtener la aprobación de los emprendimientos en un marco regulatorio tan rígido.

[9] El *coving* es una forma de diseño urbano que usa calles curvas y largas calles apartadas de las carreteras con el objeto de incrementar la percepción de lo rural. Este diseño es contrario al propuesto por el Nuevo Urbanismo con la grilla de calles y conexiones cortas a las carreteras o al ferrocarril.

El crecimiento suburbano en la Región Metropolitana de Buenos Aires

En las ciudades de América latina el proceso de suburbanización que aconteció después de mediados del siglo XX, estuvo inicialmente protagonizado por las migraciones de población rural expulsada por la pobreza hacia las periferias urbanas. Atraídos por las oportunidades laborales y la posibilidad de prosperidad económica, los habitantes de las zonas rurales se desplazaron a ciudades con un precario desarrollo del espacio urbano. Así, empezó a constituirse un descontrolado hábitat informal suburbano. En San Pablo y Río de Janeiro se formaron las favelas; en Montevideo, los cantegriles; en Lima, los pueblos jóvenes; en la capital mexicana, las chabolas; en Bogotá, los barrios piratas; en Santiago, las callampas; en Caracas, los ranchos: todas ellas formaciones equivalentes a lo que en la Ciudad de Buenos Aires y su periferia serían las villas miseria o villas de emergencia. En general, este tipo de suburbanización ha estado relacionado con la disposición de la ciudad en coronas concéntricas. En esta modalidad la calidad espacial disminuye conforme nos alejamos del centro, aunque en la mayoría de los casos, el centro presenta barrios muy deteriorados y hacinados. Esta organización del espacio social es inversa a la que aparece en la ciudad estadounidense; en esta, la calidad habitacional y sociopoblacional mejora hacia la periferia.

Durante la globalización, el proceso de suburbanización de las ciudades de América latina, si bien no revierte la consolidación de las tendencias descritas en el párrafo anterior, presenta un nuevo factor común. Una franja de los sectores medios y medios altos, que pudo participar de la masa salarial más elevada vinculada a las actividades emergentes del proceso de globalización, determinó la existencia de nuevos objetos urbanos relacionados con el consumo de alto estándar, como los

hipermercados con paseos de compras, parques temáticos y un espacio residencial que en la Argentina se conoce como urbanizaciones cerradas (en Brasil, se denominan *condomínios fechados* y en México, *fraccionamientos cerrados*).

Estos espacios residenciales privilegian la localización en el suburbio, como un modo de estar en contacto con la naturaleza y alejarse del riesgo que implican las grandes ciudades en materia de seguridad. Esto habría redundado en un crecimiento desbordado –*suburban sprawl*– de los límites anteriores de la metrópoli. De acuerdo con De Mattos (2001), en ese crecimiento no serían novedosas las mutaciones del espacio metropolitano, sino la cristalización de una previsible culminación de la urbanización capitalista. Este tipo de suburbanización está vinculado a migraciones intrarregionales de población proveniente de grandes ciudades y metrópolis hacia su correspondiente entorno.

Günter Mertins (2004) describe morfológicamente el proceso de suburbanización en las ciudades latinoamericanas como la diseminación de un *continuum* espacial-urbanístico en el que no existe continuidad espacial entre la ciudad y los nuevos asentamientos suburbanos o barrios celulares aunque, en algunos casos, más tarde se suele producir esa unión con la ciudad central o pequeñas ciudades preexistentes. Asimismo, identifica tres tipos de asentamientos que influyen en el proceso de suburbanización:

"[...] barrios de los estratos altos, la mayor parte de las veces ocupando solo un sector del entorno suburbano; barrios de vivienda social y de bajos costos de construcción; estos últimos aparecen sobre todo desde finales de los años setenta en una forma más pronunciada; barrios informales, los más típicos, numerosos y espacialmente dominantes en la zona suburbana" (Mertins, 2004).

En el caso de la Argentina, los procesos de suburbanización no solo se han dado en Buenos Aires, sino también en ciudades del interior aunque en diferentes escalas. Según la arquitecta Elvira Fernández,[1] en la ciudad de Córdoba habrían confluido dos procesos complejos sobre sus áreas periféricas: uno exógeno, en el cual los cambios macroeconómicos incidieron de manera decisiva sobre las actividades urbanas y su localización en el espacio de la ciudad; y otro, endógeno, vinculado a su acelerado crecimiento, lo que obligó a una redefinición de la periferia y, en consecuencia, el avance sobre el territorio rural:

"El primero se vincula con el nuevo rol de las ciudades insertas en un contexto regional mayor, entendido como nodo crucial financiero y de prestación de servicios a economías de carácter cada vez más transnacional. El consumo de masas y la producción a gran escala de viviendas, caminos, escuelas, hospitales que, en conjunto, caracterizaron los procesos de suburbanización, fueron posibles en una economía dominada por la industria y el trabajo,

coherente con el Estado de bienestar y con un marco institucional cuyas políticas tuvieron un efecto derrame para amplios sectores productivos y sociales. En el otro extremo, el actual modelo viene registrando transformaciones que apuntan a una nueva configuración urbana: la aparición de nuevas y mayores desigualdades dentro de las ciudades adopta formas sociales, económicas y espaciales atadas a los grandes movimientos económicos. Más aún, pareciera desdibujarse la clásica relación entre territorio y usos del suelo a raíz del surgimiento de formas socioespaciales totalmente nuevas: una especialización urbana residencial y comercial –acompañada de una serie de servicios banales y personalizados– y su contracara: un agudo incremento de la pobreza y de la decadencia física, espacialmente concentrados" (Fernández, 2002).

Promotores y detractores de la suburbanización por derrame en las ciudades latinoamericanas

A fines del siglo XX y comienzos del XXI, las posiciones a favor de la suburbanización en las ciudades latinoamericanas no son tan explícitas como las de sus detractores. Es más efectivo analizar a estos actores por sus prácticas que por sus opiniones. No obstante, algunas voces se han manifestado indirectamente defensoras de esa modalidad. Por lo general, se trata de los agentes económicos y financieros que, de manera directa o indirecta, tienen que ver con la suburbanización descontrolada; es decir, la producción de nuevo suelo urbano sin solución de continuidad con el área urbana existente, siguiendo las tendencias de desarrollo del capital inmobiliario y el contexto macroeconómico regional.

En este sentido, una modalidad de los agentes inmobiliarios y financieros de los países desarrollados ha sido la de generar ámbitos de discusión y difusión de las pautas de urbanización de tipo estadounidense en ruedas de negocios inmobiliarios, mediante cámaras de empresarios extranjeros y locales, que proliferaron en muchas de las principales ciudades de América latina. En la Argentina, esta dinámica duró hasta la crisis desatada en el año 2001, momento en que sus ciudades dejaron de resultar atractivas para las inversiones del capital global orientado al negocio inmobiliario. Estos actores no han tenido como objetivo exclusivo el desarrollo suburbano, pero lo promovieron cada vez que las condiciones fueron propicias para generar mayores niveles de rentabilidad en el negocio de bienes raíces. Entre ellos se pueden mencionar al Urban Land Institute (ULI)[2] y a la International Real Estate Federation (FIABCI), ambos con sucursales en diferentes ciudades latinoamericanas.

En las Jornadas sobre Desarrollo Suburbano, realizadas en Buenos Aires en 1997, los representantes del ULI se convirtieron en unos de los principales expositores. Este evento, auspiciado por la Federación Argentina de Clubes de Campo y la revista *Mercado*, se dirigía a los profesionales y a las empresas más representativas en el desarrollo de urbanizaciones y ofrecía disertaciones con el objeto de cubrir los

requerimientos de información especializada que el desarrollo de las áreas suburbanas demandaba. Por ejemplo, los temas de las III Jornadas a cargo de agentes extranjeros abordaron aspectos como selección y análisis del terreno, evaluación de proyectos, prefactibilidad, factibilidad y aprobación, ingeniería legal para urbanizaciones, oficinas y *business parks*, financiación de emprendimientos, urbanizaciones planificadas (estructuración y estrategia financiera de proyectos de gran escala, financiamiento de proyectos de infraestructura, estrategias de mercado para maximizar ventas y ganancias, tendencias en el diseño de urbanizaciones planificadas).

Del allí surgió, además, la propuesta de organizar una cámara de empresarios desarrolladores de clubes de campo y barrios cerrados en la Argentina, con el objeto de proveer asesoramiento frente al vacío que existía en temas legales. El escribano Horacio Colman Lerner fue uno de los profesionales que participó en la elaboración de un proyecto de ley sobre la figura de la propiedad residencial. Esta facilitaría el desarrollo de este tipo de emprendimientos, que no se contemplaban en la normativa vigente.

Entre los agentes locales se pueden citar a operadores inmobiliarios como los de las firmas Castex y Tizado que, desde mediados de los años noventa, alentaban migraciones a localizaciones suburbanas en el partido de Escobar, con discursos basados en la oferta de emprendimientos residenciales cerrados, acompañados de equipamiento complementario como colegio, shopping, instalaciones deportivas, mayores superficies a menores costos.[3] Otros discursos apelaban al efecto contagio mediante técnicas de marketing inmobiliario, como las utilizadas por la inmobiliaria Mieres, cuyos operadores afirmaban que el crecimiento de la demanda inmobiliaria residencial en el Tigre había logrado que dichos operadores no tuvieran que salir a vender porque la gente llegaba a comprar. En tanto, publicitaban los emprendimientos que comercializaban en los suplementos especializados de los periódicos de mayor circulación, entre los sectores con mayor poder adquisitivo. Asimismo, este agente inmobiliario manifestaba que Tigre contaba con facilidades de urbanización, como una gran oferta educativa que otros lugares no tenían. Además, que sus opciones eran más concretas puesto que los barrios ya poseían la infraestructura necesaria para vivir.[4]

Un caso que podría considerarse extremo sería el de los clubes de chacras en la periferia más alejada de la ciudad central. Este producto inmobiliario suburbano –según sus desarrolladores prácticamente único en el mundo– comenzó a darse a fines de la década del noventa. Según Pablo Anchorena, consultor en la materia y creador del portal de internet www.solochacras.com, las chacras atraen a los amantes de la vida de campo, que quieren seguir viviendo en la Ciudad de Buenos Aires o que no poseen el capital necesario para acceder a grandes extensiones de tierra. Este tipo de espacio residencial suburbano tuvo origen en la idea de un grupo de criadores de caballos árabes que contaba con terrenos pe-

riféricos a la capital para la cría de sus animales. Aquellos encontraron una manera de darles mayor rentabilidad: los lotearon e incorporaron al mercado de suelo urbano con la estructura legal y funcional de los clubes de campo, pero con fraccionamientos de mayor superficie. De esta forma, se combinaron usos residenciales y pequeñas unidades de producción agrícola-ganaderas intensivas. En opinión de Anchorena:

"Este tipo de espacio residencial, que contribuye a extender aún más el tejido suburbano, tiene mayor contacto con la naturaleza, ya que es común encontrar en estos lugares una fauna inexistente en los *countries* suburbanos, como zorros, nutrias, ardillas, ñandúes, peludos, mulitas, zorrinos, lagartos, perdices y liebres (aunque a esta todavía se las ve en algunos *countries*). Las chacras hacen sentir de alguna manera que son un lugar de vacaciones que se puede utilizar todos los fines de semana" (Anchorena, 2004).

La promoción de la suburbanización no fue, sin embargo, un tema exclusivo del sector privado, sino también de una gran parte de los funcionarios públicos que durante la década de 1990 fueron convencidos por el discurso hegemónico de la necesidad de reducir la participación del Estado en la regulación de usos del suelo. Este papel regulador se trasladaba al mercado, con el objeto de hacer más competitivas las ciudades para atraer inversiones globales.

Por ejemplo, un funcionario mexicano[5], en su disertación en la sesión "Tierras urbanas y periurbanas" del Encuentro Latinoamericano y del Caribe sobre Políticas de Tierras, organizado por el Banco Mundial en el año 2002, manifestó que la política de suelo y reserva territorial en México estaba encaminada a integrar suelo apto para expansión urbana y, así, atender las demandas habitacionales tanto de áreas urbanas como suburbanas. Del mismo modo, sostuvo que sus ciudades enfrentaban un rígido acordonamiento regulatorio, puesto que dos terceras partes de la tierra circundante a los polígonos urbanos era propiedad social.

Este tipo de discurso hizo que muchas de las intervenciones presionaran los límites urbanos hacia la periferia, ya fueran hechas por los actores más carenciados que producían el hábitat informal suburbano, como por los desarrolladores privados que encontraron en las tierras periurbanas un mejor nicho para realizar sus inversiones. Por otra parte, ante el problema de conexión con su área metropolitana, el Distrito Federal de México lanzó la licitación de la primera fase de un tren suburbano para el que se requerirá una inversión de 640 millones de dólares convocada por el gobierno federal. Esta sería una clara acción gubernamental directa de promoción del desarrollo suburbano.

En Buenos Aires, durante los noventa, la promoción de la suburbanización a partir de la incorporación de tierras al mercado del suelo urbano en los suburbios se debió a una acción

conjunta del Estado y del sector privado. Una de las estrategias de promoción se centró en la agilización de la movilidad en automotor desde y hacia las urbanizaciones cerradas o privadas. En la zona norte, además de modernizarse el Acceso Norte (autopista Panamericana), se ampliaron los carriles en los ramales Pilar y Campana. Estos proyectos mejoraron el tránsito vehicular en los partidos suburbanos de Pilar, Tigre y Escobar. En Tigre, en el año 2001, un consorcio conformado por las municipalidades de Tigre y San Fernando y una serie de urbanizaciones privadas de la zona financiaron las obras del acceso Bancalari-Benavídez, con una inversión de ocho millones dólares, en una operación estratégica para el desarrollo de esta área suburbana.

También se iniciaron las obras de remodelación de la ruta 6 (que circunvala el área metropolitana desde Zárate en el norte hasta La Plata en el sur) con una inversión estimada en 300 millones de pesos. Además de agilizar el tránsito automotor pesado de cargas, se pretendía beneficiar la movilidad intersuburbana. La autopista del Oeste, por su parte, expandió su traza más allá de lo que podría considerarse suburbano (General Rodríguez y Luján) y, del mismo modo, favoreció el acceso a emprendimientos residenciales ubicados en la primera y segunda coronas suburbanas, zonas como Parque Leloir, en Ituzaingó, o el partido de Moreno.

Como un ejemplo de actor público que promovió con acciones directas la suburbanización de Buenos Aires bajo el argumento del desarrollo local de las ciudades suburbanas puede mencionarse la intendencia de Escobar. Hasta finales de 1970 buena parte del partido podía caracterizarse como una zona de quintas; con la llegada de la nueva infraestructura vial más la predisposición del gobierno local por atraer inversiones comerciales y residenciales, mediante la orientación de la obra pública al saneamiento hidráulico, entre otros rubros, se generó un crecimiento demográfico que para 1998 se estimaba en 39.000 nuevos habitantes residentes en urbanizaciones privadas. Estos se sumaban a los 119.000 pobladores con que ya contaba el partido. Para ese momento, se organizaba la instalación de un *campus* universitario, un shopping y un complejo de cines.

Pero la acción desarticulada de los gobiernos locales del Área Metropolitana de Buenos Aires –promovida por la descentralización administrativa del último decenio– provocó que en materia de planificación territorial, en un contexto socioeconómico y cultural globalizado, no se contemplase la dimensión regional. En ese sentido, múltiples acciones, muchas veces contrapuestas y superpuestas, cobraron vida en una competencia entre municipios por atraer inversiones en emprendimientos inmobiliarios suburbanos que no siempre estuvieron ligados al desarrollo local. En 1998, el contador Ricardo Ubieto, intendente de Tigre, manifestaba que cuando asumió su gestión (1997) tuvo que salir a buscar a los inversores y que, en ese momento, las empresas más importantes del país ya estaban trabajando en la zona. Dado que la atracción de inversores fue uno

de los objetivos de su gestión, Ubieto cuenta que se puso la burocracia "a favor de quienes querían invertir, para alentar su interés en la zona".[6] Hacía referencia, así, a las normas necesarias para mantener el marco de seguridad jurídica requerido por los nuevos emprendimientos que el municipio estaba recibiendo (urbanizaciones privadas, hipermercados, centros comerciales y parques de ocio).

En ese mismo municipio se desarrolló un emprendimiento paradigmático que consistió en la ciudad satélite de Nordelta. El proyecto fue impulsado por el empresario argentino Eduardo Constantini, a cargo del fondo de inversiones Consultatio, junto con un grupo de inversores suizos. Se montó sobre un terreno de 1500 hectáreas y tenía prevista una población potencial de 140.000 personas. Contó con un costo básico estipulado en 350 millones de pesos (antes de la salida de la paridad cambiaria de 2001) para infraestructura interna vial, cloacal, gas, electricidad y servicio telefónico, a lo que se le sumaría equipamiento educativo en todos los niveles –incluso, el universitario–, desarrollos de carácter comercial, así como infraestructura ferrovial.

Respecto de las opiniones de los residentes del área suburbana de Buenos Aires sobre la opción de vivir en la periferia de una gran ciudad, los de niveles más bajos en general respondieron no tener otra alternativa cuando se trata de hábitat informal y barrios realizados con fondos públicos. Los sectores medios bajos y bajos residentes en terrenos dentro del mercado formal, generalmente alegaron el menor costo de la tierra y cuestiones tradicionales familiares. Muy distinta fue la respuesta de los nuevos residentes suburbanos de nivel socioeconómico medio alto y alto. Una encuesta sobre 295 potenciales residentes en urbanizaciones cerradas[7] evidenció que la elección de la modalidad de hábitat suburbano del tipo urbanización cerrada estaría sustentada en un 44% por el interés de ampliar la superficie; en un 17%, por motivos de seguridad; en un 15%, para bajar gastos o expensas; en un 12%, para escapar de la ciudad; en un 6%, por cercanía al trabajo y solo en un 3% para cancelar créditos. De acuerdo con estos datos los motivos económicos tendrían una incidencia indirecta sobre la elección de ese tipo de espacio residencial, porque para poder ampliar superficies se requeriría de menores costos de suelo.

Las opiniones del sector académico y de las asociaciones profesionales a favor de la suburbanización son escasas. Y cuando se explicitan hacen referencia a la implementación de mejores prácticas urbanístico-arquitectónicas y recomiendan constreñir el derrame no planificado, a partir de una serie de instrumentos desde la lógica proyectual. Así, Juan Agustín Estrada[8] explica aspectos positivos vinculados al desarrollo de barrios de chacras –una de las modalidades residenciales en que se diversifican las urbanizaciones cerradas–. Entre otros, destaca que el éxodo rural que se había acelerado desde los años cuarenta y cincuenta comenzaría a revertirse gracias a las propuestas que valoran el contacto con la naturaleza y la vida al aire libre en lugar de las limitaciones

impuestas por las grandes ciudades. Según Estrada, "los nuevos residentes se acercan tentados por las comodidades que ofrecen los sistemas de comunicación, transporte, servicios y seguridad en las urbanizaciones que están creciendo en las zonas rurales que rodean el conurbano [...] los barrios de chacras son una respuesta adecuada a una necesidad muy sentida". A continuación explica los beneficios de esa modalidad de suburbanización:

"El desarrollo de estas urbanizaciones ha incrementado el valor de la tierra ofreciendo a los propietarios una mayor rentabilidad que la derivada de la explotación agropecuaria. Lo que ayer se vendía por hectárea, hoy se vende por metro cuadrado. Asimismo, donde antes se construían los edificios que requería la explotación agropecuaria, hoy se construyen numerosas casas para las familias que compartirán el placer de vivir en el campo [...] es muy fácil advertir los beneficios que se generan en este proceso de desarrollo: los productores, mediante el incremento del valor de su propiedad, pueden venderla y comprar una mayor extensión en otra zona aumentando su capacidad productiva, y los arquitectos y usuarios se benefician con una nueva forma de vida".[9]

Las acciones de las asociaciones no gubernamentales, también, resultan más que elocuentes. Por ejemplo, en el Seminario "Clubes de campo y barrios cerrados. Encuadre legal. Aspectos urbanísticos-ecológicos. Convivencia", organizado por el Instituto de Capacitación Inmobiliaria de la Cámara Inmobiliaria Argentina, se impartieron conocimientos para que los profesionales y desarrolladores consideraran las urbanizaciones privadas. Este tipo de eventos ha sido una manera indirecta de incidir en la evolución de la suburbanización de Buenos Aires. Mediante un servicio de capacitación a sus asociados, la cámara promovió desarrollos inmobiliarios que contribuyeron a profundizar el proceso de suburbanización en curso.

Por el contrario, las posiciones en contra de la suburbanización de las ciudades latinoamericanas provienen principalmente del sector académico-científico, aunque también de algunos actores públicos e instituciones no gubernamentales. En el ámbito académico latinoamericano se pueden encontrar expresiones como las que se enuncian a continuación.

Cecilia Cariola y Miguel Lacabana (2003) señalan que el tipo de suburbanización producido en el último período en Caracas va en detrimento del potencial social y cultural de la conformación metropolitana. Este proceso se da como resultado de las limitaciones impuestas por la fragmentación socioterritorial y la privatización de los segmentos resultantes, lo que genera serios problemas de gobernabilidad.

Similar crítica efectúan Suzana Taschner y Lucia Bogus (2001) al analizar la ciudad de San Pablo, en Brasil. Según ellas, las contradicciones en el desarrollo urbano posindustrial en una economía globalizada han acentuado viejas desigualdades en las ciudades latinoamericanas. Además, han abierto las puertas a nuevas espacializaciones entre estratos ricos y

pobres, materializadas en la espacialidad generada por la contigüidad de villas y condominios cerrados en la periferia. Del mismo modo, Maria Cristina Da Silva Leme (2003) pone el acento en la precarización de la vivienda de los sectores populares en regiones cada vez más distantes tanto del entorno del área central como de ciudades limítrofes. Otro de los impactos mencionados en el análisis se produce sobre el área central: la pérdida de habitantes en pos del crecimiento de su anillo más periférico, donde se advierte población de escasos recursos económicos. De esta forma, lo cuantitativo presiona lo cualitativo, puesto que estas zonas carecen de equipamientos de educación, salud y cultura para posibilitar la inserción de la población residente en villas al nuevo mercado de trabajo.

De forma similar, Alfredo Rodríguez y Lucy Winchester, a partir del análisis de la suburbanización en Santiago, advierten la pérdida de espacio social y físico para la interacción pública por la proliferación de enclaves residenciales cerrados y el aumento de la sensación de inseguridad que provoca el nuevo espacio metropolitano.

Por su parte, José Salazar, Samuel Jaramillo y otros (1996) plantean que a mediados de 1990 se daba en Bogotá un doble proceso socioespacial tendiente a la metropolización: por un lado, una suerte de implosión del centro y, por otro, la explosión de una serie de núcleos urbanos periféricos preexistentes y de su entorno inmediato. Uno de los aspectos cuestionados de esto último es la complicación que genera el rebasamiento de los límites administrativos municipales y, por lo tanto, la introducción de una fuente de fragmentación y descoordinación en su tratamiento. También señalan que los crecientes problemas de tránsito creados por la periferización de los grupos medios y el incremento del costo de transporte producen una tendencia al retorno de lo que denominan el *centro expandido*. Por otra parte, sostienen que el dinamismo de la periferización se ha basado en la reproducción de vivienda ilegal por parte de los grupos populares, cuya precariedad en cuanto a infraestructura básica aumenta a medida que se aleja del área central.

Asimismo, Luis Felipe Cabrales Barajas y Elia Canosa Zamora (2001) describen la zona conurbana de Guadalajara, segunda metrópoli mexicana, como una ciudad que, hacia fines del siglo XX, ve rota su escala humana y desborda de problemas como la segregación social, la inseguridad pública, el deterioro ambiental y la polarización de su tejido social. Estos factores han llevado a que el 10% del tejido suburbano, aproximadamente, sea cerrado (del tipo de fraccionamientos cerrados) y autogestionado por sus residentes. Esto significa una acentuación de la dualidad intrametropolitana entre áreas valorizadas y otras desvalorizadas, entre otros motivos por su nivel de acceso a la infraestructura y los servicios urbanos. Estas modalidades espaciales suburbanas son calificadas por los autores como *anticiudad*, puesto que al poner en tela de juicio la ciudad tradicional, sugieren un replanteo de la relación

público-privado: un orden paradisíaco dentro de esos cotos y uno caótico fuera de ellos.

En Buenos Aires, según Horacio Torres (2001), la nueva vecindad territorial del viejo patrón de suburbanización de los sectores populares con el nuevo patrón –suburbanización de las elites– dramatizó los contrastes socioespaciales e impuso una lógica de fragmentación urbana. Por su parte, Pablo Ciccolella (1999) señala que la segmentación territorial, producto de los procesos de transformación propios de la era de la globalización, ha mostrado un fuerte dinamismo, la modernización de ciertas áreas, y el deterioro y abandono de otras en el interior de la región metropolitana. De esta forma, dentro de la nueva trama organizacional metropolitana coexisten áreas ganadoras y áreas perdedoras.

Por otra parte, Iliana Mignaqui (1997) pone el interrogante en los costos sociales y económicos del consumo indiscriminado de tierra vacante rural y urbana para urbanizaciones de baja densidad habitacional, tal como acontece en la suburbanización.

En relación con las condiciones ambientales, Luis Ainstein (1995) deja traslucir que si bien Buenos Aires presentaba un buen potencial en lo referente a la extensión, topografía, clima, recursos hídricos y calidad escénica, las pautas históricas de su desarrollo han dado como resultado condiciones ambientales altamente problemáticas. En este sentido, menciona los problemas hidráulicos propios del drenaje de un área urbanizada aleatoriamente; el incremento de la polución atmosférica por el creciente flujo de viajes diarios a distancias cada vez mayores; la contaminación de las fuentes de agua por los residuos domiciliarios e industriales sin la infraestructura cloacal, y el tratamiento de efluentes requerido, debido a la dificultad del sector público y privado para atender las demandas vinculadas mayoritariamente con la población de escasos recursos y para ejercer controles en un área plurijurisdiccional.

Otra perspectiva del análisis pone el acento en el espacio público. Gustavo Remedi (2000) analiza el proceso de suburbanización en las ciudades latinoamericanas y afirma que dicho proceso contribuye a una erosión del espacio público. En su planteamiento retoma lo que Mumford definía, en 1963, como un *escape colectivo al espacio privado*:

"Esto ocasiona, primero, el vaciamiento de la ciudad –de sus espacios sociales y públicos–, así como un desfinanciamiento de dichos espacios (la recaudación ocurre en otra parte). Segundo, supone un crecimiento de la importancia de los espacios/tiempos 'a solas' (auto, casa, televisor, computadora). Tercero, resulta prácticamente imposible volver a reequipar las zonas suburbanas (proceso que en los cascos urbanos llevó décadas y varios períodos de riqueza) debido al aumento en la extensión espacial, la disminución de la densidad poblacional, el poco tiempo que queda para 'la cosa pública'. Surge, en cambio, un nuevo tipo de *zoning*, donde las diversas actividades cotidianas son desagregadas y relocalizadas en zonas especializadas: de trabajo, desplazamiento,

residencia, consumo-paseo. La marginación, el multiempleo, el aumento de la jornada laboral, la tercerización productiva (la transformación del trabajador en microempresario independiente que trabaja en su casa), a veces combinado con la suburbanización, también han contribuido a vaciar el espacio público. En este sentido, la suburbanización no es tanto una 'alternativa' a la ciudad moderna, como se suele pensar, sino más bien otra forma de modernización disfrazada" (Gustavo Remedi, 2000).

Por otro lado, más allá de las opiniones de numerosos funcionarios de niveles medios, generalmente técnicos y profesionales, en el sector público existen algunas voces discordantes con respecto a algunas características adquiridas por el proceso de suburbanización, especialmente cuando se trata del tipo cerrado. Un ejemplo de ello es el intendente de la municipalidad de Malvinas Argentinas, quien no solo ha organizado eventos para el debate de estos temas con la comunidad, sino también ha llevado a cabo algunas acciones específicas; entre ellas, la intimación a un barrio local que había vallado la vía pública o la promoción de normativa urbanística para establecer convenios con los desarrolladores de emprendimientos cerrados en áreas no urbanas, en cuanto a la provisión de equipamiento comunitario.

Asimismo, en el partido de Florencio Varela se han realizado gestiones para rechazar otras expresiones de la suburbanización como los hipermercados y paseos de compras. Del mismo modo, a finales de la década del noventa se intentó acotar mediante un decreto provincial este tipo de espacios, que opera en detrimento de los pequeños y medianos comerciantes. Sin embargo, tal decreto no tuvo vigencia debido a presiones de las cámaras que aglutinan a los supermercados.

Para Ana Falú y Cecilia Marengo (2002), quienes estudian la suburbanización de la ciudad argentina de Córdoba, existe una relación directa entre el sector público, el sector privado y el crecimiento urbano difuso consolidado en su proceso de suburbanización. En su trabajo queda demostrado que, tanto el sector privado con las urbanizaciones cerradas, como el sector público con sus políticas de vivienda de interés social, eligen predominantemente el suelo periurbano, a pesar de las dificultades que esas localizaciones presentan para la realización de infraestructura básica.

Igualmente, hay algunas instituciones no gubernamentales preocupadas por los aspectos ambientales del desarrollo metropolitano en general, como la Fundación Ciudad u otras de escala local, como la Fundación del Tigre. Estas difunden sus posiciones mediante eventos públicos o distintos medios de comunicación, e incluso, apoyan sus acciones con presentaciones formales en oficinas públicas. La primera suele destacar el impacto negativo de la suburbanización descontrolada en las condiciones ambientales de las cuencas hídricas de la región. La segunda ha denunciado, varias veces, la contaminación de las napas por los trabajos de excavaciones producidos para rellenar terrenos suburbanos inundables en ese municipio.

También en Colombia, la Fundación por el País que Queremos, manifestó en su página web su rechazo a la suburbanización como forma de crecimiento urbano para la ciudad de Bogotá:

"Lo que queremos evitar es, principalmente, la suburbanización de la ciudad, esto es, los desarrollos de baja densidad, con base en casas individuales con jardines amplios, como los que caracterizan la mayor parte de las ciudades norteamericanas. Si, por ejemplo, Bogotá tuviera los habitantes por hectárea de la ciudad norteamericana típica, su área urbana sería unas veinte veces mayor que la actual, con la misma población; ocuparía toda la sabana de Bogotá y el valle de Ubaté" (Enrique Peñalosa, 2002).

Origen y evolución del proceso de suburbanización de Buenos Aires

Una vez examinadas posiciones a favor y en contra de la suburbanización en el contexto latinoamericano, este estudio se centrará en el proceso de suburbanización de Buenos Aires. Los investigadores urbanos coinciden en la identificación de tres momentos o estadios de expansión de Buenos Aires como metrópoli.

El primero se produjo desde finales del siglo XIX o principios del XX hasta la década de 1930, cuando los sectores socioeconómicos altos se localizaron en forma preferencial en el eje norte de la Ciudad de Buenos Aires. Por su parte, aquellos sectores en general descendientes en segunda línea de inmigrantes, que ascendían social y económicamente, y accedían a la modalidad de propiedad residencial en pequeña escala, lo hicieron en el eje oeste y sur.

La segunda fase, la más espectacular por la cantidad de población implicada y la distancia y cantidad de superficie expandida, es la que usualmente se denomina *suburbanización popular*. Este estadio ha estado relacionado principalmente, a pesar de sus altibajos, con el paradigma productivo basado en la sustitución de importaciones, característico del período 1940-1960. Igualmente estrecha es su relación con las políticas públicas en materia de migraciones internas y demografía; con el subsidio del transporte público masivo; con la redistribución de riquezas; con las políticas de vivienda para sectores populares –Fondo Nacional de la Vivienda– y medios –créditos del Banco Hipotecario Nacional–, que dieron lugar a la densificación vertical del área central y corredores norte y oeste de la Ciudad de Buenos Aires; con la producción pública de infraestructura básica, y con un mercado inmobiliario y fundiario prácticamente sin restricciones estaduales.[10] En este período, también cobran un lugar relevante las villas miseria de las áreas urbana y suburbana, características de la modalidad de asentamiento de los sectores excluidos del mercado y las políticas públicas.

Con la caída del modelo industrial se modificó el desarrollo metropolitano, pero continuó conformándose la periferia: el suburbio pasó a tener dos coronas. El crecimiento poblacional cobró mayor índice en la segunda, hecho que agudizó los conflictos ambientales

por el incremento de la demanda de infraestructura, equipamiento y servicios básicos insatisfechos, y por el uso masivo de terrenos sin condiciones para fines residenciales.

"El funcionamiento del mercado inmobiliario durante el segundo estadio de suburbanización, prácticamente sin regulación ni control estatales, dio como resultado un crecimiento sin restricciones, en tierras no siempre adecuadas (muchas veces inundables), sin infraestructura ni servicios, dejando intersticios desocupados y alejándose del centro tradicional de la ciudad y de los nacientes subcentros" (Pírez, 1999).

El tercer y último momento de expansión metropolitana hacia el suburbio estuvo vinculado con el proceso de suburbanización de grupos socioeconómicos altos y medios, de ahí que algunos lo designen como *subjurbanización de las elites*.

A partir de la implementación de la Ley de Reforma del Estado, la de Emergencia Económica[11] y el Plan de Convertibilidad (1991), se abrió en la Argentina un escenario cuyo rasgo central en materia de política habitacional, planificación urbana y ordenamiento territorial fue el repliegue del Estado y el protagonismo del sector privado. No se trató de un proceso de privatización directa, como el de las empresas de servicios públicos, sino de la transposición de criterios de gestión e intervención urbana desde el sector privado a la esfera pública. Así, por omisión al ejercer su potestad y sus atribuciones sustantivas, el Estado se corrió implícitamente de su función estratégica, que fue naturalmente asumida por el sector privado.

La profundización de la brecha socioeconómica y la escisión intraterritorial, potenciadas por el nuevo espacio residencial de las urbanizaciones cerradas y la infraestructura y equipamiento complementarios de este fenómeno (autopistas concesionadas con cobro de peaje, centros de consumo y recreación como shoppings, hipermercados y parques temáticos, complejos de oficinas, etc.), confirmaron las tendencias enunciadas: se acentuaron las situaciones de polarización y segmentación socioterritoriales en el interior de la Ciudad de Buenos Aires y su área metropolitana. Por un lado, se generaron regiones modernas y rentables, y por otro, atrasadas y no rentables (Ciccolella, 1999). Pero también surgieron regiones que, en un mismo territorio, vivenciaron al mismo tiempo las dos facetas: altos contrastes socioeconómicos de su población y modos de vida antagónicos que promovieron conflictos de consecuencias imprevistas.

Así como el proceso de suburbanización de Buenos Aires desde los años cuarenta tuvo origen en las migraciones de las masas populares provenientes del interior del país y de países limítrofes, en los años noventa, este se basó, en gran medida, en los flujos migratorios que encabezaron los sectores medio-altos y altos de la población desde el área central hacia la suburbana.[12] La complejidad del nuevo tejido socioeconómico mostró que si en el anterior proceso de suburbanización la producción

de vivienda desde el sector público se orientaba a sectores bajos y medio-bajos[13], en el último proceso el Estado promocionó el espacio residencial suburbano de sectores medio-altos y altos.

Tras la desaceleración de lo acaecido hasta los años sesenta, en la década del ochenta se anticipó un patrón de suburbanización de carácter extensivo y de menor densidad e intensidad de uso del suelo. Este proceso protagonizado por los clubes de campo (residencia transitoria con complemento de recreación, deporte y esparcimiento) fue embrionario del fenómeno de las urbanizaciones privadas como residencia permanente una década más tarde.

La última etapa de suburbanización, caracterizada por la proliferación de urbanizaciones cerradas, estuvo vinculada con la ampliación y modernización de redes de autopistas metropolitanas que, en conjunto con los cambios en las lógicas de distribución y comercialización (hipermercados, shoppings, etc.), configuraron una nueva geografía metropolitana. En esta emergieron nuevas centralidades, interconectadas por redes de autopistas, junto con centros de esparcimiento, de consumo y empresariales, que dieron cuenta de nuevas formas de uso y apropiación del espacio.

El segundo estadio del proceso de suburbanización se caracterizó por la participación de agentes inmobiliarios locales (como Kanmar y Vinelli) y por la subdivisión en pequeños lotes, con mayor intensidad de ocupación del suelo y baja densidad de población relativa. Los lotes resultaron accesibles a los sectores medios y bajos, y conformaron un tejido continuo y socialmente heterogéneo, que acompañó la traza ferroviaria y del transporte público, con provisión mínima o nula de infraestructura básica a cargo del Estado. Por su parte, en los años noventa, agentes locales y extranjeros, particularmente desarrolladores e inmobiliarias (Beccar Varela, Tizado, Castex, Consultatio, Irsa, Creaurban, La Cité, Ganzábal y Zorroaquín), adoptaron patrones de urbanización dispersos y de baja densidad poblacional; loteos de gran superficie, agrupados bajo la modalidad de urbanización cerrada, con baja intensidad de ocupación del suelo y densidad relativa de población. Esta forma de residencia promovió la discontinuidad en la trama urbana y la conformación de un tejido disperso, espacialmente fragmentado y socialmente homogéneo en el interior de cada emprendimiento, con infraestructura de servicios, seguridad y equipamientos comunes, provistos por el sector privado, y con accesibilidad asociada al automóvil particular.

De esta forma, al patrón de suburbanización de Buenos Aires se le yuxtapuso uno estadounidense, con la diferencia radical de que los suburbios de las ciudades de Estados Unidos fueron inicialmente territorios desocupados. Por el contrario, en la periferia de Buenos Aires, tras décadas de un proceso de suburbanización lento pero persistente de tejido abierto, se ocuparon las mejores tierras productivas de la pampa húmeda.

El proceso de suburbanización de la Ciudad de Buenos Aires produjo una reestructu-

ración general que se manifiesta, en la actualidad, en la lógica de organización del espacio productivo y del espacio destinado al consumo, y en la mutación de la lógica del espacio residencial, uno de los rasgos más destacados de dicho proceso.

"El espacio metropolitano se redefine respecto a las décadas anteriores; ya no existe el patrón de segregación ecológica que se había mantenido en el Área Metropolitana de Buenos Aires desde el período del gran crecimiento poblacional y territorial, en los años cuarenta. Actualmente la segregación ha cambiado su entorno y sus dimensiones relativas, dado que barrios cerrados y clubes de campo se localizan, en muchas zonas, cercanos a barrios donde vive población muy pobre, e incluso asentamientos en villas" (Clichevsky, 2002).

De ahí, resulta relevante indagar cómo se ha dado el fenómeno de las urbanizaciones cerradas en la Región Metropolitana, porque tanto en la Ciudad de Buenos Aires como en las principales ciudades latinoamericanas, la suburbanización por derrame incurrió en una dramática acentuación de la inequidad, característica del espacio suburbano metropolitano de los últimos años.

Las urbanizaciones cerradas como fenómeno paradigmático de la suburbanización de Buenos Aires en los años noventa. Sus causas e impacto en la reestructuración metropolitana

La Región Metropolitana de Buenos Aires[14] no ha quedado al margen de las transformaciones del territorio como consecuencia de los nuevos modos de producción del espacio a partir del paradigma económico imperante y el nuevo rol del Estado que caracterizó la década del noventa. Dichas transformaciones son evidentes en fenómenos tales como la aparición de emprendimientos residenciales suburbanos atípicos para la región, como las urbanizaciones cerradas. Estas tuvieron un fuerte impacto en las configuraciones urbanas, redefinieron la lógica de localización de actividades y la dinámica urbana metropolitana, y alteraron los patrones de metropolización y densificación. Por ello, se consideran la modalidad paradigmática de la suburbanización de Buenos Aires en este último período.

Para dar cuenta de este proceso resulta necesario establecer una clasificación de los diferentes tipos de urbanizaciones cerradas que permita visualizar algunas diferencias sutiles para la población en general, pero significativas a la hora de profundizar el análisis.[15]

Por un lado, existen los barrios cerrados como Fincas de Maschwitz, Barrio Parque Jorge Newbery o San Isidro Labrador; son urbanizaciones de perímetro cerrado, destinadas a la residencia de carácter permanente, con equipamiento comunitario (sede social, escuela privada bilingüe, gimnasio, etc.), de acceso

restringido, localizadas en un área urbana o suburbana; en algunos casos poseen equipamiento deportivo. La superficie total de estos barrios es de 21,56 hectáreas en promedio, aunque van de 0,64 a 250 hectáreas. Su densidad relativa es baja a medio-baja, con lotes de 200 a 9500 metros cuadrados (promedio de 986 metros cuadrados).

Por su parte, los clubes de campo, como San Diego, Echeverría del Lago, Martindale, o Estancia Abril, son complejos residenciales de perímetro cerrado y acceso restringido, en un área no urbana de extensión limitada sin conformar núcleo urbano. Cuentan con equipamiento deportivo, social y cultural, y una zona destinada a la actividad residencial de carácter transitorio hasta 1980 y permanente a partir de los años noventa. Su superficie promedio es de 93,52 hectáreas (de 3 a 430). Su densidad es baja, con lotes de 1313 metros cuadrados promedio (de 200 a 20.000).

Los clubes náuticos, entre ellos Boatcenter, Marinas Golf, Isla del Este o Club Náutico Hacoaj, representan otra forma de urbanización cerrada. Son un tipo particular de clubes de campo, con infraestructura para deportes náuticos, y que limitan, al menos en un borde, con espacios costeros.[16] Su superficie es en promedio de 96,09 hectáreas (de 3 a 345). Su densidad es baja a medio-baja y depende del loteo, cuya superficie oscila entre los 550 a 1500 metros cuadrados (859 metros cuadrados en promedio).

Los clubes de chacras, entre ellos, El Potrerillo, La Querencia, Puerto Panal o Chacras de Murray, por su parte, son complejos de perímetro cerrado y acceso restringido, con unidades residenciales de carácter semirural, en un área no urbana sin conformar núcleo urbano. La mayor parte de su superficie se destina a pequeñas actividades agropecuarias (con fines productivos o de esparcimiento); también, cuentan con equipamiento colectivo deportivo, social o cultural. Su superficie promedio es de 513,5 hectáreas (entre 3 y 2150). Su densidad relativa es muy baja, con lotes que van de 1000 a 100.000 metros cuadrados (18.550 en promedio).

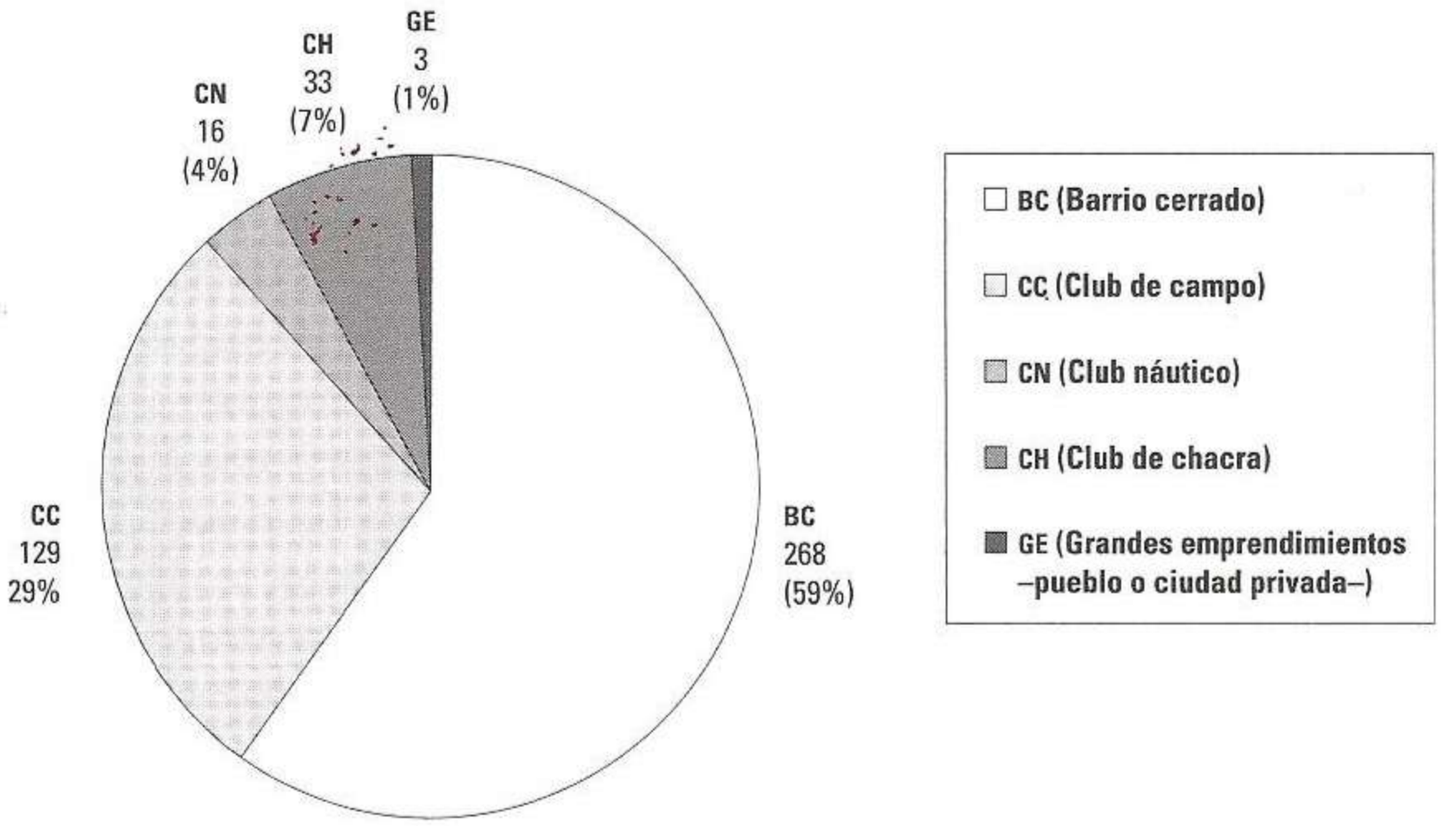
Por último, los grandes emprendimientos abarcan dos subtipologías: los pueblos privados y las ciudades privadas. El primer caso se refiere a complejos urbanos con infraestructura y equipamiento para abastecimiento y atención de actividades cotidianas; puede tener áreas residenciales cerradas y otras de equipamiento colectivo abiertas (con acceso directo desde el complejo). El segundo caso incluye barrios náuticos, residencias exclusivas y viviendas multifamiliares, con equipamiento cotidiano y de mayor envergadura (universidad, shopping, hipermercado, estaciones de transporte público, etc.) con potencial de nueva sub-centralidad. Su superficie promedio es de 866,66 hectáreas, aunque van de 550 a 1600. Su densidad varía de acuerdo a los emprendimientos, con superficie de lote promedio de 965 metros cuadrados (de 117 a 1200).

En cuanto a la distribución de las urbanizaciones cerradas según su tipología y tamaño, en el período 1989-99, de 449 urbanizaciones re-

levadas,[17] el 59% correspondía a la tipología de barrio cerrado, el 29% a la de club de campo y el 12% restante se repartía entre clubes de chacras, clubes náuticos y grandes emprendimientos, con incidencias parciales del 7%, 4% y 1% respectivamente. Pero si se contrastan con la superficie de suelo consumida, en primer lugar se encontraban los clubes de chacras con el 45% y en segundo puesto los clubes de campo con el 30%. Los barrios cerrados descendían del primero al tercer puesto con el 14,5%, los grandes emprendimientos incrementaban su incidencia con el 8% y los clubes náuticos insumían el 3% de la superficie total de urbanizaciones cerradas de ese momento. Tal distribución relativamente inversa evidencia la producción atomizada de los barrios cerrados en veintitrés partidos. Los clubes de campo mantenían similar participación, pero consumían mayor magnitud de suelo (93,52 hectáreas promedio los clubes de campo, frente a 21,56 para los barrios cerrados, con superficies mínimas de 0,64 y 3 hectáreas, y máximas de 250 y 430 respectivamente).

Urbanizaciones cerradas en la RMBA

Incidencia por tipologías en la década de 1990



Elaboración propia. Fuentes: *Clarín*, supl. Countries; *La Nación*, supl. Countries y Barrios Privados, y revista *Intercountries, Guía Countries & Barrios Privados*.

Los clubes de campo presentaban rasgos de distribución atomizada similar a los barrios cerrados, aunque su antigüedad es distinta: el primer club de campo existe desde la década de 1930 y se consolidó como tipología en los años ochenta, mientras que los barrios cerrados surgieron en la década de 1990. La menor cuantía de los clubes náuticos (solo 4% del total) guardaba relación con su dependencia para la práctica de deportes náuticos de terrenos costeros por lo que su oferta se acotó y el suelo costero vio exacerbada su renta de monopolio.

El año 1996 presentó un punto de inflexión en este nuevo proceso de vivienda suburbana con la incorporación de 163 nuevas urbanizaciones cerradas solo en el bienio 1997-1998, con una incidencia del 105% sobre la cuantía existente hasta mediados de la década (155 unidades).[18]

En la segunda mitad de los años noventa, los clubes de chacras fueron la nueva opción de urbanización; diversificaron la oferta, con el índice más alto de atomización espacial: 33 unidades radicadas en trece partidos diferentes. Se localizaron en la extrema periferia y llegaron a quintuplicar la superficie promedio de los clubes de campo, dada la extensión de suelo requerida para sus actividades seudo productivas.

Por otra parte, la superficie promedio de mayor magnitud correspondió a la tipología de grandes emprendimientos (866,66 hectáreas), con solo tres de ellos lanzados hacia fines del decenio, que oscilaban entre las 450 y 550 hectáreas para los pueblos privados y 1600 hectáreas para la ciudad privada.

La magnitud del suelo consumido por las urbanizaciones cerradas fue de 34.071,36 hectáreas aproximadamente, lo que significó para ese momento el 2% del suelo suburbano de la Región Metropolitana de Buenos Aires. De 35 partidos que participaban de este nuevo proceso de suburbanización, en trece de estos las urbanizaciones cerradas superaban el 2% de incidencia de la superficie total del partido, entre ellos Pilar (16%), San Vicente (10%), Exaltación de la Cruz (9%), Esteban Echeverría, Brandsen, Luján, Tigre (8 al 6%), Cañuelas, Escobar, Moreno, San Miguel del Monte (6 al 2%). Se trató principalmente de los partidos de las coronas más alejadas del área central, puesto que allí se desarrollaron las tipologías que requerían mayor superficie (clubes de chacras, grandes emprendimientos y clubes de campo). El resto, con incidencias inferiores al 2%, correspondió a partidos de la primera y segunda coronas metropolitanas, con predominio de barrios cerrados en la primera y clubes de campo en la segunda y tercera.

Respecto de las tendencias de localización, los emprendimientos se distribuyeron con preeminencia en el corredor norte (autopista Panamericana), que absorbió el 72% del total. En el oeste (autopista del Oeste) se ubicó el 13%; en el suroeste (autopista Ricchieri-Ezeiza-Cañuelas), el 9,5% y en el sur (autopista Buenos Aires-La Plata), el 5,5%. El corredor norte se ramificó en tres subejes: Pilar (51%), Campana (29%) y Tigre (17%) –56%, 23,5% y

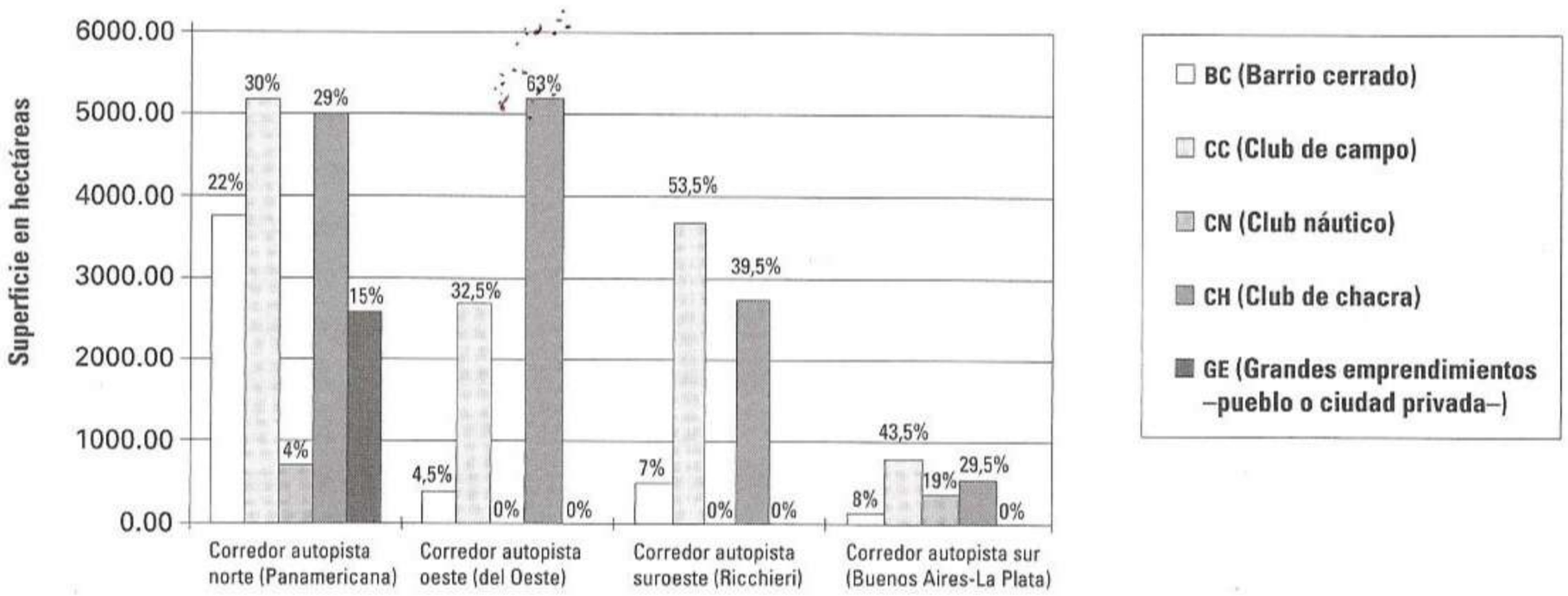
20,5% respectivamente, si se considera la superficie de suelo absorbida–. Si se tiene en cuenta la superficie de las urbanizaciones cerradas por corredor, la distribución ha sido más pareja: el norte descendió al 50%, el oeste y el suroeste abarcaron el 45% y el sur se mantuvo estable.

En cuanto a la especialización de los corredores metropolitanos (autopistas) por tipología de urbanizaciones cerradas, en el corredor norte predominó la de los barrios cerrados, mientras que en los demás la de mayor incidencia fue la de los clubes de campo, especialmente en el suroeste. Allí y en el norte se radicaron esas urbanizaciones en los años setenta y ochenta. En los años noventa la tipología barrio cerrado ha superado ampliamente la trascendencia de los clubes de campo en el estadio anterior y se transformó en la tipología protagónica del fenómeno llamado *auge de las urbanizaciones cerradas*.

El papel de los clubes de chacra en el corredor oeste no es, sin embargo, poco protagónico: el inicio de la consolidación de ese corredor es contemporáneo del crecimiento de esta modalidad de espacio residencial. Si se contempla

Urbanizaciones cerradas en la RMBA en la década de 1990

Tipologías según superficie por corredor metropolitano (autopistas)



Urbanizaciones cerradas en corredores metropolitanos (autopistas)

Elaboración propia. Fuentes: *Clarín*, supl. Countries; *La Nación*, supl. Countries y Barrios Privados, y revista *Intercountries, Guía Countries & Barrios Privados*.

la distribución de tipologías por corredor según superficie, en el norte la incidencia se emparejaba; en el oeste, encabezaban los clubes de chacra; en el suroeste y sur, los clubes de campo, y los clubes náuticos se distribuían sobre los dos corredores costeros.

Teniendo en cuenta sus ventajas comparativas o las políticas territoriales, urbanísticas y de desarrollo socioeconómico, inducidas desde los gobiernos locales (Pilar, Tigre, Luján o Exaltación de la Cruz), existieron partidos especializados en alguna tipología. Pilar y Berazategui lideraban el fenómeno de los clubes de campo y barrios cerrados en sus respectivos corredores; Tigre, Escobar, Berazategui y San Fernando, los clubes náuticos; los clubes de chacras se localizaron en Exaltación de la Cruz, Brandsen, Monte, Zárate y Cañuelas; y los grandes emprendimientos, en Pilar y Tigre. Por otra parte, se evidenció la inducción del proceso de valorización del corredor oeste, vinculado a capitales mixtos que intervinieron en la ejecución y explotación de la autopista del Oeste (1997), adquirieron terrenos estratégicos para urbanizaciones cerradas y se apropiaron de la renta diferencial resultante de estas operaciones inmobiliarias.

Con relación al proceso de valorización del suelo según la localización,[19] en el corredor norte se dio el precio promedio del suelo más alto (que duplicó al más bajo del corredor oeste). Los precios promedio en los corredores norte y sur fueron influenciados por el prorrateo de la tipología club náutico, que presentó generalmente los valores más altos y llegó a $600 el metro cuadrado. En el corredor norte se enfatizó esta diferencia, puesto que el corredor se especializó en la tipología barrio cerrado (principalmente en el subeje Pilar), que presentó los precios más altos luego de los clubes náuticos. La tipología club de chacra fue la de menor precio del suelo, pero la adquisición del lote resultó quizás más onerosa que las demás tipologías, por su mayor superficie. Similar situación se dio con la tipología club de campo por la magnitud de los predios destinados a la infraestructura deportiva. Sus expensas fueron más caras que las de los barrios cerrados, aunque no siempre incluyeron equipamiento para deportes.

Respecto de la división jurisdiccional, se pudieron visualizar los anillos concéntricos de valorización del suelo con valores medio-altos para vinculados a los partidos correspondientes al segundo cordón metropolitano y medios y bajos en gradiente hacia afuera. De esta manera, se verificaron aspectos de la teoría de la renta del suelo urbano y del enfoque teórico urbano del mercado y se reconocieron, también, nuevas y viejas subcentralidades metropolitanas. Los partidos de la zona norte del tercer cordón (Pilar, Tigre, San Fernando) tuvieron los valores más altos, en respuesta a factores estructurales de la conformación de la metrópoli, con sinergias que favorecieron la localización de emprendimientos de los sectores socioeconómicos altos en el corredor norte. Esto se superpuso a la lógica de anillos concéntricos, con nuevas subcentralidades (a excepción de San Fernando, cuyo posicionamiento

en el rango superior se relacionó con la incidencia de la tipología club náutico).

Las diferencias de precios del suelo mostraron que cada municipio poseía diversidad de opciones para *target* alto y medio-alto. Como los valores más bajos se correspondían con la tipología club de chacra, y al multiplicarlos por sus grandes superficies el desembolso económico para la compra se empataba con el de los barrios cerrados o los clubes de campo, de superficies menores, se infiere que la población objetivo de las urbanizaciones cerradas no se definía solo por el valor del suelo, sino también por tipología y localización.

En cuanto al valor global promedio del lote, según la tipología, la mayor concentración de barrios cerrados y clubes de campo se dio en los rangos medios ($50.000 a $75.000) y se dispersó hacia los valores extremos; la modalidad club de chacra se distribuyó en forma pareja entre los rangos medio-bajos y medios; los valores más altos correspondieron a clubes náuticos y clubes de campo, y luego a barrios cerrados.

Si consideramos los componentes principales del espacio residencial (suelo y vivienda) en cuanto a valor del suelo,[20] el rango más bajo se presentó en los corredores sur, suroeste y oeste (de $25 a $75 por metro cuadrado) y el rango de valores medios y medio-altos, en el oeste, el noroeste y el norte (de $75 a $125 por metro cuadrado). En cuanto a valores de vivienda, el rango bajo se registró en los corredores oeste y suroeste (de $600 a $800 por metro cuadrado); el medio, en el suroeste, el oeste, el noroeste y el norte (de $80 a $1000 por metro cuadrado); el alto (de $1000 a $1200 por metro cuadrado) se verificó en el norte, el noroeste, el oeste y el sur, y el más alto (más de $1300 por metro cuadrado), en parte de los corredores norte y noroeste.

De este modo, una vez en circulación, la distribución espacial de las urbanizaciones confirmaría la consolidación del proceso de descentralización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Al superponerse esta lógica a la determinada por el proceso anterior de suburbanización, el territorio y el mercado fundiario sufrirían alteraciones en la estructura de precios del suelo.

Uno de los datos más difíciles de obtener ha sido la cantidad real de población involucrada en este proceso. Para esto, debería accederse a datos censales desagregados de modo que las fracciones censales quedaran recortadas según las unidades territoriales correspondientes a las urbanizaciones cerradas. Esto requeriría de previsiones metodológicas por parte de los organismos censales, puesto que no existen encuestas origen-destino que puedan dar cuenta de los movimientos migratorios internos de la región metropolitana. Sin embargo, por medio de algunas entrevistas y opiniones de agentes, se pudieron inferir algunas tendencias. Por ejemplo, en general han migrado a las urbanizaciones del corredor norte y noroeste, especialmente a las ubicadas en los partidos de Pilar y Tigre, residentes de la zona norte de la Ciudad de Buenos Aires (Belgrano, Saavedra, Palermo, Barrio Norte) y de los municipios

ubicados al norte de la Avenida General Paz dentro de la primera corona metropolitana. San Isidro y Vicente López solo habrían perdido casi un 2,4% y 5,5% respectivamente de población en el período intercensal que abarcó desde 1991 a 2001 (23.111 habitantes entre ambos). En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los barrios de Palermo, Barrio Norte, Belgrano, Núñez, Saavedra, Retiro, Recoleta, Coghlan, y la zona histórica de San Nicolás, San Telmo y Monserrat, en el mismo período, perdieron entre el 17% y el 3,5% de sus respectivas poblaciones (aproximadamente 96.510 habitantes entre los distritos escolares IX, X, XV, IV; y 8605 en el distrito I que, además de Retiro y Recoleta, incluye Monserrat, San Telmo, San Nicolás y La Boca). Por otra parte, se calcula que 174.991 personas residían bajo la modalidad de urbanización cerrada en los partidos de Pilar, Tigre, Escobar, Campana, San Miguel, Malvinas Argentinas, Exaltación de la Cruz, José C. Paz y Zárate, en la segunda y tercera coronas de los corredores metropolitanos norte y noroeste, y en San Fernando (por su localización costera dentro de la primera corona), luego del proceso de ampliación y modernización de la autopista Panamericana y sus ramales Tigre, Pilar y Escobar.

En opinión de algunos agentes inmobiliarios, los principales compradores de urbanizaciones cerradas en el corredor oeste, en especial en los partidos de Moreno, Luján, San Miguel y General Rodríguez, provenían de partidos limítrofes a la Ciudad de Buenos Aires dentro de la primera corona y de barrios del oeste de la Ciudad de Buenos Aires; entre ellos, Villa Devoto, Villa del Parque, Monte Castro, Villa Ortúzar, Agronomía, Floresta, Flores, Villa Luro, Vélez Sarsfield. Se estima que el actual partido de Morón (sin lo que son hoy Hurlingham e Ituzaingó) habría perdido 18.211 habitantes en el período intercensal 1991-2001. Esto equivaldría a una incidencia del 5,56% de su población de 1991, antes del proceso de subdivisión y de la modernización de la autopista del Oeste, y la localización de urbanizaciones cerradas en partidos de la segunda y tercera coronas del corredor oeste. Por otra parte, entre los distritos escolares XII, XVII, XVIII, XVI, XIV que involucran los barrios enunciados, se han perdido 24.855 residentes en el mismo período intercensal. Asimismo, se estima que entre los partidos de Moreno, Luján, General Rodríguez, Marcos Paz y Merlo de la segunda y tercera coronas del corredor metropolitano oeste, en el año 2001 estaban residiendo bajo la modalidad de urbanización cerrada 30.865 personas (cálculo sobre la base de lotes informados como vendidos).

Si bien no pudieron trazarse relaciones lineales, porque las cuantías de población censada no estaban desagregadas de acuerdo con su condición socioeconómica georreferenciada, los datos censales procesados para este trabajo resultaron suficientemente elocuentes. A estos se les superpuso información cualitativa tomada a partir de entrevistas a residentes y operadores inmobiliarios, que reforzaron la hipótesis de estas migraciones internas metropolitanas desde el norte de la Ciudad de Buenos Aires y la

Tabla 1. Crecimiento demográfico suburbano y urbanizaciones cerradas (uc)

Corredor	Cordón	Partido RMBA	Lotes vendidos en UC * a 2001	Grupos familiares residentes *	Estimación de población residente según cantidad de lotes vendidos **	Diferencia de población en el período intercensal 1991-2001 ***	Incidencia de crecimiento o decrecimiento de población en el período intercensal (%) ***			
							1991-2001	1980-1991	1970-1980	1960-1970
Noroeste	1	Tres de Febrero ****				-13.457	-3,85	1,14	10,2	19,01
	1	Gral. San Martín				-5.616	-1,38	11,26	1,4	29,35
	2	José C. Paz	490	500	2.205	42.809	22,89	28,9	59,43	88,72
	2	Malvinas Argentinas	1.179	678	5.305,5	50.452	21,1	28,9	59,43	88,72
	2	San Miguel	1.214	603	5.463	40.585	19,08	28,9	59,43	88,72
	3	Exaltación de la Cruz	933		4.198,5	6.992	40,96			
	3	Pilar	16.886	6.620	75.987	88.559	61,47	70,64	76,86	54,82
Norte	1	San Fernando	818	641	3.681	5.790	4	8,34	11,76	7,35
	1	San Isidro	1.289	1.067	5.800,5	-7.195	-2,41	3,41	15,66	32,94
	1	Vicente López ****				-15.916	-5,5	-0,54	2,07	15,15
	2	Tigre	8.931	2.350	40.189,5	39.997	15,51	24,99	35,46	66,08
	3	Zárate	434	105	1.953	8.895	9,71			
	3	Campana	1.803		8.113,5	1.282	16,91			
	3	Escobar	6.199		27.895,5	49.525	38,56	57,79	76,35	62,58
Oeste	1	Hurlingham	6	2	27	13.716	8,53	6,5	23,14	42,13
	1	La Matanza	35		157,5	132.153	11,79	18,09	44,05	64,09
	1	Ituzaingó	403	80	1.813,5	8.198	5,48	6,5	23,14	42,13
	1	Morón				-18.211	-5,56	6,5	23,14	42,13
	2	Moreno	3.443	1.053	15.493,5	92.786	32,25	47,97	70,5	92,19
	3	Merlo	57		256,5	79.279	20,28	33,59		
	3	Marcos Paz	940	45	4.230	13.950	47,93	43,9	34,21	19,57
	3	Gral. Rodríguez	944	199	4.248	19.484	40,27	51,03	35,76	24,1
	3	Luján	1.476	163	6.642	13.053	16,19			
Sur	1	Avellaneda ****				-15.830	-4,59	3,25	-1,01	3,37
	1	Lanús ****				-14.926	-3,19	0,34	3,81	19,82
	2	Quilmes	21	3	94,5	2.419	0,47	14,48	25,71	11,79
	2	Presidente Perón	888	244	3.996	16.747	38,71			
	2	Berazategui	1.896	450	8.532	43.024	17,57	21,33	58,03	
	3	La Plata	501	56	2.254,5	28.536	5,27			
	3	Ensenada ****				3.004	6,23			
	3	Berisso ****				5.101	6,82			

Corredor	Cordón	Partido RMBA	Lotes vendidos en UC * a 2001	Grupos familiares residentes *	Estimación de población residente según cantidad de lotes vendidos **	Diferencia de población en el período intercensal 1991-2001 ***	Incidencia de crecimiento o decrecimiento de población en el período intercensal (%) ***			
							1991-2001	1980-1991	1970-1980	1960-1970
Suroeste	1	Lomas de Zamora ****				16.964	2,95	12,59	24,18	50,97
	2	Ezeiza	1.196	296	5.382	35.249	44,15		69,97	59,4
	2	Esteban Echeverría	2.698	1.177	12.141	51.121	26,54	1,94	69,97	59,4
	2	Almirante Brown ****				63.440	14,08	35,79	35,47	78,94
	2	Florencio Varela ****				94.090	36,9	47,01	76,19	136,04
	3	Brandsen	710	41	3.195	3.994	21,68			
	3	Cañuelas	1.020	99	4.590	9.824	30,13	28,42	18,48	6,86
	3	San Vicente	1.387	85	6.241,5	10.160	29,77	-38,85	42,4	52,85
	3	Gral. Las Heras ****				1.748	15,91	17,24	25,28	1,25

* Según información difundida en suplementos especializados (Revista *Intercountries*, y diarios *Clarín* y *La Nación*) hasta el año 2001.

** Se computa la cantidad de lotes vendidos según * y se aplica un factor de 4,5 miembros por grupo familiar, según las características promedio de los consumidores de este tipo de espacio residencial.

*** Elaboración propia sobre información censal provisoria del Censo Nacional de Población y Vivienda del INDEC, año 2002.

**** Partidos sobre los que no se registra localización de UC.

– Los partidos de Hurlingham, Ituzaingó y Morón son producto de las subdivisiones jurisdiccionales-administrativas que se efectuaron en 1994 en el partido de Morón.

– Los partidos de José C. Paz, Malvinas Argentinas y San Miguel son producto de las subdivisiones jurisdiccionales-administrativas que se efectuaron en 1994 en el partido de Gral. Sarmiento.

– El partido Presidente Perón surge con parte de escisiones de San Vicente, Esteban Echeverría y Florencio Varela. El partido de Ezeiza surge también como escisión de Esteban Echeverría.

Por lo tanto, los partidos creados en 1994 así como los que fueron escindidos, presentan rasgos demográficos que podrían estar vinculados a esas transformaciones administrativas.

– El partido de Berazategui se conforma oficialmente en 1958 con una escisión del partido de Quilmes.

primera corona metropolitana hacia el segundo y tercer cordón; y desde el centro y oeste de la Ciudad de Buenos Aires y partidos del oeste del primer cordón metropolitano, hacia la segunda y tercera coronas del oeste.[21]

Más aún, al analizarse los valores promedio de los terrenos en urbanizaciones cerradas de la zona norte y de la zona oeste, pudo establecerse un argumento complementario: si los precios del metro cuadrado de terreno[22] de las urbanizaciones cerradas ubicadas sobre el corredor norte (Pilar y Tigre) promediaban los U$S45 a U$S616 por metro cuadrado para casa a estrenar con lote incluido, y los del corredor oeste (Moreno y Luján), los U$S30 a U$S495 por metro cuadrado a estrenar con lote incluido, podría deducirse que este producto inmobiliario estuvo dirigido preferentemente a un mercado con capacidad adquisitiva alta y media-alta en la zona norte y media-alta a media-media en la zona oeste. Esto se verificaría por las características socioeconómicas de los emigrantes de la zona norte y la zona oeste de la Ciudad de Buenos Aires y la primera corona metropolitana.

Por su parte, la zona sur (corredores sur y suroeste) ganó 192.432 nuevos residentes en el período intercensal 1991-2001. No se incluyen en ese cómputo los 155.111 habitantes ganados por los municipios de Florencio Varela, Almirante Brown y Quilmes, porque allí prácticamente no se instalaron urbanizaciones cerradas; ese crecimiento corresponde casi exclusivamente a grupos de los niveles socioeconómicos más bajos y excluidos. Tampoco se considera el crecimiento de Lomas de Zamora por no presentar este tipo de emprendimientos (aunque sí los de tipo torre amurallada al igual que en Quilmes) mixturando sectores medios y bajos.

Al margen de la movilidad relativa ocasionada por las subdivisiones de viejos partidos e incorporaciones de nuevos, y de la relevancia que adquirían La Plata, Ensenada y Berisso en el nuevo contexto regional que abre el Mercosur y el proyecto del puente Buenos Aires-Colonia, es significativo que simultáneamente con la terminación de la autopista Buenos Aires-La Plata, el tipo urbanización cerrada haya computado 46.332 residentes permanentes (la cuarta parte de la población total absorbida en esta zona metropolitana durante los años noventa). Además resulta relevante destacar el incontable aumento de la modalidad residencial en villas de emergencia y barrios carenciados que se expanden en la zona sur y suroeste.

Con relación al nivel de precios de los terrenos y casas con lote (promedio de U$S30 y U$S587 respectivamente) en urbanizaciones cerradas de la zona sur, se produciría un mecanismo similar al acontecido en el corredor oeste. Sin embargo, de la información recabada por medio de las entrevistas con residentes y agentes inmobiliarios en esta zona, no surgió un patrón tan marcado. En este caso se trataría más bien de grupos de muy alto nivel adquisitivo provenientes de barrios de la zona norte de la Ciudad de Buenos Aires (Recoleta, Barrio Norte, Belgrano, San Nicolás) y de nivel

Tabla 2. Precios de los terrenos y casas con lote en urbanizaciones cerradas

Corredor	Partido	Valor mínimo lotes en UC (u$s/m²)	Valor máximo lotes en UC (u$s/m²)	Valor mínimo casas a estrenar con lote incluido (u$s/m²)	Valor máximo casas a estrenar con lote incluido (u$s/m²)
Norte	Pilar	24	75	350	700
	Tigre	15	66	400	1.000
Oeste	Moreno	20	32	400	550
	Luján	23	50	380	650
Sur	Berazategui	36	40	550	850
	E. Echeverría	21	26	400	550

Fuente: Suplemento Countries, Barrios Privados y Chacras, diario *Clarín*, 19 de mayo de 2002.

adquisitivo medio-alto y alto proveniente del noroeste de la Ciudad (Saavedra, Villa Urquiza, Villa Devoto, Villa del Parque, Villa Crespo, Almagro).

En materia de normativa urbanística (una de las formas explícitas de las políticas urbanísticas), los territorios donde se localizaron esas urbanizaciones pertenecen a la jurisdicción provincial y sus municipios se enmarcan en la Ley de Usos del Suelo y Ordenamiento Territorial N° 8912/77, cuyo objetivo es estructurar el tejido urbano disperso, con requerimientos específicos para operaciones de subdivisión, dimensión de parcelas, zonificación según usos e infraestructura básica. Así, cada municipio sanciona su código de zonificación (segunda etapa de la ley), algunos se encuentran en la tercera etapa (plan urbano) y otros en la cuarta (planes particularizados) de manera incipiente. Los clubes de campo fueron considerados legalmente por Decreto Reglamentario N° 9404/86 Clubes de Campo; además se contempló la vivienda de fin de semana y se especificó su localización en áreas complementarias y rurales.

Pero al reconocerse la proliferación de nuevas urbanizaciones cerradas como residencia permanente, se elaboró una normativa particularizada (Decreto Provincial 27/98 de Barrios Cerrados) y se consideraron su localización en áreas urbanas y sus características funcionales y morfológicas.[23]

También existe un proyecto de Ley de Propiedad Residencial que la Federación de Clubes de Campo propone anexar al Código Civil. Hasta el momento, ha jugado un singular papel la Ley Nacional de Propiedad Horizontal N° 17512/48 como encuadre legal.

Pese a la elaboración de normativa, estas perspectivas tan generales y sectoriales impi-

den adoptar criterios para la toma de decisiones sobre desarrollo económico y ambiental desde una dimensión global. Por otra parte, el procedimiento no contempla el impacto ambiental y socioeconómico a escala regional que las sinergias de esos procesos estarían ocasionando ni la potenciación de efectos negativos para el desarrollo y la gestión metropolitana, originados, algunas veces, por intereses y políticas contradictorias entre lo local y lo regional. Un ejemplo del impacto ambiental es la contaminación de las napas freáticas y la modificación de la geografía isleña del delta en el Tigre. Este hecho se dio como consecuencia de los movimientos de tierras y las excavaciones que produjo la ingeniería de polderización para los rellenos de los terrenos anegables sobre los cuales se asientan muchos de estos emprendimientos. En muchos casos, el perjuicio va directamente en contra de los propios intereses económicos de sus residentes por el deterioro que genera en las edificaciones (fisuras en las terminaciones de las viviendas, rajaduras estructurales, ingreso de humedad, etc.) el movimiento de los cimientos en terrenos rellenados sin la consolidación necesaria ni las fundaciones requeridas.[24]

Además, ese tipo de normativa demuestra que el Estado no priorizó el desarrollo complejo de la ciudad (al estilo de los planes reguladores o los códigos de zonificación de carácter general), sino que se abocó a partes sectoriales de ella.

El texto del Decreto N° 1727/02 de la provincia de Buenos Aires refuerza y acredita la intencionalidad identificada: descentraliza los trámites de otorgamiento de prefactibilidad y factibilidad a las urbanizaciones cerradas dentro del ámbito del municipio que suscriba un convenio con la provincia; así, quedan exceptuadas cuestiones vinculadas a la tramitación de la aptitud hidráulica y la subdivisión del suelo, que aún dependen de la órbita provincial. Asimismo incorpora una instancia de audiencia pública no vinculante, dirigida solamente a las personas físicas o jurídicas domiciliadas en el municipio involucrado, con el requisito de acreditación de contribuciones de tasas e impuestos municipales al día. Sin ahondar en el contenido de esa ley centrada en la asignación de usos del suelo, no se puede dejar de observar, una vez más, que desde el mercado o desde el Estado, esta modalidad de apropiación del espacio suburbano está destinada a los sectores con capacidad adquisitiva, tanto para poder pagar el precio definido por los desarrolladores y comercializadores de este producto inmobiliario, como para poder opinar sobre la conveniencia de la asignación de esos usos del suelo en calidad de ciudadanos calificados por su aptitud para el pago de los impuestos. De esta manera, la proliferación de urbanizaciones cerradas como nueva oferta residencial orientada a sectores medios y altos ha dejado de ser un fenómeno emergente para convertirse en un proceso en consolidación.

A continuación se destacan algunas mutaciones referidas al espacio residencial suburbano del último período de suburbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

- La política habitacional se diversificó en sus formas de operar y su población objetivo para ceder espacio a la participación directa del sector privado.
- En la producción del nuevo espacio residencial, el capital global encontró mayor realización en el circuito financiero.
- La vivienda de fin de semana se convirtió en vivienda permanente en el área suburbana para sectores medio-altos y altos, y se yuxtapuso a las modalidades residenciales de sectores socioeconómicos bajos y excluidos en constante crecimiento.
- Se dio un cambio de la tipología y la escala de pequeños a grandes emprendimientos residenciales; de la intervención en pequeños lotes a otras en predios desde 1 hasta más de 2000 hectáreas en el periurbano y de 1/5 a 1 manzana en la Ciudad de Buenos Aires.
- Se produjo el pasaje de un circuito de actores nacionales (promotores, constructores, inversores, etc.) a un nuevo tipo de actor desarrollador y a una conjunción de capitales mixtos.
- Se pasó de normas de uso del suelo generales a normativa particularizada y sectorial (como los Decretos N° 27/98 y 1727/02 de barrios cerrados).
- Inicialmente, se orientó el *target* de estos emprendimientos a profesionales jóvenes de niveles medio-altos con hijos en edad escolar, lo que priorizó la oferta de servicios de seguridad, exclusividad, equipamiento especial y espacios verdes privados. Luego dicho *target* se amplió a los sectores medios.
- Los eslóganes de comercialización y marketing exaltaron variables como seguridad, calidad ambiental, exclusividad, marca y expensas reducidas.
- Las tendencias de localización privilegiaron el corredor norte.
- El espacio residencial tendió a especializarse y a perder la heterogeneidad característica del tejido socioterritorial de las ciudades de América latina (patrón europeo) para avanzar hacia un patrón de tipo enclave (patrón americano).
- Se identificaron procesos en los que a la población de escasos recursos le sucedió la de mayor nivel adquisitivo. Así, esta última se apropió de las mejoras en infraestructura y equipamiento obtenidas como reivindicación de los primeros sectores que poblaron esas zonas. Por lo tanto, se produjo una nueva expansión de la mancha urbanizada alrededor de las nuevas áreas recualificadas.
- Se originó la atracción de población de escasos recursos seducida por la acotada oferta laboral que las urbanizaciones generaron (servicios de seguridad, limpieza y jardinería). De esta forma, surgieron asentamientos ilegales en condiciones socioambientales deplorables, que recrearon escenarios territoriales similares a los feudales.
- Se crearon deseconomías de urbanización en cuanto a provisión de infraestructura por redes (cloacal, pluvial, agua potable, gas natural, apertura de vías circulatorias) a distancias cada vez más extensas.

- Se afectó la gobernabilidad a nivel local a causa de emprendimientos cerrados del rango de miniciudades (conflictos con las recaudaciones impositivas, confrontación de criterios en cuanto al pago de tasas por los servicios públicos, etc.).
- Se comenzó a degradar y despoblar el área central, a causa del proceso de emigración hacia la periferia.
- Se distorsionó el proceso de valorización de la tierra urbana y rural a escala local y regional.
- Se produjo una gran pérdida de recursos naturales y turísticos ocasionada por la modificación significativa de los paisajes naturales (por ejemplo, el borde costero por el aumento de las superficies antropizadas).
- Se degradó el ambiente natural debido a las nuevas actividades desarrolladas por la instalación de barrios cerrados.
- Se comprometieron recursos no renovables como la pérdida de biodiversidad (la eliminación de especies autóctonas) o la pérdida de tierras productivas debido al consumo de suelo rural para actividades residenciales.
- Se modificaron los regímenes naturales de drenaje hídrico a escala regional, con riesgo de inundaciones, por no tener en cuenta que la multiplicación y la concentración de los barrios cerrados sobre terrenos rurales o complementarios, sin considerar las amplias masas impermeabilizadas de suelos de las nuevas urbanizaciones, alteran no solo la dinámica hídrica a nivel local, sino el sistema regional de cuencas.
- Se incrementaron los consumos energéticos ocasionados por el aumento de la movilidad (prioritariamente, viajes particulares por automotor) y los niveles de contaminación en la periferia.
- Se saturó la infraestructura (principalmente la cloacal y pluvial, por sobrecarga y obsolencia) y las redes viales de la Ciudad de Buenos Aires por el aumento indiscriminado de densidad poblacional en virtud de la redensificación vertical de áreas urbanas saturadas.
- Se reprodujeron barreras urbanas por la ruptura de la trama urbana tradicional, según los nuevos patrones de los emprendimientos residenciales, sumados a megaemprendimientos de consumo, recreación y polígonos industriales.
- Se promovieron y agudizaron los procesos de segregación socioterritorial metropolitanos; así, se potenciaron los cambios en las pautas de urbanización y suburbanización: de un tejido social relativamente heterogéneo a un tejido dividido, escindido y a una sociedad polarizada y fragmentada.

En cuanto a las tendencias espaciales, se pueden señalar los siguientes cambios:

- El proceso de suburbanización en las principales ciudades latinoamericanas y en la Ciudad de Buenos Aires se orientó hacia una creciente privatización del espacio urbano en la periferia de la ciudad metropolitana. Desde el punto de vista del impacto metropolitano de este proceso, "[...] estas transformaciones, apoyadas sobre una estructura

socioeconómica históricamente desigual estarían agravando las desigualdades preexistentes" (Mignaqui, 1997).

- La nueva configuración urbano-regional de la Región Metropolitana de Buenos Aires puso en evidencia su sensibilidad a proyectos de alto impacto ambiental, social y económico.

"Nuevas tipologías edilicias y emprendimientos urbanísticos comienzan a coexistir con los precedentes, lo que determina nuevos escenarios territoriales donde el conflicto y el contraste socioeconómico son los rasgos dominantes" (Szajnberg, 1998).

- Los sectores medios se localizaron en áreas ocupadas en el pasado por grupos populares. Este fenómeno estuvo vinculado con la consolidación de nuevos patrones de acción de los promotores capitalistas, que incursionaron en la producción para capas de ingresos medios; también, se relacionó con el hecho de que las tierras para las localizaciones tradicionales de estos grupos comenzaron a resultar escasas, costosas y alejadas.
- Los espacios se diferenciaron, cada vez más, según las condiciones económicas de la sociedad; igualmente, se redefinió la lógica de segregación ecológica de antes de los años cuarenta hacia una que ubica muchas veces de manera lindera el espacio de la riqueza y la pobreza en los suburbios.
- Este tipo de suburbanización, que resuelve dentro del perímetro cerrado privado actividades de carácter público (ocio, recreación, educación, deporte, incluso abastecimiento), generó una amenaza que debilita el carácter colectivo de la ciudad como un todo y refuerza la segmentación física y social.
- Esta modalidad residencial produjo rigidez en las transformaciones del espacio construido ante la extensión de la copropiedad privada de zonas cada vez más amplias. Este fenómeno dificultó la factibilidad de reconversión futura de estos espacios. Una de sus contradicciones, precisada como la contraparte empírica en la distribución territorial de los sectores sociales, fue la polarización de la sociedad. Por un lado, los sectores con capacidad para proveerse de servicios básicos y suntuarios dentro del perímetro materializado por el nuevo espacio residencial ya no necesitaron de la ciudad colectiva para acceder a dichos servicios y el Estado disminuyó su capacidad de provisión de infraestructura y equipamiento comunitario; por otro, la polarización socioterritorial se manifiestó en sus aristas más agudas.
- El paisaje urbano característico del modelo de ciudad europeo, más compacto desde el punto de vista físico y equitativo en términos de apropiación social, comenzó a ceder paso al modelo americano de ciudad, más disperso y estructurado en islas conectadas por redes de autopistas (Mignaqui, 1997). Las urbanizaciones cerradas se agruparon en archipiélagos o racimos en relación con

las autopistas y se intercomunicaron de manera selectiva con el área central y los centros de consumo, prescindiendo del resto del espacio metropolitano.

- Se comenzaron a evidenciar problemas que no estaban dentro de las expectativas de sus consumidores-residentes. Desde los triviales conflictos de convivencia producto del vandalismo de los adolescentes dentro de las urbanizaciones y su falta de conducta por la dificultad de adaptación al mundo extramuros, hasta el paradigmático crimen del *country* en el que se vería involucrada una familia completa del ambiente empresarial y mediático. Desde agrietamientos y fisuras en las edificaciones por construir sobre predios rellenados sin el suficiente tiempo y tratamiento de asentamiento, hasta inundaciones que no respetaron ni siquiera el estatus social.[25] Desde desavenencias de convivencia entre los individuos de afuera y los de adentro, plasmadas en apedreos hacia los lotes linderos de las urbanizaciones, hasta el refuerzo de vigilancia y seguridad mediante residentes organizados y armados para prevenir la amenaza (o percepción de amenaza) de saqueos durante los días más críticos de la crisis política, económica-financiera e institucional de la Argentina en diciembre de 2001.

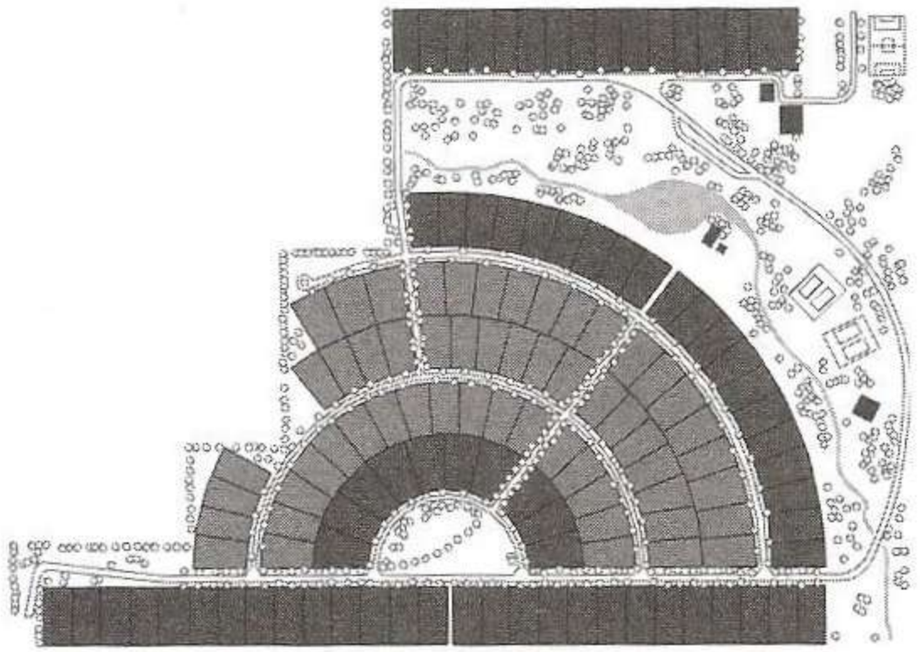
Para finalizar, el proceso de valorización de la tierra presenta interrogantes en cuanto a distorsiones en la conversión de suelo rural a urbano o semiurbanizado y del papel de los terrenos subutilizados en el área central. En general, el cambio de uso de la tierra, ya sea agropecuario o urbano, no se realiza sin solución de continuidad. En un proceso especulativo del suelo donde las soluciones urbanas discontinuas obedecen a decisiones de tipo monopólico, la tierra puede permanecer vacante por un tiempo. Así, se obtiene el máximo beneficio sin importar los efectos sobre el interés colectivo.

Según la teoría de la renta urbana del suelo, la propiedad como relación social determina transferencia de valor en función de los actores, del objeto de la propiedad y del proceso social en cuestión. En ese contexto, el fenómeno de las urbanizaciones cerradas suburbanas habría dado lugar a un incremento del flujo de transferencia de valor en sentido regresivo.

Dentro de la literatura académica, las fuerzas económicas y políticas que conforman el desarrollo inmobiliario y sus consecuencias sociales son materia de un considerable debate. Generalmente, desde la perspectiva del materialismo dialéctico los expertos han sostenido la visión pesimista sobre las causas y resultados del desarrollo, mientras que los conservadores han celebrado su base empresarial y sus consecuencias transformadoras (Fainstein, 1994).

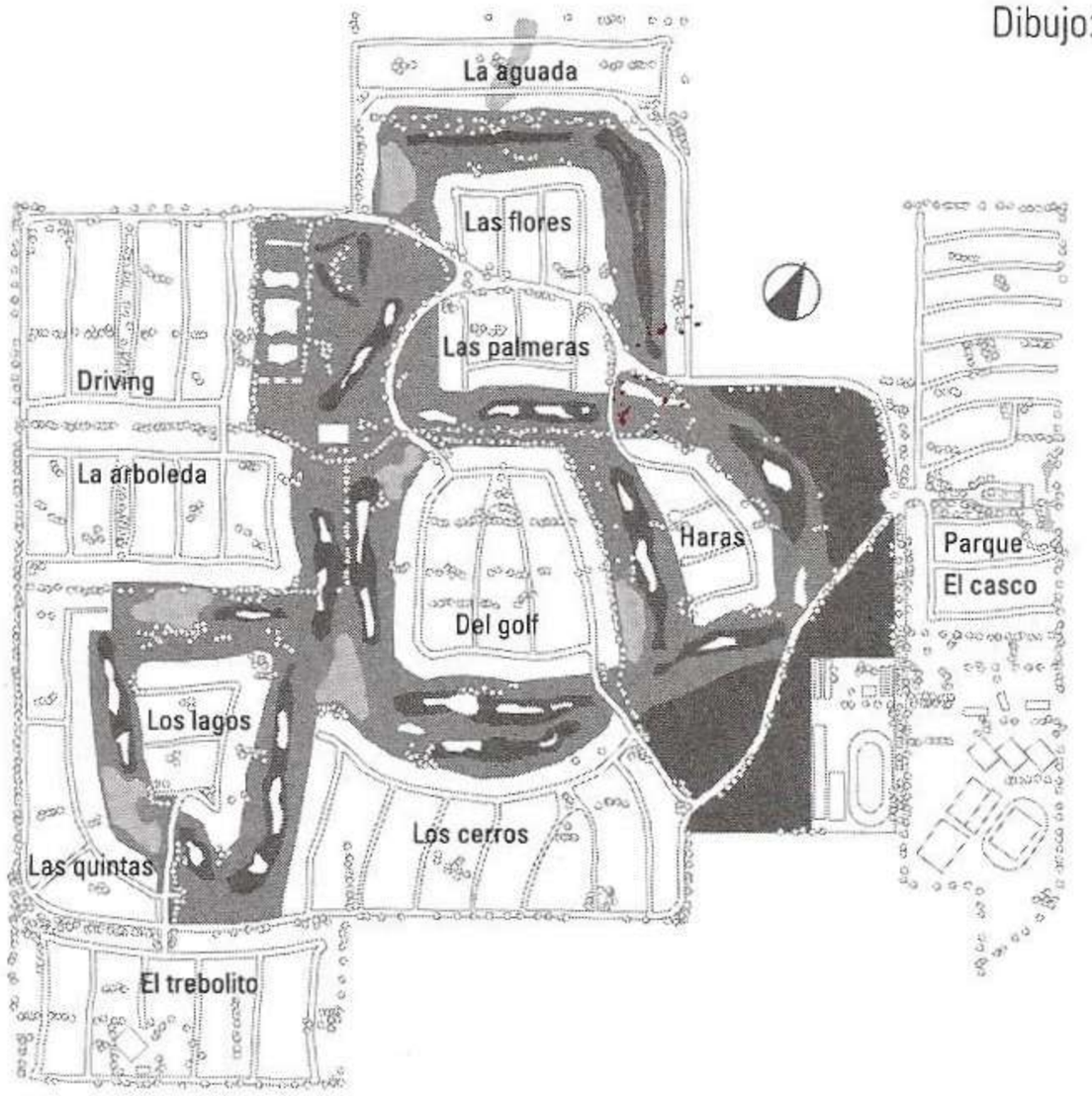
A partir del panorama precisado, surgen los siguientes interrogantes: ¿el desarrollo inmobiliario simplemente responde a juegos especulativos entre el sector privado "en pro de obtener más rápidos beneficios" o se trata de una respuesta genuina a necesidades sociales?

Por otra parte, ¿cómo repercute en la sociedad la comunión de políticas de desarrollo, territoriales, habitacionales y fundiarias con el sector de bienes raíces? Desde una perspectiva ecológica y de eficacia económica, ¿hasta qué niveles de conflictividad socioterritorial (local y regional) podría evolucionar el proceso analizado sin la intervención pública en el mercado del espacio residencial?



• Los Ceibos

Plan Maestro del club de campo Los Ceibos, en La Plata.
Dibujo: Laura Pesce. Fuente: folleto comercial.



• Haras Escobar

Proyecto urbanístico del emprendimiento Haras Escobar.
Dibujo: Laura Pesce. Fuente: folleto comercial.

Notas

1 Elvira Fernández es investigadora de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba, abocada al estudio de los territorios periurbanos como áreas de oportunidad y su relación con las grandes estructuras viales. Estudia especialmente el desarrollo periférico de la ciudad de Córdoba.

2 El ULI es una organización estadounidense que ha estado por más de diez años frente al mercado global de bienes raíces y al fundiario. En este sentido, ha creado sucursales en Europa, Asia y América latina, y una red de miembros que materializan estas prácticas en distintos lugares del mundo; organizan conferencias y mesas redondas dirigidas a desarrolladores de emprendimientos inmobiliarios, inversores, agentes financieros e inmobiliarios, y operadores del mercado de capitales en general. También comparten información y experiencia sobre oportunidades de inversión en el mercado inmobiliario global. En esa búsqueda, uno de los mercados que monitorean es el de América latina. Durante los años noventa, Argentina ha sido el país más atractivo para este tipo de inversiones por sus tendencias geopolíticas y económicas. Otro de los aspectos de interés para esa organización son los submercados inmobiliarios (residencial, industrial, comercial, turístico, usos mixtos, urbano, suburbano, rural), el seguimiento de su evolución, así como su situación competitiva en distintas ciudades latinoamericanas y del mundo.

3 Información publicada en *Clarín* (17/10/98), supl. Countries.

4 "Tigre, la leyenda continúa. Por qué lo eligen", *Clarín*, (7/11/98), supl. Countries.

5 El arquitecto Ernesto Alves Martínez, director general de Suelo y Reserva Territorial, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, Secretaría de Desarrollo Social de México.

6 Opiniones vertidas por el intendente de Tigre en el diario *Clarín* (7/11/98), supl. Countries.

7 La misma fue realizada por el sitio web www.reporteinmobiliario.com

8 Juan Agustín Estrada es especialista en proyectos de estancias y cabañas, y profesor de la cátedra Construcciones Rurales de la Facultad de Agronomía de la Universidad Nacional de Lomas de Zamora.

9 *La Nación* (17/10/98), supl. Countries y Barrios Privados.

10 Entre 1970 y 1980 se originaron y pusieron en vigencia muchas de las normativas que hasta principios de los años noventa regularon el uso del suelo, el mercado inmobiliario y la industria de la construcción en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los partidos del Gran Buenos Aires.

11 Ley N° 23.696, sancionada el 17 de agosto de 1989, y Ley N° 23.697, sancionada el 1 de septiembre de 1989.

12 Suburbanización tardía de las elites (Pírez, 1999), tercer momento en la expansión urbana de Buenos Aires.

13 Desde la sociología urbana, varios estudios concuerdan en que el fenómeno de los barrios cerrados y los *countries* como modalidad de vida son resultado de un proceso de desintegración y diversificación de los sectores medios de la sociedad argentina acontecido en los años noventa. En ese proceso, unos cayeron y debieron acomodarse a esa nueva situación, otros ascendieron (especialmente profesionales con hijos menores de edad) y accedieron a nuevos bienes de consumo durable, entre los cuales se encuentra la vivienda. La vivienda en un *country* no solo era vista como solución al problema de inseguridad y a la necesidad de mejorar el medio ambiente de residencia, sino también como bien simbólico de diferenciación y segregación socio-económica (Arizaga, 1999; Svampa, 2001).

14 Región conformada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los veinticinco partidos que la rodean sin solución de continuidad.

15 Para la elaboración de este capítulo se ha recopilado y procesado la información aparecida en el diario *Clarín*, supl. Countries; *La Nación*, supl. Countries y Barrios Privados y la revista *Intercountries*, *Guía Countries & Barrios Privados* (hasta finales del año 1999), y datos de relevamientos propios.

16 Generalmente, los bordes costeros son naturales, pero por su escasez o el alto valor del suelo se opta por espejos de agua artificiales, opción utilizada también por las otras tipologías de urbanizaciones cerradas, como recurso paisajístico impuesto por la competencia y la demanda.

17 En 1999 se registraban 449 emprendimientos; la mayoría de ellos materializados y otros en estadio de comercialización del proyecto. En el año 2001 se llegaron a contabilizar 567 emprendimientos. Posteriormente no se produjeron mayores cambios, como consecuencia de la crisis económica y política de fines del año 2001.

18 Fuente: Consultora en Desarrollo e Investigación del Mercado Inmobiliario (mayo, 1999): "El estudio de mercado y el análisis del mercado de la vivienda suburbana", Buenos Aires, III Jornadas sobre Desarrollo Suburbano.

19 Se darán los precios vigentes a la toma de los datos, enmarcados en la paridad cambiaria $1=U$S1, correspondiente a la convertibilidad vigente en la Argentina hasta diciembre de 2001.

20 *Clarín* (diciembre-marzo, 1998-1999), supl. Countries.

21 Metodológicamente los indicadores demográficos necesarios para verificar estas hipótesis deberían contener variables como las tasas de crecimiento vegetativo (natalidad y mortalidad) y migratorio del período analizado, pero estos datos todavía están siendo procesados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos. Por lo tanto, no existe esta información, excepto proyecciones que conviene tomar en cuenta en este trabajo, en el que se presume un gran impacto de componentes de variación demográfica no considerada en la metodología de las mismas.

22 Valores corrientes de mercado en mayo de 2002, en dólares estadounidenses.

23 La regulación vigente delega en el municipio la aprobación primaria, en cuanto a características morfológicas, técnicas, vinculación con su entorno e impacto urbanístico local. La autoridad de aplicación provincial convalida lo remitido por el municipio y da la factibilidad hidráulica. El Decreto N° 27/98 establece como límite cuatro hectáreas para área urbana y dieciséis para área complementaria o rural, vías circulatorias perimetrales y materialización del cerramiento.

24 Muchas de las empresas que comercializan el sistema de viviendas por catálogo en urbanizaciones cerradas hicieron uso de la garantía de diez años que otorgaban a sus clientes, porque los daños edilicios ocasionados por el problema descrito fueron cotidianos. Según el reclamo de los damnificados, esto hizo que los residentes se vieran involucrados permanentemente en un ambiente de obra, porque si bien las empresas constructoras se hicieron cargo de las reparaciones, las molestias producidas no formaban parte de las aspiraciones de los clientes al optar por ese lugar y modalidad de espacio residencial.

25 Se vieron camionetas importadas (uno de los bienes simbólicos de estatus de los sectores de capacidad adquisitiva media-alta durante los años noventa) flotando.

Recapitulación del debate sobre la suburbanización como patrón de crecimiento urbano y su instalación en la discusión sobre el caso de Buenos Aires

En el capítulo uno se ha presentado el tema de la suburbanización descontrolada –*suburban sprawl*–, como también la diversidad de concepciones teóricas sobre esa forma de crecimiento de las ciudades; además, se ha mostrado la tradición centenaria de esta modalidad, su presencia en muchas de las urbes del mundo y las diferentes maneras en que se ha manifiestado.

En los siguientes capítulos se han revisado las opiniones de los distintos actores y agentes involucrados directa e indirectamente en el proceso analizado. En el capítulo dos, se han expuesto las posiciones a favor de la suburbanización –en su mayoría de teóricos estadounidenses–, su origen en la filosofía urbanística anglosajona de fines del siglo XIX y principios del XX, y las prácticas urbanísticas de los países europeos de posguerra.

De los argumentos a favor surgen básicamente tres vertientes definidas. Una de ellas es la que se enmarca en el pensamiento urbanístico del movimiento moderno. Según los principios del urbanismo moderno, el funcionalismo y la propuesta de la ciudad utópica requerían de la destrucción de la ciudad existente y su reconstrucción, o de localizaciones que permitiesen la génesis de esas nuevas ideas; por tanto, las soluciones suburbanas, periurbanas, exurbanas estuvieron a la orden del día con muchas propuestas y menos concreciones.

La segunda vertiente tuvo como marco el modelo de las *new towns* inglesas de la posguerra, en tanto concreciones basadas en políticas de Estado dirigidas a la reconstrucción de las ciudades, a un proceso de

descentralización preventivo, tanto de los efectos de nuevas guerras en las áreas centrales como de las consecuencias no deseadas de la vieja ciudad industrial en el medio ambiente y en la población.

La última vertiente aglutina a agentes económicos y desarrolladores ligados al negocio de bienes raíces con una fuerte impronta del modelo neoliberal y el marco cultural de la globalización característica de los años noventa. La imagen más cruda de esta postura es la defensa de las urbanizaciones cerradas como emergente de la agudización de dicho fenómeno, que mostró de manera descarnada la tendencia a la privatización y el desregulacionismo en todos los niveles, incluso, en el espacio público; la propensión a la fragmentación social, a la introspección individual, y a la primacía de los negocios particulares sobre el interés general.

Respecto de los argumentos en contra de la suburbanización existe un amplio espectro que va desde las críticas esgrimidas por los investigadores y el ámbito académico, a posiciones más radicalizadas y plasmadas en agrupaciones activistas con distintos antecedentes y diversos resultados. Sus argumentos se centran en problemáticas como el perjuicio de los recursos naturales, la contaminación y congestión recidiva, el impacto nocivo sobre los cascos urbanos por su despoblamiento, los efectos sociales y psicológicos de la vida segregada y el aislamiento, la agudización de los problemas de violencia, en el marco de metrópolis polarizadas socioeconómicamente, la disminución de suelos rurales como recurso para la producción agropecuaria, etcétera.

En el capítulo cuarto se ha presentado la postura del Nuevo Urbanismo y sus acuerdos y discrepancias con el desarrollo suburbano mediante las prácticas y opiniones de sus seguidores. Además, se mostraron sus salidas propositivas, las que implican un valor agregado para el estudio de la cuestión. El análisis de sus principios ha permitido inscribirlo en un encuadre neopositivista, como alguna vez lo fuera el del movimiento moderno plasmado en los CIAM y también el de los neotradicionalistas. Si bien podría decirse que el Nuevo Urbanismo justamente surge de la crítica a la crítica,[1] o mejor, de la crítica del impacto de la ciudad moderna en la sociedad, se vuelve a incurrir en la falacia de pretender modificar la sociedad a partir de soluciones predominantemente morfológicas. Es decir, se propone un planeamiento físico del hábitat sin tener en cuenta que las ciudades son resultado de los modelos productivos, los sistemas políticos y económicos y los marcos culturales de las sociedades; igualmente, que aquellas inciden en esas sociedades en una relación interactiva determinada por la noción de *espacialidad*.

Sobre este tema se ha escrito mucho y diferentes disciplinas han elaborado sus propias autocríticas:

"El hecho de que las posiciones críticas –que tuvieron tanta importancia en la investigación urbana de la década de 1970– resultaran ligadas, en particular en el caso argentino, a pos-

turas antiespacialistas basadas en desarrollos teóricos que planteaban una división demasiado tajante entre las estructuras espaciales y las relaciones sociales –relegando las primeras al papel de mero reflejo de las últimas y sin desarrollar de manera suficiente las complejas interacciones entre ambas– no contribuyó eficazmente, por una parte, al desarrollo del propio pensamiento crítico, y por otra, a la elaboración del marco teórico apropiado para analizar los problemas relativos al planeamiento urbano o para enmarcar el estudio de casos metropolitanos" (Torres, 1993).

Entre esas disciplinas, la sociología, la geografía y la economía urbanas, y referentes teóricos sobre los procesos urbanos contemporáneos, como Henri Lefebvre, Manuel Castells, David Harvey, Milton Santos, Christian Topalov o Edward Soja, han demostrado que las formas, estructuras y configuraciones urbanas e incluso su organización social son producto de la sociedad y sus procesos de producción y reproducción, así como de las interacciones culturales, políticas, institucionales y sociales de sus integrantes e historias vividas.

Lo cierto es que el Nuevo Urbanismo, sin tanta difusión en los ámbitos de estudio e investigación latinoamericanos, vuelve a sacar a la luz una antigua discusión aún no saldada relacionada con la espacialidad urbana y los enfoques científicos positivistas y la teoría social crítica. En este sentido, el nuevo positivismo en que incurriría su modelo radicaría en que se trata a los individuos fuera de su contexto social y realidad histórica. Y lo demuestra al sostener que sus principios son aplicables y generalizables en todos los niveles (región, calle, manzana, lote); sin embargo, se contradice cuando se ocupa del problema habitacional de la población con capacidad adquisitiva y deja en manos del Estado la resolución del hábitat de los sectores con menores recursos económicos o excluidos de esa posibilidad.

Por otra parte, a diferencia de lo que postulaba el movimiento moderno, no sale a la luz el contexto político, administrativo y jurídico que enmarcaría sus propuestas. Sin ir más lejos, en realidad la propuesta del Nuevo Urbanismo se acerca más a las conocidas estrategias de marketing implementadas por los desarrolladores mediante sus planes maestros de condominios, urbanizaciones cerradas o ciudades satélite, con diferencias estilísticas y conceptuales de diseño (fachadas más o menos próximas a las calles, mayor o menor densidad, el auto delante, al costado o detrás de los edificios, equipamiento comercial en el basamento sobre la calle, tejido más o menos compacto, etc.).

Además, desde el marco epistémico de esta corriente de pensamiento urbanístico, se verifica una actitud positivista al pretender inducir esos cambios en la sociedad (en realidad en una moderada parte de la sociedad), en la conducta de sus individuos, con soluciones predominantemente físicas, cuando no, meramente morfológicas. El Nuevo Urbanismo evade todo tipo de problematización de los fenómenos que observa y critica. De manera ligera propone

desregular códigos de zonificación o erradicar el uso del automotor. ¿Pero es tan simple este tipo de soluciones cuando se trata de ciudades metropolitanas consolidadas y, a la vez, en permanente transformación?

En lo que se refiere a la suburbanización, la solución termina siendo circular, puesto que hasta sus críticos acaban sosteniendo que para incrementar el uso del transporte público en soluciones ecoamigables como el sistema ferroviario, debería densificarse la ciudad; así, al incrementar la densidad de los espacios residenciales suburbanos, se contribuiría a vaciar las áreas centrales próximas y no tan próximas, infringiendo lo que sus propios propulsores se proponen desterrar.

Finalmente, en el capítulo quinto se ha expuesto la suburbanización de las ciudades de de América latina y el caso de Buenos Aires. Siguiendo la lógica de los capítulos anteriores, en la primera parte se explora la modalidad de suburbanización en las ciudades latinoamericanas. En este sentido, se establecen las diferencias con el modelo de suburbanización norteamericano desarrollado en capítulos anteriores. Básicamente, se describen las dos principales instancias de la suburbanización latinoamericana. Una primera, vinculada a migraciones poblacionales del ámbito rural al urbano hacia mediados del siglo XX, protagonizada por sectores socioeconómicos bajos y medio-bajos que, con el tiempo, produjo el desbordamiento de los límites urbanos y la constitución de una densificación periurbana donde prevaleció el hábitat precario. La otra, asociada a la superposición de un nuevo tipo de migración poblacional, esta vez desde las ciudades a su periferia más lejana, por parte de sectores medios y medio-altos, desertores de los aspectos negativos de la vida urbana de finales del siglo XX.

En una segunda parte del capítulo quinto se indagan las posturas actuales a favor y en contra de la suburbanización, pero a diferencia de la realizada en el ámbito de la experiencia norteamericana, se toman en cuenta los actores referenciados. Entonces, tanto en el caso de los promotores como de los detractores de la suburbanización, se presenta la mirada de los agentes privados, el sector público, las instituciones intermedias interesadas en la temática y la población suburbana en general (residentes, trabajadores, empresarios, etc.), con la salvedad de que las posturas a favor no se manifiestan de manera tan explícita como las de los detractores; por esto, se apuntó a analizar el tema a partir de sus prácticas. También se analiza de manera diferenciada las vertientes local y global de los desarrolladores e inversores en emprendimientos suburbanos, para descubrir que en ambos casos la falta de compromiso con el territorio es un factor común, así como la visualización del mismo como mera área de oportunidad para la realización del capital.

Si se quisiera encontrar un denominador común en cada posición, se debería plantear que los agentes económicos y financieros de la producción de espacio suburbano en las ciudades latinoamericanas priorizan el acceso a

condiciones que garanticen una mayor rentabilidad de sus inversiones. Por lo tanto, la incidencia de menores costos de los terrenos y la lógica del mercado inmobiliario en función de un producto con fuerte carga simbólica para los potenciales consumidores (el hábitat suburbano) son factores determinantes de sus acciones en el territorio.

De acuerdo con este criterio, el denominador común entre los detractores de la suburbanización (ligados al medio académico y a disciplinas como la geografía, la planificación, las ciencias ambientales, la sociología y la economía urbanas) remite a la profundización de la fragmentación socioespacial. Asimismo, hay coincidencia en señalar factores como la acentuación de viejas desigualdades, el impacto ambiental negativo, los problemas de gobernabilidad por la superposición de jurisdicciones en el mismo *continuum* urbano, el incremento del tráfico automotor particular y, en consecuencia, el consumo energético y la polución ambiental, y la dificultad de provisión de infraestructura básica (cloacal, agua potable, gas por red) por la deseconomía de las distancias geográficas que genera el derrame suburbano.

Una vez concluido ese recorrido por las opciones promotoras y detractoras de la suburbanización en ciudades latinoamericanas, en el capítulo quinto se ha descrito y analizado el caso de la suburbanización de la Ciudad de Buenos Aires. Por su devenir histórico, la misma presenta, quizás, la serie de contraposiciones más marcadas de todas las ciudades metropolitanas de América latina, debido al contraste que genera la superposición del nuevo espacio suburbano de la riqueza con el paisaje de la pobreza.

Se han presentado tres períodos diferenciados del proceso de suburbanización en dicha ciudad. El primero está relacionado con la definición de las preferencias de localización de los sectores socioeconómicos altos sobre el eje norte y de los bajos sobre los ejes oeste y sur. El segundo y tercero se caracterizaron por las llamadas *suburbanización popular* y *suburbanización de las elites*, respectivamente. Luego, se incluyó una pormenorizada descripción de uno de los nuevos objetos urbanos vinculados al proceso de suburbanización actual: las urbanizaciones cerradas. Por último, se analizó este fenómeno respecto de sus causas e impactos en el crecimiento de la metrópoli y su vinculación con otros fenómenos contemporáneos relacionados con la reestructuración metropolitana acaecida durante los años noventa, tan ligada a la consolidación y expansión del derrame suburbano descontrolado.

El tratamiento detallado de las urbanizaciones cerradas en este libro responde, por un lado, a la necesidad de graficar la magnitud, en términos cualitativos y cuantitativos, de una de las piezas del proceso de suburbanización en las ciudades de América latina. Por otro, a presentar la complejidad que estas metrópolis adquieren conforme crecen y se desarrollan. Por ello, se buscó que el lector pudiera acceder a un conocimiento más integral y analítico del tema, para así adoptar una

actitud más reflexiva sobre algunos de los problemas metropolitanos que se agudizaron durante el último proceso de suburbanización.

Los problemas derivados del avance de la suburbanización actual (excluyente, de enclaves, segregativa), sobre todo en ciudades con un tejido suburbano previo de connotación latinoamericana,[2] deberían incluirse en las carreras universitarias de grado[3] relacionadas con la arquitectura y el urbanismo, en asignaturas como Proyecto Urbano, Historia, Teoría de la Arquitectura y el Urbanismo, y Planificación Urbana. También, en carreras que aborden las cuestiones ambientales y territoriales desde diferentes perspectivas disciplinares. Es necesario que las nuevas generaciones de estudiantes y profesionales dedicadas al estudio del espacio urbano reflexionen sobre este tipo de problemas, no sólo como apertura pedagógica, sino porque en un futuro inmediato se requerirá de profesionales involucrados en la búsqueda de una salida propositiva, con aportes a la teoría actual desde una perspectiva vernácula.

Para finalizar, la última parte del capítulo quinto presenta evidencias, mediante el caso de la ciudad de Buenos Aires, de la conformación de un escenario territorial con un protagonismo del sector privado y un retroceso del Estado en materia de política habitacional, ambiental y urbanística. Esta modalidad predominante durante la última década del siglo xx determinó, por un lado, los bajos niveles de participación y regulación del Estado sobre las dinámicas metropolitanas y, por otro, que el ordenamiento territorial y el proceso de valorización del espacio fuera orientado por el sector privado foráneo y global. Esta forma se vincula con la lógica de algunos actores indagados en el libro, como Joel Garreau, Peter Gordon o Harry Richardson, quienes depositan en el mercado la capacidad y aptitud para definir las reglas de juego de la expansión y organización espacial de las ciudades. Pero a diferencia de las ciudades a las que se refieren, en ciudades de los países de América latina, el ínfimo nivel de regulación y control estatal del tipo de fenómenos analizados a escala metropolitana implica un compromiso del territorio a mediano y largo plazo, en términos ambientales, socioeconómicos, culturales, institucionales y jurídico-administrativos. Entonces, desde la esfera pública deberían compatibilizarse los intereses particulares y colectivos, así como los locales y regionales, que son dos tipos de fuerzas contradictorias y superpuestas que, actualmente, tienden a operar sobre los patrones de crecimiento y desarrollo suburbano. Por último, resultaría óptimo que los agentes del sector privado visualizaran esta problemática en términos de sustentabilidad.

Notas

[1] La crítica a la crítica de la ciudad tradicional e industrial, que derivaría en la ciudad moderna.

[2] Sobre las metrópolis suburbanizadas y la periferia, especialmente el caso de Buenos Aires, ver: Ciccolella (1999), Mignaqui (1997), Pírez (1999), Torres (2001), Clichevsky (2002).

[3] En general, las carreras de posgrado relacionadas con las disciplinas territoriales y ambientales abordan estos temas en sus planes de estudio.



• Nordelta
Nordelta es un emprendimiento montado sobre un terreno de 1500 hectáreas, para un población prevista de 140.000 personas. Cuenta con infraestructura vial interna, y equipamiento educativo y comercial.



• Estancia Abril
Vista del muro perimetral de la urbanización cerrada Estancia Abril, en Berazategui. Esta es de las pocas urbanizaciones en las que el cerco permite la conexión visual entre exterior e interior. En la mayoría, se construyen murallas de mampostería, o incluso, zanjas para separarse del espacio exterior, como acontecía en los castillos amurallados del Medioevo.



• Haras del Pilar

Muchas urbanizaciones cerradas suburbanas se organizaron temáticamente en torno de cascos de estancia de valor patrimonial o, como en este caso, alrededor de *studs*. Este recurso de lo temático tiene sus antecedentes en los emprendimientos cerrados de Estados Unidos.



• Complejo comercial temático

Este equipamiento comercial de un club de campo de Pilar expone el proceso de desplazamiento de funciones urbanas y la generación de una nueva centralidad. Este tipo de complejos comerciales son utilizados, principalmente, por los nuevos residentes de las urbanizaciones cerradas.

Anexo

Síntesis de preceptos del Nuevo Urbanismo extractados de la Carta del Nuevo Urbanismo –Chart of the New Urbanism– (http://www.newurbanism.org)

Escala de la región: metrópoli, ciudad y pueblo

- Las regiones metropolitanas son lugares finitos con bordes geográficos derivados de la topografía: cursos de agua, costas, tierras agrícolas, parques; están hechas de múltiples centros (ciudades, pueblos, villas) con sus propios centros y bordes identificables.
- La región metropolitana es una unidad económica fundamental en el mundo contemporáneo. La cooperación gubernamental, la política pública, el planeamiento físico y las estrategias económicas deben reflejar esta nueva realidad.
- Las metrópolis tienen una necesaria y frágil relación con su región –*hinterland*– agraria y los paisajes naturales. La relación es ambiental, económica y cultural.
- Los patrones de desarrollo no deberían erradicar los bordes de las metrópolis. El desarrollo urbano por completamiento dentro de las áreas urbanas existentes conserva los recursos ambientales, la inversión económica, la estructura social, en tanto existen áreas marginales y abandonadas. Las regiones metropolitanas deberían desarrollar estrategias que promuevan este tipo de completamiento urbano por sobre las de expansión periférica.
- Cuando resultase apropiado, el nuevo desarrollo contiguo a los bordes urbanos debería organizarse en barrios y distritos, e integrarse con los patrones urbanos existentes. El desarrollo urbano no contiguo debería ser organizado en pueblos y villas con sus propios

bordes urbanos; y planificado de modo que exista un balance entre el espacio de trabajo y el de vivienda, y no plantearse meramente como suburbios dormitorios.

- El desarrollo y redesarrollo de pueblos y ciudades debería respetar los patrones históricos precedentes y los bordes.
- Las ciudades y pueblos deberían contar con un variado espectro de usos públicos y privados para sostener una economía regional que beneficie a la población de distintos niveles de ingresos.
- La organización física de la región debería estar apoyada por un marco de alternativas de transporte. Los sistemas de tránsito peatonales y por bicicleta tendrían que maximizar la accesibilidad y la movilidad, para reducir la dependencia del automóvil.
- Los ingresos y recursos tendrían que compartirse de manera más cooperativa entre las municipalidades y los centros de las regiones, con el fin de evitar la competencia destructiva para la base impositiva y promover la coordinación racional del transporte, la recreación, los servicios públicos, la vivienda y las instituciones comunitarias.

Escala del barrio, el distrito y el corredor

- El barrio, el distrito y el corredor son los elementos esenciales del desarrollo de las metrópolis. Forman áreas identificables que animan a los ciudadanos a asumir responsabilidad sobre su manutención y evolución.
- Los barrios deben ser compactos, amigables al peatón y con mixtura de usos. Los distritos que suelen enfatizar un uso especial deberían seguir el diseño barrial.
- Los corredores son conectores regionales, de barrios y distritos (bulevares, líneas ferroviarias, ríos, sendas).
- Algunas actividades diarias deberían realizarse dentro de distancias pedestres, para posibilitar la independencia de quienes no manejan, especialmente, niños y ancianos. Deberían diseñarse redes interconectadas de calles que alienten las caminatas, reduzcan los viajes por automóvil y conserven la energía.
- Dentro de los barrios, un amplio rango de tipos de vivienda y niveles de precio puede incluir a individuos de diferentes edades, razas e ingreso en una interacción cotidiana que incentive los lazos personales y cívicos, esenciales para una auténtica comunidad.
- Los corredores de tránsito correctamente planeados y coordinados ayudan a organizar la estructura urbana y a revitalizar los centros urbanos. Los corredores viales (autopistas) no deberían desplazar la inversión de los centros existentes.
- Los distintos usos del suelo tendrían que estar dentro de distancias cercanas a las paradas de transporte público y así permitir que este se convierta en una alternativa razonable al automotor.
- La concentración de las actividades cívicas, institucionales y comerciales debería realizarse en los barrios y los distritos, en lugar de estar aislados en complejos monofuncio-

nales remotos. Las escuelas deben dimensionarse y ubicarse de modo que alienten la caminata o el uso de bicicleta.
- Deberían distribuirse parques y áreas abiertas de diversa modalidad dentro de las comunidades para definir y conectar diferentes barrios y distritos.

Escala de la manzana, la calle, el edificio
- La arquitectura urbana y el diseño del paisaje tendría que definir las calles y los espacios públicos como lugares de uso compartido, con proyectos de arquitectura indefectiblemente unidos a sus alrededores, que trasciendan el factor estilístico. La arquitectura y el diseño del paisaje deberían surgir de las prácticas edilicias, del clima, la topografía y la historia.
- La revitalización de lugares urbanos depende de la seguridad. El diseño de calles y edificios debería reforzar ambientes seguros, aunque no a expensas de la accesibilidad y los espacios abiertos.
- En la metrópoli contemporánea el desarrollo urbano tiene que acomodarse adecuadamente a los automóviles, de modo que se respete al peatón y la forma del espacio público.
- Las calles y plazas deberían ser seguras, confortables y atractivas al peatón, y tendrían que estar configuradas para motivar a los vecinos a caminar, conocerse y proteger a sus comunidades.
- Los edificios públicos y lugares de encuentro requieren de importantes sitios con formas distintivas para reforzar la identidad comunitaria y la cultura democrática.
- Los edificios deberían proveer de un claro sentido del lugar, clima y tiempo. Los métodos naturales de calefacción y refrigeración ayudan a la eficiencia de los recursos energéticos.
- La preservación y renovación de edificios históricos, distritos y paisajes afirma la continuidad y evolución de la sociedad urbana.

Decálogo de principios aplicables a proyectos urbanos que involucren desde un simple edificio hasta una ciudad entera

- Peatonalidad: máximo de diez minutos de caminata entre trabajo y hogar; diseño de calles amigables al peatón (edificios próximos a la calle; porches, ventanas y puertas; calles arboladas; estacionamiento en la calle; garages en la parte trasera de los edificios; calles angostas y de baja velocidad); calles peatonales libres de autos en casos especiales.
- Conectividad: red de calles interconectadas para dispersar el tráfico y facilitar la caminata; jerarquía de calles angostas, bulevares y callejuelas; red de calles de alta calidad para el peatón que permitan caminatas agradables.
- Mixtura y diversidad de usos: mixtura de negocios, oficinas, departamentos y casas; combinación de usos dentro del barrio, las

calles y los edificios; diversidad de población (edad, clase, cultura y raza).

- Mixtura de viviendas: con rango de tipos, tamaños y precios a distancias próximas.
- Calidad arquitectónica y en el diseño urbano: con énfasis en la estética, el confort y el sentido del lugar; emplazamiento especial de usos cívicos y lugares dentro de la comunidad; arquitectura de escala humana y entornos que fomenten la espiritualidad.
- Estructura barrial tradicional: con el centro y los bordes discernibles; calidad del espacio público: en el centro, abierto, diseñado como arte cívico; rango de usos y densidades no mayor de diez minutos a pie; planificación del *transect*[I].
- Incremento de densidad: más cantidad de edificios, residencias, negocios y servicios próximos entre sí, de modo de facilitar la vida pedestre, hacer más eficiente el uso de servicios y recursos, y crear un espacio más agradable para vivir. Es preciso considerar que los principios del Nuevo Urbanismo son aplicables al rango completo de densidades (desde pequeños pueblos a grandes ciudades).
- Transporte inteligente: red de trenes para conectar ciudades, pueblos y barrios. Diseño amigable al peatón, que incentive el uso de la bicicleta, los patines y la caminata como medio de transporte diario.
- Sustentablidad: impacto mínimo del desarrollo y sus operaciones; uso de tecnologías ecoamigables y respeto por los sistemas naturales; eficiencia energética.
- Calidad de vida: los anteriores preceptos en su conjunto elevan la calidad de vida y crean lugares que enriquecen e inspiran el espíritu humano.

Notas

[1] Sistema analítico que conceptualiza elementos de refuerzo y crea una serie de hábitats y escenarios de estilo de vida urbana. El *transect* integra una metodología ambiental para la valuación del hábitat con una de zonificación para el diseño comunal. El límite profesional entre lo natural y lo antrópico desaparece, lo que posibilita a los ambientalistas asesorar en el diseño del hábitat humano, y a los urbanistas, apoyar la viabilidad de la naturaleza. Esta jerarquía de transición de lo urbano a lo rural cuenta con tipos apropiados de edificios y calles para cada área a lo largo del *continuum*.

Bibliografía

Ainstein, Luis (1995): *Mega ciudad Buenos Aires: ¿profundización de la segmentación?*, Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.

Alva Martínez, Ernesto (mayo, 2002): "Tierras urbanas y periurbanas". Disertación en el marco del Encuentro Latinoamericano y del Caribe sobre Políticas de Tierra, México, Banco Mundial.

Anchorena, Pablo (abril, 2004): "Chacras: todo lo que hay que saber", disponible en www.reporteinmobiliario.com, sec. Country, consultada en diciembre de 2004.

Arizaga, María Cecilia (septiembre, 1999): "Los barrios cerrados y el mito de la sociedad purificada", *Revista de Arquitectura*, núm. 194, Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos.

Beck, Roy y Leon Kolankiewics (marzo, 2000): *100 Largest U.S. Cities*, disponible en www.sprawlcity.org/studyUSA/index.html, consultada en diciembre de 2004.

Blakely, Edward y Mary Gail Snyder (1997): *Fortress America. Gated Communities in the United States*, Washington, Brookings Institution Press/Cambridge, Lincoln Institute of Land Policy.

Borja, Jordi y Manuel Castells (1998): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Taurus.

Bressi, Todd (1994): "Planning the American Dream" en Katz, Peter, *The New Urbanism. Toward an Architecture of Community*, Nueva York, McGraw-Hill.

Cariola, Cecilia y Miguel Lacabana (agosto, 2003): "Globalización y desigualdades socioterritoriales: la expansión de la periferia metropolitana de Caracas", *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, núm 87, vol. 29, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Cabrales Barajas, Luis Felipe y Elia Canosa Zamora (enero-abril, 2001): "Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara", *Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad*, revista del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad de Guadalajara, núm. 20, vol. 7, México, Universidad de Guadalajara.

Castells, Manuel (1974): *La cuestión urbana*, Buenos Aires, Siglo XXI.

Ciccolella, Pablo (1999): "Reestructuración global, transformaciones económicas en la Argentina y reterritorialización de la RMBA. Hacia una ciudad competitiva, globalizada y excluyente", *Revista de Estudios Regionales*, núm. 43, Málaga, Universidad de Andalucía.

Clichevsky, Nora (2002): "Tierra vacante en Buenos Aires. Entre los loteos populares y las áreas exclusivas" en Clichevsky, Nora (ed.), *Tierra vacante en países latinoamericanos*, Cambridge, Lincoln Institute of Land Policy.

Da Silva Leme, María Cristina (agosto, 2003): "O impacto da globalização em São Paulo e a precarização das condiões de vida", *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, núm. 87, vol. 29, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile.

De Mattos, Carlos (mayo, 2001): "Metropolización y suburbanización", *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, núm. 80, vol. 26, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Deng, Fredric, Peter Gordon y Harry Richardson (julio, 2003): "Private Communities, Market Institutions, and Planning", *Reason Public Policy Institute*, disponible en www-rcf.usc.edu, consultada en diciembre de 2004.

Duany, Andres, Elizabeth Plater-Zyberk y Jeff Speck (2000): *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*, San Francisco, North Point.

Fainstein, Susan (1994): *The City Builders. Property, Politics & Planning in London and New York (Studies in Urban and Social Change)*, Oxford y Cambridge, Blackwell.

Falú, Ana y Cecilia Marengo (2002): "Las políticas urbanas: desafíos y contradicciones", en Torres Ribeiro, Ana Clara (comp.), *El rostro urbano de América Latina/O rostro urbano de América Latina*, Buenos Aires, CLACSO, disponible en http://168.96.200.17/ar/libros/rural1/p4ar2.pdf, consultada en diciembre de 2004.

Fernández, Elvira y otros (noviembre, 2002): "Los territorios periurbanos como áreas de oportunidad", *La Voz del Interior On Line*, Córdoba (Argentina), sec. Arquitectura.

Fernández, Roberto (1999): *La naturaleza de la metrópolis. Estudios sobre problemática y gestión ambiental metropolitana*, Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.

Fodor, Eben (1996): "The Three Myths of Growth", *Planning Commissioners Journal*, disponible en www.plannersweb.com, consultada en diciembre de 2004.

Garreau, Joel (1991): *Edge City: Life on the New Frontier*, Doubleday, Nueva York.

Gordon, Peter y Harry Richardson (1998): "A Critique of New Urbanism" en *Meeting of the American Collegiate Schools of Planning*, Pasadena, disponible en www-ref.usc.edu, consultada en diciembre de 2004.

— (2000): "Critiquing Sprawl's Critics", *Policy Analysis*, núm. 365, Washington, Cato Institute.

Hernández, Sarah (1995): "La ideología americana y el CIAM de posguerra", *Periferia, Architecture and Urban Design in the Caribbean*, disponible en www.periferia.org/3000/history, consultada en diciembre de 2004.

Huse, Norbert (1986): *Le Corbusier*, Barcelona, Salvat.

Iribarne, Jorge (1999): "Vivir, morir... en la periferia dorada o en la periferia gris", *Revista de Arquitectura*, núm. 194, Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos, disponible en www.socearq.org/nota.cfm/n.83.htm, consultada en diciembre de 2004.

Katz, Peter (1994): *The New Urbanism. Toward an Architecture of Community*, Nueva York, McGraw-Hill.

Krier, Léon (enero-febrero, 1987): "Tradition-Modernity-Modernism: Some Necessary Explanations", *Architectural Design*, vol. 57.

Kelbaugh, Dough (2000): "Three Paradigms: New Urbanism, Everyday Urbanism, Post Urbanism", en *The Essential Common Place*, Washington, University of Washington Press.

Lucey, Norman (1973): *The Effect of Sir Ebenezer Howard and the Garden City Movement on Twentieth Century Town Planning*, Rickmansworth, Hertfordshire, disponible en www.rickmansworthherts.freeserve.co.uk/howardg.htm, consultada en diciembre de 2004.

Mertins, Günter: "La suburbanización poblacional de Santafé de Bogotá: hacia la sabana de Bogotá", *Revista Perspectiva Geográfica*, Bogotá, Biblioteca Virtual Luis Ángel Arango, Banco de la República, disponible en www.banrep.gov.co/blaavirtual/letra-m/mertins/1.htm, consultada en diciembre de 2004.

Mignaqui, Iliana (1997): "Barrios cerrados y fragmentación espacial. Hacia un nuevo modelo socio-cultural de producir y consumir la ciudad", *Revista Distrito 2*, núm. 34, Buenos Aires, Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires.

Norman, Al (1999): "The Case Against Sprawl", *Slam-Dunking Wal-Mart*, disponible en www.sprawl-busters.com, consultada en diciembre de 2004.

New Towns Sitering (abril, 1997): "Were the New Towns of the 1940s and 1950s a Success or 'a Series of Missed Opportunities'? An Inquiry Into Post-War New Towns in Britain", disponible en www.crawley-online.eurobell.co.uk/inquiry/, consultada en diciembre de 2004.

New Urbanism Organization: "Charter of the New Urbanism", disponible en www.newurbanism.org, consultada en diciembre de 2004.

Peñalosa, Enrique: "La construcción de un modelo propio", disponible en www.porelpaisquequeremos.com, consultada en diciembre de 2004.

Pírez, Pedro (noviembre, 1999): "Buenos Aires o la expansión metropolitana sin gobierno", Conferencia Internacional sobre el Control de la Expansión Urbana, México df, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal, Instituto Mexicano de Cooperación Internacional de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

Remedi, Gustavo (abril, 2000): "La ciudad latinoamericana s. a. o el asalto al espacio público", *Escenario* 2, núm. 1, Montevideo, disponible en www.escenario2.org.uy/numero1/remedi.htm, consultada en julio 2003.

Rodríguez, Alfredo y Lucy Winchester (mayo, 2001): "Santiago de Chile. Metropolización, globalización, desigualdad", *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, núm. 80, vol. 26, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Romero, José Luis (1976): *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. México, Siglo xxi.

Salazar, José; Samuel Jaramillo y otros (diciembre, 1996): *Desarrollo socio-espacial en Bogotá durante las dos últimas décadas. Una aproximación preliminar a sus principales rasgos*, Bogotá, cede-Facultad de Economía-Uniandes.

Santos, Milton (1988): *Espaço e método*, San Pablo, Nobel.

Sprawl Guide, Planning Commissioners Journal, 2000, disponible en www.plannersweb.com/sprawl/sprawlguide.html, consultada en diciembre de 2004.

Sassen, Saskia (1991): *The global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press.

Soja, Edward (1996): *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real and Imagined Places*, Oxford, Blackwell.

— (2000): *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Londres, Blackwell.

Staley, Samuel (2001): "Market-oriented Approaches to Growth Outsmarting Sprawl's Impacts", *Reason Public Policy Institute*,

disponible en www.rppi.org/pbrief20.html, consultada en diciembre de 2004.

Svampa, Maristella (2001): *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*, Buenos Aires, Biblos.

Szajnberg, Daniela (noviembre, 1998): "La producción de espacio residencial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. El caso de los barrios privados en Pilar y Berazategui", Actas del Seminario de Investigación Urbana El nuevo milenio y lo urbano, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires/Universidad Nacional de Quilmes/Universidad Nacional General San Martín.

— (agosto, 2001): "Urbanizaciones cerradas en la Región Metropolitana de Buenos Aires. ¿Se ha de replantear la estructura de centralidades suburbanas?", *Área: Agenda de Reflexión en Arquitectura, Diseño y Urbanismo*, núm. 9, Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.

— (septiembre-octubre, 2001): "Guetos de ricos en Buenos Aires: de la producción de la ciudad de masas al consumo de la ciudad carcelaria", *Mundo Urbano. Revista de Investigación Urbana*, núm. 13, Buenos Aires, disponible en http://www.argiropolis.com.ar

Taschner, Suzana y Lucia Bogus (mayo 2001): "São Paulo, uma metrópole desigual", *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, núm. 80, vol. 26, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Torres, Horacio (1993): "La relación entre espacio y sociedad: un tema conflictivo. La investigación urbana en Argentina vista desde esta perspectiva", *Methodologica, Revue des techniques, méthodes et instruments de recherche en Sciencies Humaines*, núm. 3, Bruselas, Université Libre de Bruxelles.

— (mayo, 2001): "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990", *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, núm. 80, vol. 26, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Welch Guerra, Max (2002): "Renovación urbana en Europa", Seminario de Urbanismo: La perspectiva europea, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.