

## FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL. LOS NUEVOS PAISAJES URBANOS EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Beatriz Goldwaser\*

\* Docente-investigadora del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Luján, División Geografía y ASEC. goldwaser47@arnet.com.ar

El trabajo es parte del proyecto de investigación denominado: "Dinámica Territorial en Buenos Aires: Cambios en el patrón de urbanización, usos del suelo e impactos socio-económicos y ambientales asociados" radicado en el Departamento de Ciencias Sociales, División Geografía, Universidad Nacional de Luján, dirigido por Lidia Soria y codirigido por Beatriz Goldwaser. Publicado en: Soria Lidia-Goldwaser Beatriz (Editoras y compiladoras) 2012. PROBLEMÁTICAS GEOGRÁFICAS ARGENTINAS Territorios - Actores sociales -Sistemas productivos. GEPSE Ediciones, Buenos Aires, ISBN: 978-987-28036-0-5

### RESUMEN

Con este trabajo pretende reflexionar sobre problemáticas y procesos que desde hace algunas décadas se materializan en la Región Metropolitana de Buenos Aires –RMBA- a partir de lo que se ha dado en llamar el proceso de globalización. Para los que trabajamos sobre la expansión de la RMBA existen muchos y muy buenos análisis y experiencias empíricas que nos posibilitan, desde miradas interdisciplinarias, acercarnos a estos procesos y sus resultados socioterritoriales. Este es un aporte más que aborda esta expansión sobre espacios de borde, en algunas cuestiones relacionadas con la segregación socioespacial, las autopistas metropolitanas, los shopping center, los cementerios privados y el terciario avanzado, como artefactos urbanos representativos de estas transformaciones que se han naturalizado inexorablemente en el cotidiano de la gente.

A tal efecto, abordaremos brevemente el análisis de los nuevos paisajes urbanos, de borde, y su relación directa con la traza de las autopistas. Nos centraremos en el eje Norte de la RMBA, donde se manifiestan con mayor intensidad los cambios estructurales, sin dejar de reconocer que sobre el eje Sur y en menor medida el eje Oeste, se vienen manifestando también cambios acelerados en los bordes rururbanos.

**Palabras clave:** territorios de borde, nuevos paisajes urbanos, shopping center, cementerios privados, autopistas metropolitanas.

### ABSTRACT

This work aims to reflect on issues and processes for some decades to materialize in the metropolitan area of Buenos Aires-RMBA-from what has been called the globalization process. For those who work on the expansion of RMBA are many good empirical analysis and experience enable us, from looks interdisciplinary approach to these processes and their results socioterritorials. This is another contribution that addresses the expansion of border spaces, some issues related socio-spatial segregation, metropolitan highways, the shopping center, private cemeteries and advanced services, such as urban artifacts representing these transformations are naturalized inexorably in the daily life of people.

To this end, we will address briefly the analysis of new urban landscapes, edge, and its direct relationship with the trace of the highways. We will focus on the northern axis of the RMBA, where they appear more intense structural change, while recognizing that the South axis and to a lesser extent West axis, have been manifesting also accelerated changes in rururban edges.

**Key words:** borders territories, new urban landscapes, shopping centers, private cemeteries, metropolitan highways.

## REFLEXIONES INICIALES

Esta propuesta tiene la intención de sintetizar en pocas líneas algunas de los problemas y problemáticas que se vienen planteando desde el siglo pasado en la RMBA en un proceso de construcción de nuevos espacios geográficos urbanos sobre territorios de borde, otrora destinados a la producción rural, o vacantes en espera de revalorización [1]. Para la mayoría de las personas que circulan por estas geografías pasa inadvertido este cambio de funciones en el uso del suelo porque se ha generalizado tanto que vamos naturalizando la situación, y cada vez nos asombra menos que la “libertad de mercado” en connivencia con los Estados (nacional, provincial o municipal) y los productores inmobiliarios, intervengan en la expansión metropolitana convirtiendo a la RMBA en una mancha tan extendida que de alguna manera, por la imposibilidad de acceder a suelo urbano legal, por no acceder a salarios reales “en blanco” que posibilite los créditos para la vivienda, impulsa a los habitantes más alejados y a inmigrantes de países limítrofes a nuclearse en las villas de emergencia, o en hoteles-pensiones más cercanas a las fuentes de trabajo formales o informales; del mismo modo naturalizamos que los espacios públicos a los cuales debemos acceder los ciudadanos comunes se vayan privatizando, y que el transporte se complejice de tal manera que parte de nuestra existencia la tengamos que ocupar en el desplazamiento cotidiano a nuestras actividades, conscientes (tal vez) que ese tiempo no es reconocido como parte de las horas laborales y sí forma parte de la plusvalía extraída al trabajador.

A esta reflexión, debemos agregar la vulnerabilidad e inseguridad de la existencia sólo por pertenecer a la condición humana, agudizada por la incertidumbre que deviene de vivir en sociedades urbanas donde la fragmentación socioespacial y residencial se profundiza cada vez más y el conflicto es una característica común que va organizando una territorialidad muy particular.

En general, las regiones metropolitanas de las ciudades primadas concentran el Producto Bruto Interno -PBI- de sus países, el poder económico y político y, consecuentemente, la población. Cuanto más ubicadas en el hemisferio del “norte sociológico” se encuentran las regiones metropolitanas, mayores son las diferencias económicas con respecto a las del “sur sociológico”. Las redes electrónicas de comunicación permiten una rápida globalización de los mercados (Queiroz Ribeiro 2004; Sassen, 1999) aunque no “globalizan” económicamente a todos los habitantes. Los *daños colaterales* de las desigualdades sociales (Bauman, 2011) involucran a toda la sociedad, pero los efectos recaen sobre las poblaciones más desprotegidas. Las calificadoras de riesgo son las estrellas del momento, convertidas en poderosas armas para destruir al “enemigo económico” de turno (Altvater, 2011) pero los *platos rotos* los paga la población, fundamentalmente los trabajadores. El resto, es el juego perverso del poder, mediante el cual, las crisis del sistema capitalista de los países centrales son exportadas a los países periféricos.

Otra cuestión interesante a tener en cuenta, y a la que hace referencia David Harvey (2008) es la acumulación por desposesión y privatización del Tercer Mundo por el capital internacional, sumada a la teoría neoliberal que el enriquecimiento de sectores económicos pueden reeditar en forma de goteo, hacia el resto de la sociedad más desprotegida. Aun así, estas intenciones declarativas de los ideólogos económicos no pudieron resolver las problemáticas urbanas más importantes en las grandes ciudades sudamericanas. El transporte, fundamentalmente el íter jurisdiccional, los residuos urbanos, los problemas ambientales (entre ellos la pobreza) y la necesidad de organizar, mediante políticas públicas comunes, las incongruencias de la falta de planificación que tienda a solucionar las desigualdades territoriales que los intereses del capitalismo mundial no terminan de resolver en los países periféricos, y aún en los centrales.

La mundialización capitalista organiza un mercado mundial/global donde los trabajadores “compiten libremente” y en “igualdad de condiciones” por estar el asalariado inmerso en un contrato legal, donde el trabajador vende su fuerza de trabajo y el empresario la compra como mercancía, esta relación de “igualdad entre las partes” (O’Donnel, 1984) hace que también se naturalice la generación de las desigualdades socioterritoriales y los habitantes consideren que cada uno ocupa el lugar que le corresponde “por naturaleza”, naturalizando también el ejercicio de la dominación.

## TRES MOMENTOS EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

La RMBA es un conglomerado que en la actualidad ocupa el 0,15% del territorio total del país, contiene el 31% de la población total con una densidad demográfica de 3.400 habitantes por Km<sup>2</sup>, mientras que concentra el 40% del PBI del país. Estos datos oficiales (Plan Estratégico 2010, CONICET) señalan la concentración de los factores que ponderan el desarrollo de la RMBA.

Se fue desarrollando en tres etapas coincidentes con los modelos de acumulación de los países centrales, organizándose como país periférico dependiente, cuando en 1880 con la creación del Estado-Nación se inserta en el concierto de la economía internacional a partir de la producción de materia prima para abastecer la demanda de Gran Bretaña, y como mercado receptor de productos con valor agregado provenientes de Inglaterra. La Generación del Ochenta dejó su impronta en el paisaje urbano de las ciudades-puerto, fundamentalmente Buenos Aires y Rosario, y, a través de la traza del ferrocarril, sentó las bases de la expansión de la región (Romero, 1976); el corrimiento de la urbanización paralela a las vías de los distintos ramales fue, a partir de la década de 1940, en segundo momento de expansión que acompañó el proceso de industrialización por sustitución

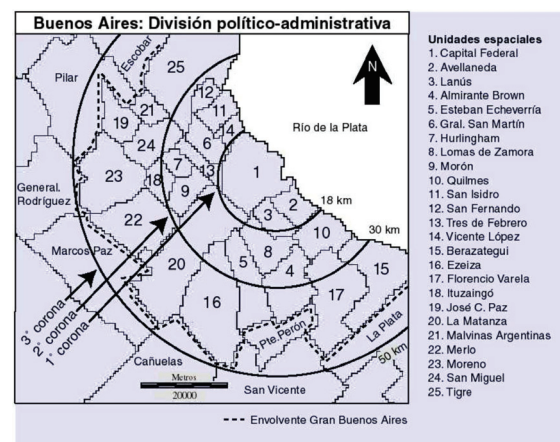
de importaciones, década a partir de la cual, la compra del lote a plazos para la vivienda propia y de autoconstrucción (Torres, 1993), impulsa la desorganización y el descontrol de la urbanización del Área Metropolitana de Buenos Aires –AMBA-. El tercer momento aún vigente, es la continuación del crecimiento anterior al cual se suma el efecto globalizador de la economía a partir de la década de 1980, cristalizándose en 1990, momentos en que los grupos sociales de mayor poder adquisitivo no sólo optan por la residencia permanente en sus casas de fin de semana localizadas fundamentalmente en la primera y segunda corona del AMBA, sino que se afianza la demanda de una “vida en contacto con la naturaleza” y por lo tanto, tierra rural de la tercera corona, va organizando los territorios de borde. Esta dinámica continúa y es un factor importante en la fragmentación del territorio y en la segregación urbana.

Lo expresado anteriormente nos conduce a los territorios de borde en la RMBA, específicamente la tercera corona, donde se va conformando un paisaje alejado de las concepciones del urbanismo tradicional, de la ciudad homogénea (aunque no igualitaria) a la que estábamos acostumbrados, para dejar paso a un paisaje urbano combinando inequitativamente, el derecho a la ciudad de los que más tienen y el derecho a la ciudad de los que menos tienen, conformando un mosaico que rompe la trama urbana, para dar paso a un paisaje donde los Estados concurren discriminadamente, manteniendo las reglas del buen habitar en los barrios de mayor poder adquisitivo, soslayando y postergando el horizonte del *mal habitar* en los barrios de menores recursos, en tanto el estigma de la pobreza los circunscribe a círculos cerrados difíciles de traspasar. De todos modos, desde los lados del espectro urbano, y responsable de la dinámica del paisaje: el Estado está obligado a poner presencia y esencia; el vecino con mejores condiciones de vida –más allá del cumplimiento con las tasas y los impuestos- no sólo debe controlar al Estado,

sino que debe cumplir con sus obligaciones de convivencia urbana solidariamente, y el vecino más vulnerable y desprotegido debe también hacerse responsable de su cuota ciudadana exigiendo al Estado, pero también cuidando su propio hábitat convirtiéndolo en su *locus social*.

### Construcción de nuevos paisajes. Las chapas, el revoque y el cristal.

Los paisajes urbanos y los de borde [2] se construyen y reconstruyen en una dinámica constante. En las zonas de alta renta con mayor rapidez y fluidez que en los espacios menos significativos económicamente. Como ejemplo de ello pueden mencionarse algunos puntos concretos: Puerto Madero, Caballito o Palermo en la CABA; San Miguel, Tigre o Pilar en la segunda y tercera corona en la Provincia de Buenos Aires (Imagen 1). El ejemplo de lo opuesto se puede verificar en una recorrida por los barrios de La Boca y Barracas, hace más de 40 años, la dinámica urbana es la inercia de la dejadez y el abandono, y no sólo de los gobiernos de turno, sino también de su gente.

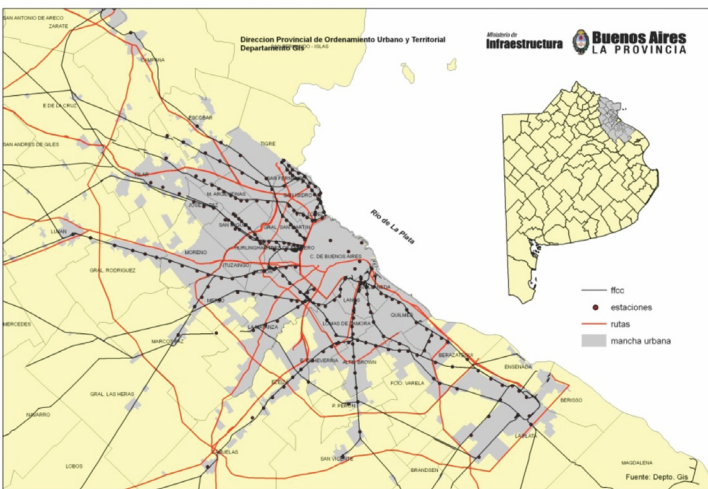


**Imagen N° 1-** Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Gran Buenos Aires y Partidos de la Tercera Corona de la RMBA  
Fuente: Baxendale et al 2012

La ciudad tradicional de la vertiente desarrollista en cambios lentos pero constantes, se mezcla en los bordes con ciertos aspectos de la ciudad global. La primera incluye la ciudad de las periferias pobres sudamericanizadas: escasa y deficiente infraestructura, importante densidad de población aún en aquellos barrios apaisados pero extendidos en los *fondos*: la ciudad de los pobres. La segunda se “asocia” mediante sus recursos tangibles e intangibles con otras imágenes de ciudades globales. Este recorrido del *hacer* tradicional y del nuevo (con matices), conforma nuevos paisajes con valoraciones negativas o positivas de acuerdo a quién lo analice y para quién o quiénes se va construyendo la ciudad. Surgen nuevas narrativas del paisaje. Los *unos* y *los otros* comparten determinados espacios cotidianos. Comparten mutaciones, mezclas y cambios, dinámicas espaciales con lógica propia, como en el caso de las urbanizaciones cerradas, los enclaves del terciario avanzado, las nuevas ciudades-pueblos como Nordelta o nuevos avances urbanísticos como El Cantón en Escobar -provincia de Buenos Aires- combinan en esos territorios de borde, la urbanización clásica de barrios populares originados bajo la modalidad de los loteos indiscriminados de las décadas del 50’ - 60’ -informados exhaustivamente por Horacio Torres en sus trabajos- con nuevos escenarios urbanísticos, en los cuales, paradójicamente, y según nuestras investigaciones (Goldwasser, Soria, et al, 2010) los conflictos no se manifiestan tal como es de suponer, sino que ambos estratos sociales conviven en el mismo territorio ignorándose mutuamente. Esta ignorancia no es tal y ambos grupos mantienen o sostienen una “distancia prudente”; especialmente para las urbanizaciones cerradas, los barrios populares no dejan de ser un motivo de alerta constante.

## LA AUTOPISTA PANAMERICANA Y LAS URBANIZACIONES CERRADAS. ENTRE EL LUGAR Y EL NO LUGAR.

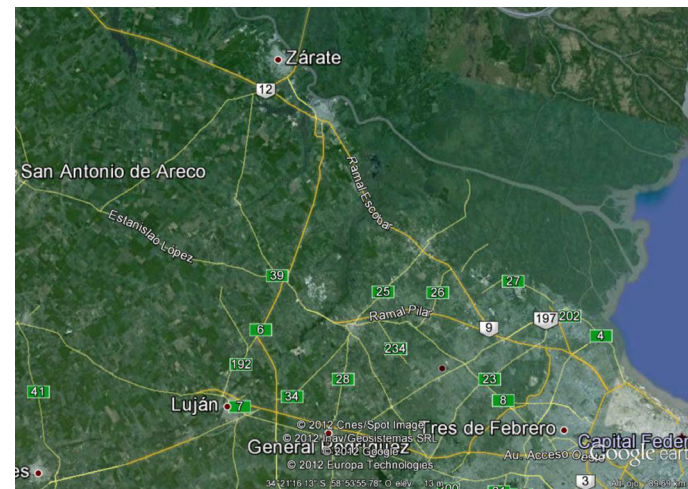
La autopista Panamericana o corredor Norte, aproximadamente a partir del Km 40 en los ramales de Pilar y Campana, muestra un rosario de comercios del terciario avanzado, intercalado con hectáreas dedicadas a la construcción de urbanizaciones cerradas y alguna extensión de tierra fértil fuera de la producción tradicional rural. La autopista, que en la mayoría de los casos fragmenta el territorio, opera en este caso como un amplio corredor por el cual circulan alrededor de 150.000 vehículos diarios entre autos, camiones y colectivos de media y larga distancia que transportan importantes volúmenes de productos y una cada vez mayor afluencia de personas (imagen N°2, N°3, N°4).



**Imagen N° 2** Vías de comunicación terrestre en la RMBA  
Fuente: Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Provincia de Buenos Aires.

La accesibilidad de la Región Norte dada por la autopista, con epicentro en la ciudad de Buenos Aires, orientada hacia la ruta al Mercosur le otorga a este espacio una singular estructura urbano-es-

pacial, donde la ocupación territorial y la demanda de suelo se han convertido en importantes nichos de inversión rentística a corto plazo. Del mismo modo, las firmas y las marcas más renombradas del mercado nacional e internacional hacen pie en estos ámbitos, generando una retroalimentación en la seducción y captación de una clientela con poder adquisitivo medio-alto y alto. Los hoteles más prestigiosos, los comercios de las marcas de automóviles de alta gama, los sofisticados centros de recreación, incluso, los cementerios mejor “producidos” pasan a ser la atracción del lugar. Las calles colectoras de la autopista son la vedette de este paisaje; las vidrieras y los carteles luminosos operan como luciérnagas tecnológicas en las indiferentes noches de los municipios atravesados por la autopista.



**Imagen N°3** Panamericana. Ruta 9  
Ramal Pilar – Ramal Escobar  
Fuente: Google earth, 2012

Estas redes “encuentran y desencuentran”. Encuentran puntos en común, generan una estigmatización social inversa: un sentimiento de identificación y apego a una “comunidad” que aunque separada

especialmente entre las diversas urbanizaciones cerradas, se mueven al mismo ritmo y adoptan prácticamente los mismos estilos de vida; son familias y hogares “interactivos” y “conectados” con los espacios de comunicación global (Schiavo, 1998) aún desde sus vehículos.

¿Son los “no lugares”? Si nos referimos a la autopista propiamente, es uno de los “no lugares”, es sólo un camino rápido, una ida y vuelta de algún lugar, un trayecto medido en horas o minutos, una exasperada impaciencia en las barreras de los peajes, una transición dinámica, es lo contrario de la utopía (Augé, 1993), es nomadismo urbano en ruedas y en sofisticados camiones que casi siempre sobrepasan los límites de velocidad por carriles que no corresponden.

Sin embargo, no es sólo eso, es el canal vial donde se deslizan, en burbujas tecnológicas, las miserias y las riquezas ontológicas, los pensamientos mágicos y los terrenales, el no lugar donde no existen las certezas y donde la velocidad –impuesta o inducida- es la lógica resultante del avance tecnológico y de la urgencia posmoderna.

Es también un paisaje recreado para “el disfrute” de ese desplazamiento. Prolija ornamentación vegetal y construcciones de comercios y galpones en armoniosa conjunción con la traza de la autopista. Grandilocuentes carteles de propaganda comercial que señalan la “homogeneidad” de aspiraciones a la hora de querer poseer bienes materiales, creando externalidades y fomentando el deseo y la “necesidad de poseer” y, desde luego, escenarios posibles jerarquizando los niveles de vida social (Villacañas Berlanga, 2004). Es una escenografía premeditada atravesada -en una espiral de aceleración- por actores que no dejan huellas. Burbuja de espacios compartidos, y sólo espacios presentes.





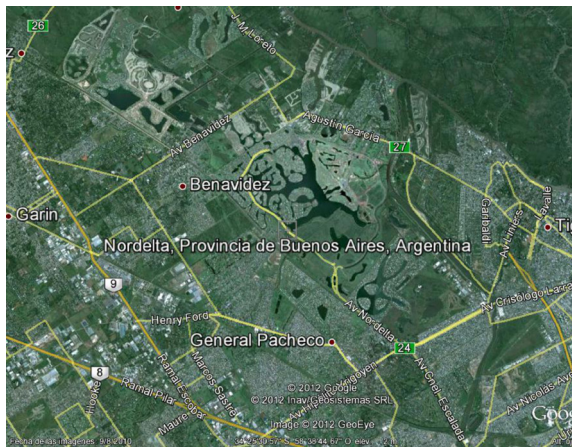
**Imágenes N°4** Autopista Panamericana Ramal Escobar  
Fuente: Goldwasser-2011



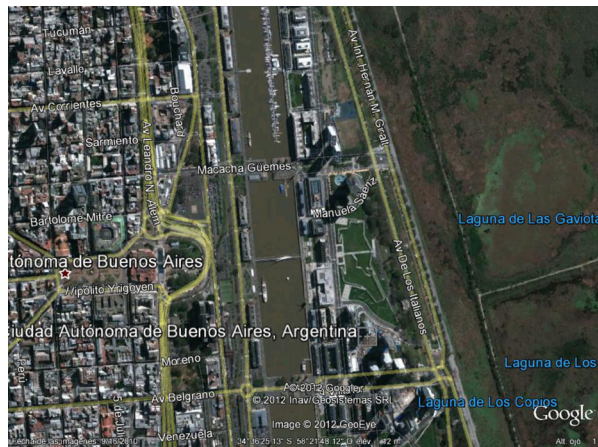
Este recorte del corredor norte es una realidad objetiva, tangible, demandante y dinamizadora. Es parte indisoluble de la ciudad capital que, si bien lidera procesos, se le van descolgando fragmentos de ciudad que se reconstruyen con la misma sofisticación que Nordelta o Puerto Madero (Imagen N°5 y N° 6), en un cosmos de construcciones por momentos apaisadas, por momentos en altura, lujosas imágenes de una historia explícita de acumulación de riqueza, de publicidad y de prestigio social.

La transformación urbanística que impulsó la traza de la autopista impactó en el paisaje generando tendencias muy selectivas de localización de actividades. Una apuesta redituable en un espacio que sostiene una permanente interacción entre el espacio público y el privado desdibujando (desalentando [?]) políticas públicas de transporte urbano masivo.

La autopista no tiene grandezas memorables, sí un porcentaje importante de accidentes viales, es protagonista, impersonal, pero protagonista al fin, transporta los latidos de la ciudad vueltos espacios de flujos constantes, perentorios. Es una parte de la piel de la ciudad (Villacañas Berlanga, 2004) un lenguaje arquitectónico *no hablado*, una arteria comunicante que late al compás de las inversiones en los bordes urbanos globalizados y se convierte en el nexo indiscutible entre una ciudad central como Buenos Aires, para distribuir sobre su territorio de influencia, nuevas centralidades que van rompiendo la inercia anterior de la trama tradicional que se extendía como mancha urbana hacia la periferia. La ciudad, mediante esta "arteria comunicante", cede actividades en una diáspora de centralidades (Carrión, 1994) que abarcan nuevas ofertas comerciales, habitacionales, recreativas y de producción. Tal el caso del partido de Pilar donde se ha manifestado un cambio en la modalidad de la centralidad tradicional, y donde la "salida de la autopista" es de por sí un hito indiscutible en el nuevo paisaje que produce modificaciones a la condiciones de las actividades urbanas de la ciudad; un sub-centro jerarquizado compite con el centro tradicional del partido homónimo, con espacialidades "ecológicas" (centros comerciales con entornos verdes) que concentran una heterogeneidad de bienes y servicios; la oferta crea la demanda y tiende a cambiar los hábitos de consumo. Sin embargo, no son centralidades urbanas con carácter cívico. En estos fragmentos de ciudades, está ausente la condición de ciudad como instancia mediadora entre lo público y lo privado (Carrión, 1994), son lo que hemos dado en llamar espacios de aglomeración relativa -EAR- [3]



**Imagen N°5** Urbanización en Nordelta  
Fuente: Google earth, 2012



**Imagen N°6** Urbanización en Puerto Madero  
Fuente: Google earth, 2012

## LOS TERRITORIOS DE BORDE COMO PROTAGONISTAS Y CONTENIENTES DEL NUEVO PAISAJE.

En varios kilómetros cuadrados de superficie, donde no hace mucho tiempo se criaban vacas o se cultivaban en las chacras los productos que abastecían los mercados de la ciudad, ahora se levantan construcciones que compiten entre sí en un paisaje que no es rural, pero tampoco se define como urbano. Sugiere un espacio de paréntesis, un espacio de espera, espacios reinventados por un sistema socio económico cargado de “urgencias” e inmediates, en una estética propia de la acumulación capitalista detrás de fachadas que no hablan de la ciudad real, de las pulsaciones vitales que se entrelazan en el resto de los retazos de ciudad (Villacañas Berlanga, 2004).

Sin un carácter intrínseco que manifieste un pasado urbano, son espacios endogámicos, sin embargo pasibles de ser penetrados por aquellos que detentan el mismo perfil social. Son los espacios “medianeros” donde asoman, entre otras, las construcciones de las urbanizaciones cerradas. Tal como afirma Wacquant (2007), es la lógica de la polarización urbana: concentrar y unificar dentro de la ciudad y en sus fronteras; la lógica de la polarización *por arriba*, donde “los ideales” se construyen a imagen y semejanza de una condición social que aparenta neutralizarse en un “urbanismo de redes” (Dupuy, 1991) y en cuyo trazado vial se construye y reconstruye la ciudad dual.

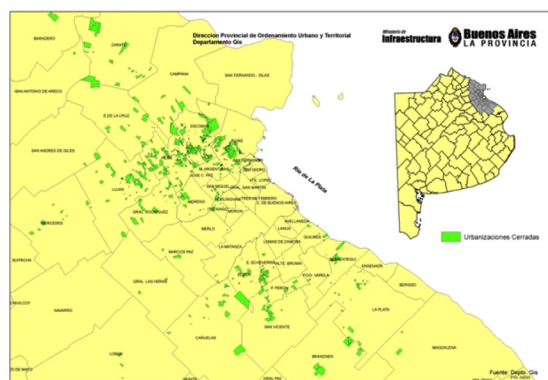
Ciudad Dual que como argumenta Castells (1991), es una expresión en el espacio geográfico de diversos canales de articulación entre mercados laborales, grupos sociales y representación política que van organizando localizaciones y expresiones urbanas con sus características propias relacionadas con la prestación y gestión de servicios urbanos básicos como el empleo, la vivienda, la salud y la educación. De esta manera, asevera el autor, el Estado capitalista, al organizar un modelo de desarrollo, legitima la localización diferenciada de

los sectores sociales en el territorio y ejerce legítimamente el control social. Así, esta ciudad dual, no sólo debe ser analizada por su estructura como fragmentación espacial, sino que debe ser vista como la organización espacial formada por dos sistemas puntualmente jerarquizados: el que se polariza en el crecimiento económico y absorbe la renta, y el que concentra la mano de obra no calificada fomentando el círculo vicioso de la pobreza y la degradación, anulando la visualización de un horizonte económico y cultural que posibilitara la movilidad social ascendente.

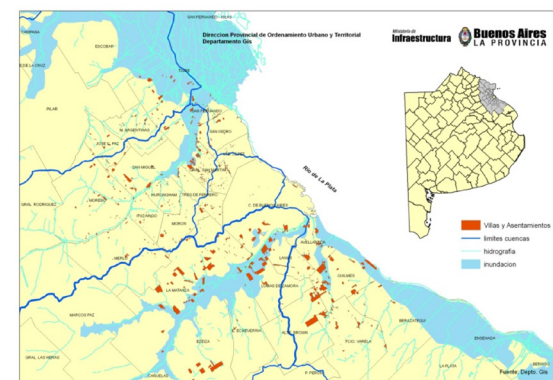
## SEGREGACIÓN RESIDENCIAL [4] ESPACIOS DE AGLOMERACIÓN RELATIVA -EAR-

Lo enunciado en párrafos anteriores nos conduce a la reflexión sobre los Espacios de Aglomeración Relativa -EAR- (Soria, Goldwaser, 2011) (imagen N°7) como la expresión territorial de estos avances del capital especulativo a la hora de “planificar” áreas intersticiales o de borde en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Este calificativo da cuenta de las irracionalidades del tratamiento de un espacio vacante en la ordenación de un territorio, con las racionalidades del capital vinculado a la acumula-

ción por desposesión que denuncia Harvey (2008). Una de las justificaciones para este ordenamiento territorial, avalado por los municipios, es el imaginario del “goteo desde arriba” que se ve claramente cuando se publican en los diarios temáticos cómo los desarrolladores de suelo urbano y los habitantes de las urbanizaciones cerradas [5] organizan eventos recaudatorios en dinero o especies, para luego ser distribuido entre los barrios pobres adyacentes (disciplinamiento del vecindario) [6]. El “goteo” también se verifica en la extensión de los caminos asfaltados y la colocación de luminarias en la vía pública en los accesos a las urbanizaciones cerradas que, en general, deben atravesar barrios populares, muchos de los cuales aparecen en los sofisticados GPS como “áreas peligrosas”. Y no estamos diciendo que no haya áreas peligrosas y gente peligrosa en la ciudades, sino que existe una descalificación hacia los barrios populares predefinida no sólo por los grupos sociales “calificados”, sino que el horizonte de pobreza asociada a la segregación social anula aspiraciones de mejoras sociales, y donde los propios habitantes no pueden “ver” y por tanto romper ese círculo de hábitos, estéticas y características propias y ajenas.



**Imagen N°7** Urbanizaciones Cerradas  
Espacios de Aglomeración Relativa en la RMBA  
Fuente: Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial Provincia de Buenos Aires.



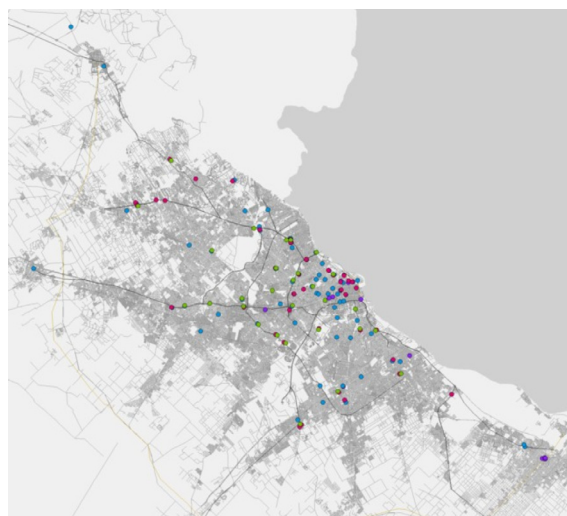
**Imagen N°8** Villas y asentamiento en la RMBA  
Fuente: Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial Provincia de Buenos Aires.



Este tipo de organización del espacio según Castells (1983), -impuesto y asumido- sería la expresión de la segregación urbana de las clases sociales, y el reflejo de la de las desigualdades existente en las relaciones sociales en todas sus expresiones y contradicciones, en este caso, cierta aglutinación de homogeneidades internas y desigualdades entre los bordes periurbanos, cuyas características se visualizan a simple vista, agrupando variables que manifiestan dichas desigualdades que no sólo tienen que ver con el tipo de vivienda, sino con el acceso a la salud, la educación, la calidad del aire y del agua, el pavimento, el transporte, y últimamente con la violencia urbana (Imagen N°8).

## LA EXPRESIÓN DE LA GLOBALIZACIÓN EN LOS TERRITORIOS DE BORDE. LOS SHOPPING CENTERS.

Las autopistas, como mencionáramos antes, fragmentan y conectan. Una de las expresiones de esa fragmentación son los shopping center. En un artículo interesante de Guillermo Tella y Alejandra Potocko (2009) publicado en el Cronista.com, se analiza el impacto que ocasiona este tipo de servicios del terciario avanzado en las personas y en los comercios de pequeña envergadura pre-existentes en barrios establecidos de larga data contiguos o no. Ya hemos analizado el paisaje que rodea la Autopista Panamericana en sus dos ramales –Pilar y Campana- vemos que esta oferta de servicios está estratégicamente ubicada para satisfacer las necesidades de las urbanizaciones cerradas de todas las tipologías que agrupa a un segmento económico-social de clase media, media alta y alta. Como explican los autores citados, los shopping se encuentran localizados sobre rutas y autopistas (Imagen N°9), siguiendo la lógica del automóvil privado, lo cual conlleva a una concentración de actividades comerciales que unifican los criterios de compras de las familias y las actividades de recreación –desde el cine hasta las famosas salas de “jueguitos” para los más chicos.



● Superficie especializada (home center)  
● Shopping center  
● Hipermercado  
● Centro de ocio (multicéntricos)

— AUTOPISTA  
— AUTOPISTA PROYECTADA

**Imagen N° 9** Distribución territorial de los centros del ocio y del consumo en la RMBA

Fuente: Elaborado por Marianela Figueroa para el Programa de Estudios sobre Desarrollo Territorial y Estudios Metropolitanos (PDTEM), Instituto de Geografía, Universidad de Buenos Aires. En: Lorena Vecslir y Pablo Ciccolella, 2011

Son espacios que en principio, están destinados a ciertos grupos sociales, las propagandas televisivas, escritas y la cartelería así lo demuestran, sin embargo, y para sorpresa de muchos, uno de los últimos shopping center inaugurado en 2011 en la ruta Panamericana ramal Pilar: el Tortugas Mall (Imagen 10) se convirtió en un espacio de recreación y paseo (más que de compras) para vecinos de barrios populares del entorno. Contrariamente al resto de los shopping de la zona norte, en este predio, con un diseño grandilocuente, al que se suma el supermercado de una firma reconocida y una playa de estacionamiento importante por su envergadura, donde se puede observar una suerte de exposición de autos “nuevos” y “usados” que señala la mixtura de los concurrentes, y un *deambular* de personas que llegan en transporte colectivo. Durante varios meses, este espacio privado se convirtió en un es-



**Imagen N° 10** Tortugas Shopping Mall, Ruta Panamericana ramal Pilar, Fuente: Goldwaser 2012

pacio público muy “criticado” por la calidad de su *concurrencia*. Los corrillos en la zona referenciaban este hecho como la invasión de personas no gratas. También los corrillos “aseguraban” que los responsables del shopping iban a “tomar cartas en el asunto”. Esta presunción de “tomar cartas” está significando que los espacios privados devenidos en uso público, están restringidos a los grupos de menores recursos pensados como “no merecedores” de la ciudad o sus “artefactos”. En cuanto a las características de estos espacios, Lorena Vecslir Peri (2011) distingue varias categorías de los conjuntos tipificados para el ocio y el consumo. El shopping center o centro comercial, con varios comercios integrados en un solo edificio y un hipermercado que genera “enganche” para el resto del consumo, el caso del Mall Tortugas; el centro “comercial de cercanía” ejemplo de ello es

el Paseo Pilar y el nuevo Paseo Champagnat (Imagen N°11), el Maschwitz Mall (Imagen N° 12) en Ingeniero Maschwitz, de menores dimensiones que concentran algunas actividades como supermercados exprés, bancos, y servicios relacionados con la salud como laboratorios, centros de diagnóstico, etc., algunos tienen un perfil para grupos de clase media alta, y otros para sectores de menor poder adquisitivo, que cubren la demanda de los residentes de la ciudad y de las quintas de fin de semana; el parque comercial y el Shopping Village que imita un centro comercial diagramado con calles, como ejemplo del eje norte se menciona Las Palmas de Pilar y Las Palmas de Escobar (Imagen N° 13 y N° 14).



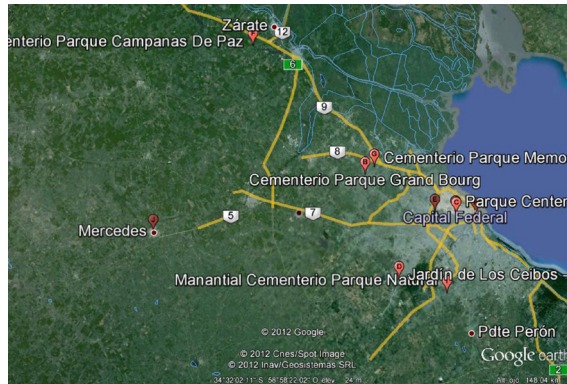
**Imagen N° 11** Shopping Paseo Champagnat, Ruta Panamericana ramal Pilar, kilómetro 54,5. Centro comercial de cercanía. Fuente: Pilar de Todos. El diario digital de Pilar. Google, 2012



**Imagen N° 12** Maschwitz Mall, Panamericana ramal Escobar, km. 42. Centro comercial de cercanía. Fuente: Google, 2012



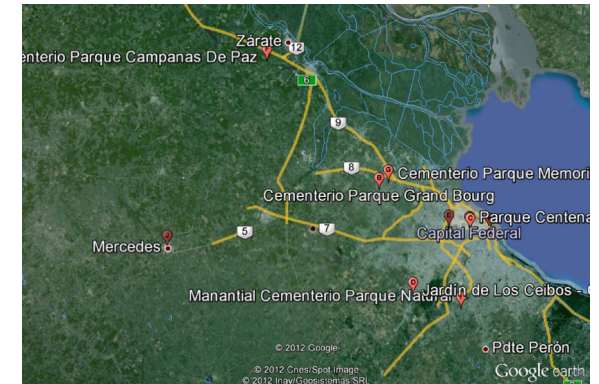
**Imagen N°13** Espacio público-privado del Shopping Village Las Palmas del Pilar Fuente: Google, grupolandscape.com.ar, 2012



**Imagen 14** Espacio público-privado. Shopping Las Palmas de Escobar Fuente: Goldwaser 2011

bién de los cementerios privados (Imagen N°15). De más larga tradición, pero tan publicitados como los nuevos barrios, son también la manifestación de la fragmentación y segregación socioespacial, aunque ya existían los cementerios privados de las distintas comunidades asentadas en el país, y la segregación socioespacial se puede analizar por ejemplo, en la disposición de los enterratorios en los viejos cementerios de las antiguas culturas del norte andino (la ubicación de las tumbas en los cementerios muestran claramente la estratificación social de las comunidades).

En las últimas décadas, los cementerios-parque se han desarrollado también en las áreas de alta renta, en concordancia con el desarrollo de las urbanizaciones cerradas. En este caso, el consumo de tierra de borde es tan importante como la de los barrios cerrados contribuyendo a encarecer los terrenos puestos en valorización.



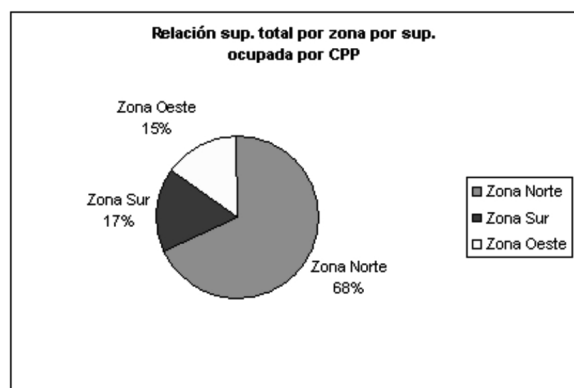
**Imagen N°15** Localización de cementerios-parque Fuente: Google earth, 2012

Los cementerios privados en los territorios de borde. Las creencias, la estética, la renta. Como ejemplo final de los tantos cambios producidos en el paisaje de borde, el mapa urbano de la RMBA no sólo muestra la radicación de las urbanizaciones cerradas y de los shopping center facilitados por la traza de las autopistas, sino tam-

Según Cristina Carballo (2006) desde el 2001 no se han conocido nuevos cementerios-parques privados, marcando una tendencia al estancamiento debido a las extensas dimensiones de los terrenos. Es interesante el planteo de la autora cuando argumenta que la segregación social en los cementerios no es novedosa, lo que si es novedoso es la



intensidad de estas disociaciones sociales del resto de la comunidad, argumentando que el nuevo patrón en este tipo de emprendimientos está dado por haber sido en principio, un lugar sagrado; luego el destino final de un ciudadano y hoy, una parcela para un potencial cliente. Este análisis lo prueba el derrotero espacial de los cementerios-parque privados. En un tramo relativamente corto de la ruta Panamericana ramal Pilar se visualizan dos cementerios que completan el paisaje de las urbanizaciones cerradas (Cuadro N°1).



**Cuadro N° 1** - Relación entre la superficie total por zona por superficie ocupada por cementerios-parques privados  
Fuente: Carballa, Batalla, Lorea, 2006

## REFLEXIONES FINALES

En la materialidad territorial de la RMBA está claro que en los espacios urbanos de la globalización y la especulación financiera están bien definidos los roles y la apropiación de los lugares, por ende, quiénes son los ganadores y quiénes los perdedores. Consideramos que una vuelta atrás en esta materialidad es un pensamiento ingenuo en tanto los negocios inmobiliarios se multipliquen en la necesidad de la realización del capital a corto plazo. Estas inversiones no sólo se traducen en ganancias concretas, sino que conllevan un cambio de estilos de vida, de demanda de productos y servicios, de visiones, intereses y expectativas de los actores so-

ciales involucrados, pero también del común de la gente que ve en los emprendimientos comerciales una avance significativo que le otorga algún tipo de prestigio o status a la zona en particular, y significativamente son una fuente de distracción de bajo costo.

La empiria de la investigación llevada adelante por el Grupo de Estudios sobre Procesos Socio Espaciales -GEPSE-, marca la fragmentación territorial en cuanto a la trama urbana de los barrios, en este caso del eje norte y la segregación residencial relacionada con la clase social. Pero también advierte que la *naturalización* es parte del sofisticado control social ejercido sobre la población no sólo por la autosegregación social, sino porque los unos se materializan, como argumenta Harvey (2000) en el *cuerpo proletario* en contacto con la realidad de la dominación-explotación (Milliband, 1991) en territorios de borde sin que medie otra opción, en tanto los otros se ubican en esos territorios por elección. Los bordes de la RMBA son emergentes territoriales fabricados por el capital financiero y rentístico, son también las contradicciones de la globalización en acto. Si bien el espacio urbano en sí mismo no determina las relaciones sociales, se inscriben en él como producto de las fuerzas de mercado del sistema capitalista y de los movimientos sociales que lo van moldeando a lo largo del tiempo. De esta manera, los artefactos urbanos de la globalización simbolizan, constituyen y contribuyen a la reproducción de las relaciones sociales de dominación, y la exclusión se produce, entre otros motivos, por la imposibilidad de pagar el acceso a un espacio urbano digno, la aceptación subordinada de espacios no adecuados, la falta de conciencia de los deberes de los ciudadanos con respecto al uso de la ciudad, pero también de los deberes sociales y civiles que les atañen como integrantes del colectivo urbano.

Por otra parte, necesitamos construir un paradigma de *democracia con ciudadanía responsable* para construir ciudades con garantía y derechos, vin-

culadas y comprometidas a sustentar condiciones igualitarias para todos sus habitantes, donde la voz de que los más vulnerables pueda tener representatividad legitimada por su condición de ciudadanos.

## NOTAS

[1] Durante el traslado en colectivo de pasajeros o en vehículo particular, un buen ejercicio de observación y análisis es mirar con atención las hectáreas de tierra que se encuentran entre urbanizaciones cerradas -en cualquiera de sus categorías- barrios privados, haras o cementerios parque-. Son las tierras periurbanas o de borde en espera de valorización económica. Es interesante el mecanismo de acumulación ya que este tipo de negocios inmobiliarios ofrece importantes ganancias con solo poseer la tierra, el resto es plus valía urbana mediante el accionar del Estado a partir de la extensión de la traza de las autopistas, la extensión de las redes de alumbrado público y las mejoras concomitantes.

[2] En este caso, los territorios de borde son los espacios que, situados en el borde de la Tercera Corona de la RMBA, combinan las antiguas tierras de explotación agrícola-ganadera que han dejado de producir materias primas para los mercados locales, frente a la demanda de tierra vacante para la expansión de la ciudad y la construcción de espacios de rentabilidad inmobiliaria. Es un proceso dinámico que, así como ocurrió con el primer y segundo cordón del AMBA, se detiene una vez que el tercer cordón complete el proceso de urbanización en los espacios intersticiales.

[3] Denominamos EAR, a los pseudos espacios urbanos que presentan una determinada aglomeración de edificaciones de baja densidad, con atributos constructivos urbanos, pero carentes de especificidad y pulsión urbana. Así, ciudades-pueblos como Nordelta o el propio Puerto Madero (en la CABA) constituyen un espacio de aglomeración en acto, sin los atributos de la ciudad como referente. Sin los espacios públicos donde se manifiesta la pugna de poderes; sin el intercambio, relación o

cruzamiento de los distintos grupos sociales, sin la disputa por la reproducción de la fuerza de trabajo, sin los cartoneros, sin los cortes de calle y los chicos de la calle, que aunque “molesten” muestran la debilidad de la organización económica del sistema imperante en las ciudades sudamericanizadas –ahora extendida a algunas ciudades del norte sociológico-.

[4] El concepto segregación residencial, está relacionado con la división del espacio urbano en diferentes grupos de población. Estamos hablando de la división -en un territorio dado- de distintos grupos sociales en diferentes categorías de viviendas, directamente relacionados con la segregación socio-económica y la segregación cultural que va de la mano con la segregación étnico-racial. Profundizando el concepto, acordamos con el sociólogo urbano Manuel Castells y el geógrafo social David Harvey que estas problemáticas están directamente relacionadas con la desigualdad en la distribución de los recursos y la riqueza en el sistema capitalista. Los individuos no pueden elegir el lugar de su residencia, sino que el “mercado” en su oferta y demanda de bienes y servicios y tierra, más el Estado que mediante la legislación y las normativas organiza el espacio capitalista, contribuyen a la reproducción de las desigualdades entre los ciudadanos.

[5] Denominamos urbanizaciones cerradas generalizando a todas aquellas construcciones de índole privada que han delimitado física y estructuralmente construcciones unifamiliares y recreativas en predios de diferentes tamaños, construidos para grupos sociales de altos recursos económicos; sin embargo, adherimos a la aclaración de Sonia Vidal (2011) en relación con los barrios de vivienda social que han sido diagramados con cerco perimetral, o aquellos que por seguridad, los consorcistas han adoptado la modalidad del cercado.

[6] Hemos asistido a reuniones con agentes inmobiliarios de reconocida trayectoria en el ámbito de la RMBA, donde se comentaban las acciones que

las empresas constructoras desarrollaban en los espacios adyacentes a las nuevas urbanizaciones cerradas, espacios que no eran “tierra vacía” sino que estaban rodeados de barrios populares, algunos de larga data. El “efecto derrame”, materializado por la colaboración en las escuelas y salas de salud del vecindario, como la colocación de algunos mobiliarios urbanos, de alguna manera están orientados al “disciplinamiento del vecindario” a manera de “mitigar” las diferencias socio-espaciales, en tanto en la mayoría de los casos, comparten el mismo acceso a los barrios

## BIBLIOGRAFÍA

- ALVATER, Elmar. 2011. Los límites del capitalismo. Acumulación, crecimiento y huella ecológica. Buenos Aires, Mar Dulce. 2011.
- BAUMAN, Zygmunt. Daños colaterales. Desigualdades sociales en la era global. FCE. Buenos Aires.
- BLANCO, Jorge. 1999. "Transporte y espacio urbano en Buenos Aires: Reestructuración de la red de Autopistas Metropolitanas y cambios en la organización espacial". En: Primer Encuentro Internacional Humboldt, Buenos Aires Argentina - <http://www.centrohumboldt.org.ar>
- BAXENDALE, Claudia et al. 2012. "Análisis socio espacial de la calidad de vida en el Gran Buenos Aires (Argentina) a inicios del siglo XXI. En: Varela B. y Vinuesa J. (Coord.) *Metrópolis. Dinámicas Urbanas*. Ed. Dunken. Buenos Aires.
- CASTELLS, Manuel. 1991. "El auge de la ciudad dual: teoría social y tendencias sociales". En *Revista Alfoz* N° 80, Ed. Siglo XXI España,
- CARBALLO, Cristina Teresa; BATALLA, María Rosa y LOREA, N. A. 2006. Ciudad, segregación y cementerios: análisis de los cambios en los patrones históricos de localización (argentina) En: *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona. Vol. X, núm. 218 (42)
- FINQUELIEVICH, Susana y SCHIAVO, Ester. 1998. (comp.) *La ciudad y sus TICs. Tecnologías de Información y Comunicación*. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.
- SORIA Lidia y GOLDWASER, Beatriz . 2012. "Metamorfosis urbana inducida: Espacios de aglomeración relativa (EAR) en la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina)". En Varela B. y Vinuesa J. (Coord.) 2012. *Metrópolis. Dinámicas Urbanas*. Ed. Dunken. Buenos Aires.
- GOLDWASER, Beatriz y SORIA, Lidia. 2011. (Ed, Dir. y Comp.) *Procesos Socio-Espaciales y Ambientales en Buenos Aires*. Luján. Programa de Estudios Geográficos (PROEG). Departamento de Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Luján. Serie-Publicaciones del PROEG N° 10.
- GOLDWASER, Beatriz; SORIA, Lidia; CHIASSO, Cecilia; PEREYRA, Adriana y REPETTO, Rosana. 2009. "Los procesos de expansión y segregación residencial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Aportes teórico-metodológicos.", en *Actas del 53° Congreso Internacional de Americanistas*. ICA. México.
- GOLDWASER, Beatriz; SORIA, Lidia; CHIASSO, Cecilia. y PEREYRA, Adriana. 2009 "La Región Metropolitana de Buenos Aires: expansión de las desigualdades socio-territoriales". En *Actas del XII Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Universidad de la República. Montevideo.
- HARVEY, David. 2007. *Espacios de esperanza*. Madrid.
- MILIBAND, Ralph. 1991. "Análisis de clases" En Anthony Giddens y otros: *La teoría social hoy*, México.
- O'DONNELL, Guillermo. 1984. *Apuntes para una teoría del Estado*. En: Oscar Oszlak (comp.) *Teoría de la burocracia estatal: enfoques críticos*. Paidós, Buenos Aires, 1984.
- QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de (organizador) et al. *Metrópoles. Entre a coesão e fragmentação, a cooperação e o conflito*. 2004. FASE-OBSERVATORIO DAS METROPOLES-FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO- São Paulo
- SASSEN, Saskia. 1999. *La ciudad global*: Nueva York, Londres, Tokio. Buenos Aires: Eudeba. 1999.
- SORIA, Lidia y GOLDWASER, Beatriz. 2011. *La urbanización en las metrópolis latinoamericanas, aportes para su análisis y comprensión*. En: III Congreso de Geografía de Universidades Públicas. Universidad Nacional del Litoral, 12 al 15 de octubre, ciudad de Santa Fé.
- TELLA, Guillermo y POTOCKO, Alejandra. 2009. *Los shopping evolucionan como neocentros urbanos*. En: *Cronista.com*
- TELLA, Guillermo Y WELCH GUERRA, M. 2002. "Importando la periferia a Buenos Aires. Urbanizaciones cerradas en la ciudad consolidada". En: *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara (México): Universidad de Guadalajara-UNESCO.
- VECSLIR, Lorena. y CICCOLELLA, Pablo. 2011. *Re-localización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires*. *Rev. geogr. Norte Gd.* [online]. 2011, n.49 [citado 2012-02-10], pp. 63-78. Disponible en: <[>](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sciVECSLIR PERI, Lorena. 2011. )
- WACQUANT, Loïc. 2007. *Los condenados de la ciudad. Gueto, periferias y Estado*. Siglo Veintiuno editores, Buenos Aires, Argentina.