

MOVILIDAD Y URBANIZACION. Ciudades privadas en la periferia de la Región Metropolitana de Buenos Aires ¿el nuevo sistema urbano del siglo XXI?

Dra. Arq. Sonia Vidal-Koppmann
IMHICIHU – CONICET
Universidad de Buenos Aires - CIM
svidal@ciudad.com.ar

Resumen

En las últimas tres décadas la expansión metropolitana se vio sujeta a los avatares de la falta de planificación, o mejor dicho de la ausencia de un plan para la región, lo que permitió el libre juego de las fuerzas del mercado.

Esta hegemonía inmobiliaria se evidencia en la concentración de inversiones a lo largo de los principales corredores de transporte metropolitanos, dando lugar a la aparición de “cuñas de riqueza” totalmente fragmentadas de su entorno inmediato.

La movilidad canalizada principalmente mediante el uso intensivo del automóvil apoyó la expansión de los límites de la región metropolitana y fue englobando nuevos municipios que perdieron su condición de rurales para mutar en territorios híbridos rururbanos.

Dentro de este contexto están emergiendo ciudades privadas y áreas de nueva centralidad que poseen una escasa conexión con la urbanización pre-existente. Nos encontramos frente a una superposición de territorios o multiterritorialidad como lo han llamado algunos investigadores. En consecuencia, nos preguntamos si será ésta la topología adoptada por un sistema urbano “privado” incipiente, segregado de la estructura de centros metropolitanos; y de ser así, cómo impactará la gestión urbana y el ordenamiento territorial.

Palabras clave:

Regiones metropolitanas – ciudades privadas – corredores viales – centralidades

Introducción

A mediados de 2002 en el Coloquio Internacional “Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas” (Universidad de Guadalajara) presentamos los avances de una investigación, donde el enfoque estaba puesto en las transformaciones socio-territoriales producidas por los procesos de urbanización liderados por agentes privados.

Se observaba ya que en el comienzo del 2000, las ciudades privadas emergían y se expandían mostrando el perfil más neto del capitalismo relacionado con la transformación urbana.

Desde aquel encuentro hasta el presente, seguimos investigando esos cambios socio-espaciales. El transcurso de una década, nos permite reflexionar críticamente sobre la corriente del “*new urbanism*”, que deja entrever el avance de los procesos de mercado sobre el desarrollo urbano.

Nuestra intención es explicar la evolución de estas transformaciones, que quizás podrían presentarse como un sistema de centros urbanos montado sobre nuevas condiciones de movilidad y de tecnologías de comunicación; impactando en la expansión continua de la región metropolitana.

Consideramos que existe un importante cambio de escala entre un barrio privado o un *country-club* y cualquiera de los nuevos mega-emprendimientos, por ello nos planteamos tres preguntas disparadoras:

- ¿Cómo evolucionaron en sus primeros años de existencia las ciudades privadas?
- ¿Qué impacto socio-espacial han producido en la región?
- ¿Qué relación se desprende entre los objetivos de creación de las mismas y su grado de consolidación después de una década?

En consecuencia y partiendo de la premisa de que las ciudades proyectadas, promocionadas y aún, sujetas a procesos comerciales de suscripción y pre-venta, no siempre lograron concretar las etapas de crecimiento planificadas; se propusieron las siguientes hipótesis:

- a) Existiría un desfase entre los proyectos de urbanizaciones y los resultados logrados; y dada esta situación no habría alternativas para adaptar los territorios transformados.
- b) Los factores preponderantes de localización serían las condiciones de movilidad y la presencia vecina de otras tipologías de urbanización similares; de donde resultaría un modelo socio-territorial basado en la generación de “cuñas de riqueza”.

Las ciudades privadas en la mira de los desarrolladores

Más allá del debate que se pueda plantear en torno al concepto de “ciudad privada”, la primera cuestión que habría que dilucidar radica en la diferencia que podría existir entre esta tipología de urbanización (denominadas comercialmente “ciudadpueblo”, “pueblo privado”, “ciudad náutica”, etc.) y los clubes de campo o los barrios cerrados de gran envergadura.

A través del análisis de los diferentes proyectos (Vidal-Koppmann, 2002) se desprende que para ostentar la categoría de ciudad, el proyecto debe ser concebido como un conjunto de barrios cerrados con un área de comercio y servicios de libre acceso. Se destaca en este tipo de diseño urbanístico, la autonomía en la gestión de servicios de infraestructura (redes de agua y desagües, pavimentos, plantas potabilizadoras y/o de tratamiento de efluentes, etc.). Asimismo dentro del área central se ubican colegios, centros de salud, oficinas, estudios y supermercados. Según el Decreto-Ley 8912 de Uso del Suelo y Ordenamiento Territorial de la Provincia de Buenos Aires (1977) este tipo de proyectos es considerado dentro de la categoría de “urbanizaciones especiales” y por lo tanto, deben presentar desde su inicio el “*Master Plan*”.

Si se considera el tope de población a alcanzar por algunas de las ciudades existentes (Nordelta: 130.000 habitantes; Estancias del Pilar: 48.000 habitantes; Villanueva: 45.000 habitantes; entre otras) es factible afirmar que su escala será semejante a la de las ciudades intermedias de la provincia de Buenos Aires; por lo tanto, algunos de los municipios de la región metropolitana a mediados de este siglo, contarán con “ciudades tradicionales” y con “ciudades privadas”, con un mismo tamaño demográfico. Vale decir, que aparecerán ciudades medianas privadas en el sistema urbano bonaerense. Actualmente, se encuentran en marcha más de doce conjuntos residenciales de este tipo, distribuidos en las diferentes zonas que componen la periferia metropolitana (Cuadro 1), advirtiéndose que en algunos municipios (por ejemplo, Tigre y Pilar) hay más de un núcleo con estas características.

Cuadro 1. Ciudades privadas en la RMBA

PROYECTO	MUNICIPIO	BARRIOS	POBLACIÓN	OBSERVAC.
Nordelta	Tigre / norte	20 + área central + colegios + c. salud + universidad	130.000 hab.	90% del predio son humedales. Salida al río Luján
Villanueva	Tigre / norte	11 + centro comercial y de servicios	45.000 hab.	Laguna + salida al río Luján
Estancias del Pilar	Pilar / noroeste	5 + 3 clubes temáticos + área central (El Pueblo)	8.000 hab. (Se redujo la cifra inicial)	Laguna artificial aprovechando una cava
Pilar del Este	Pilar / noroeste	3 + 1 en etapa de construcc.	45.000 en el proyecto fundacional	Cambio de empresa desarrolladora
Puertos del Lago	Escobar / noroeste	20 + área central	Sin datos	6 km de costa sobre el río Luján

Puerto Palmas	Campana / norte	3 + c.comercial + villa náutica + bahía	Sin datos	Frente sobre Paraná de las Palmas – C. ecológica
Puerto Trinidad	Hudson (Berazategui) / sur	1 + muelle y servicios	80 familias	Posee 1 Km de costa s/ Río de la Plata
Colony Park	Tigre (Delta) / norte	Isla privada con 5 barrios	Sin datos	Suspendido por intervención judicial
Reserva Los Cardales	Campana / norte	Residencias + deptos. + hotel de lujo (Sofitel)	Sin datos	Reserva natural con laguna de 20 has,
Área 60	Brandsen / sur	15 + c.comercial + hotel internacional	15.000 habitantes	Sólo hay dos barrios en construcción
El Principado	San Vicente / sudoeste	Residencias uni y multi-familiares + área central y sectores deportivos	Sin datos	Ciudad náutica, sectores comunicados por canales
Mirasoles	E. Echeverría / sudoeste	4 + área comercial + parque industrial	Sin datos	Diseño semi-abierto. Parque industrial (60 Has)
Pampas Pueblo de Hudson	Berazategui /sur	4 + Centro cívico comercial	Sin datos, mix de residencias+torres	Apertura al Río de la Plata (muelle)

Elaboración propia sobre la base de suplementos especializados, 2012.

Comparadas las ciudades del cuadro precedente con los proyectos que se promocionaban hace una década, se advierte que ha habido modificaciones. Algunos de los emprendimientos promocionados no llegaron a concretarse; aunque es difícil saber si hubo cambios en los propietarios de las tierras adquiridas para tal fin. En un solo caso (Puerto Trinidad), la quiebra de la empresa desarrolladora hizo que los propietarios se organizaran en forma de cooperativa y que decidieran construir sus viviendas. De la ciudad náutica proyectada originalmente, sólo se pudo edificar un barrio cerrado. Es de destacar que los emprendimientos más recientes ubicados en el corredor sur muestran una expansión de la región metropolitana, adoptando como eje vial la Autovía 2. Este dato podría ser tomado como tendencia de crecimiento y de posible vinculación con otros municipios del interior de la provincia, como por ejemplo el partido¹ de Chascomús, ya invadido por urbanizaciones privadas.

¹ Se denomina partido en la provincia de Buenos Aires a la delimitación de jurisdicciones político-administrativas cuyos límites coinciden con los del municipio. La nomenclatura de partido y municipio es equivalente. En el resto de las provincias argentinas no existe esta delimitación.

En investigaciones previas², hemos detectado la tendencia de localización de megaempresarios asociados al litoral marítimo al situarse sobre la Ruta 11 (interbalnearia) de la provincia de Buenos Aires. Tanto en los municipios de Monte. Chascomús, Villa Gesell, de La Costa, Mar del Plata, etc., los proyectos se encuentran relacionados con la actividad turística, ofreciendo viviendas de veraneo o para alquiler temporario.

La nueva impronta de incorporar en el diseño urbano una mezcla de usos del suelo y de integrar actividades relacionadas con el ocio a la vivienda de carácter permanente, marca un punto de inflexión no sólo en la tipología de los emprendimientos sino en la vocación turística de las localidades de la región metropolitana.

Con anterioridad al año 2005 las ciudades privadas promocionadas como “las ciudades satélites del siglo XXI” solamente incluían sectores de esparcimiento y de deportes para los residentes de sus barrios, así puede verse en una figura publicada en un diario de amplia difusión nacional (Figura 1)

Figura 1
Pueblos privados



Fuente: Diario Clarín, Suplemento Countries, 2005

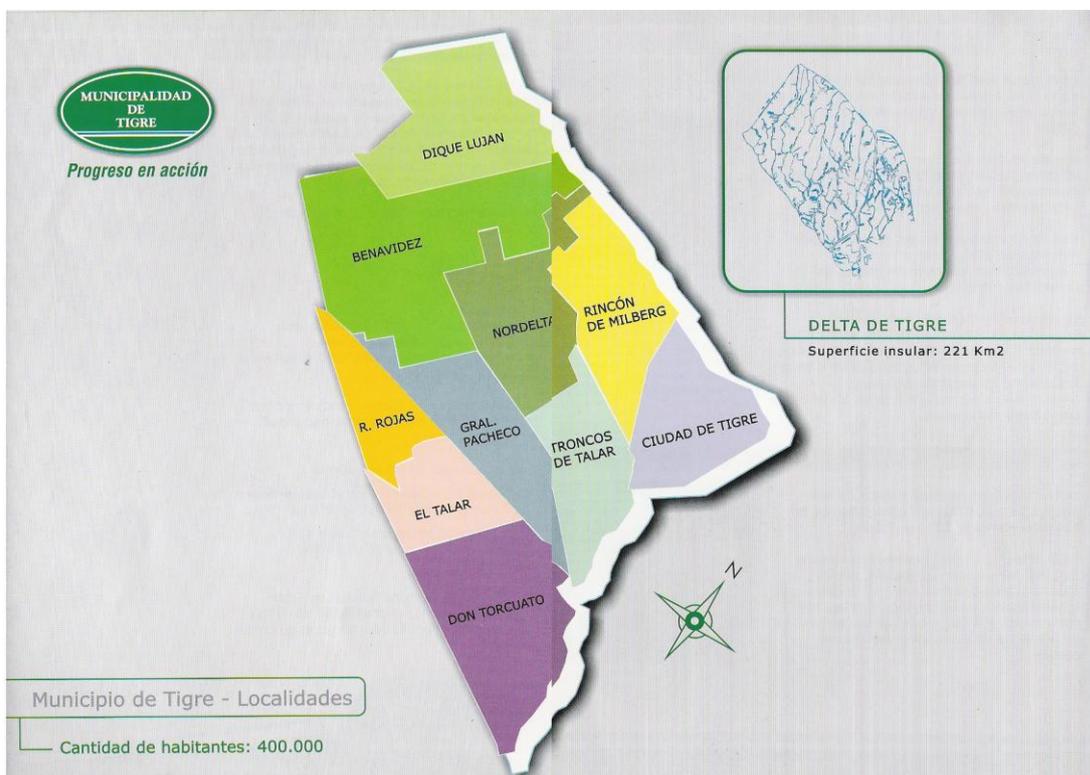
² Trabajo presentado en una conferencia en la 72 Semana Nacional de Geografía, Mar del Plata, octubre de 2011.

Con el paso del tiempo, se ha podido constatar la evolución de estas ciudades. En general, la cantidad de barrios cerrados del *Master Plan* inicial disminuyó. Tal es el caso de Pilar del Este, que reformuló su proyecto con el cambio de la empresa desarrolladora y pasó de 18 barrios a cuatro; o de Estancias San Miguel, un proyecto de catorce barrios cerrados en una fracción de 850 hectáreas, que hasta el presente sólo ha avanzado con dos barrios (Los Alcanfores y Las Acacias). En este ejemplo permanece vacante la mayor parte de la superficie destinada al emprendimiento.

La dos únicas ciudades que aparecen en la Figura 1 y que continúan con su plan original son Puerto Palmas y Nordelta. Esta última, si bien está lejos de alcanzar la meta poblacional enunciada, sigue construyendo y comercializando nuevos barrios y además, ya ha logrado la radicación de un centro de salud privado y la filial de una universidad también de gestión privada.

No obstante, lo más llamativo de este caso es que ya se reconoce dentro de la jurisdicción del municipio de Tigre como una localidad privada (Figura 2) y la empresa desarrolladora ha adquirido y comenzado las obras de un proyecto de similares características en el partido de Escobar (Puertos del Lago).

Figura 2
Municipio de Tigre: localidades



Fuente: Municipio de Tigre, 2008

En resumen, contando con el precedente de una localidad privada que podrá albergar a más de cien mil habitantes, resta preguntarse si en el mediano plazo esta situación no se multiplicará en la región y de ser así, ¿cómo sería su inserción dentro del sistema de centros urbanos de la misma?.

Una isla privada, una aldea medieval y un principado: todo es posible en la región metropolitana

A pesar de que el título suene humorístico su inserción en el contexto del ordenamiento territorial bonaerense resulta inquietante.

Indudablemente la creatividad de los desarrolladores a la hora de poner nuevos productos en el mercado inmobiliario ha traspasado los *slogans* del “contacto con la naturaleza” o de “la búsqueda de un refugio en el verde”, para proponer ciudades privadas temáticas que atraigan no sólo moradores permanentes sino también un selecto *target* turístico.

El “Principado de San Vicente”, actualmente en etapa de construcción y venta, fue concebido por sus proyectistas como una ciudad náutica dentro del municipio homónimo. Los barrios cerrados se encuentran conectados por canales y para asegurar la infraestructura turística, el plan contempla la localización de un hotel internacional. El partido de San Vicente se ubica dentro de un dinámico circuito de emprendimientos inmobiliarios: el denominado “corredor verde Canning - San Vicente”, asociado a la traza de la autopista Ezeiza – Cañuelas y su prolongación a través de las rutas provinciales 52 -58.

En esta zona del sudoeste metropolitano se erigen más de treinta proyectos de urbanizaciones privadas con diferentes grados de consolidación; y, además, concentra diez mega-emprendimientos, entre ellos “El Principado”. Las características socio-espaciales de los municipios que integran este corredor (Ezeiza, Echeverría, Presidente Perón, San Vicente y Cañuelas) son variadas. Mientras que algunos de estos distritos están muy poco urbanizados y con amplios territorios agropecuarios (por ejemplo, Cañuelas y San Vicente), otros son netamente urbanos. Sin embargo, todos ellos poseen en común un alto déficit de viviendas y de infraestructura y servicios básicos, que se refleja en los porcentajes de población con necesidades básicas insatisfechas (NBI), según puede observarse en el Cuadro 2.

Cuadro 2

Características socio-espaciales de los municipios del corredor sudoeste

MUNICIPIO	LOCALIDADES	POBL. VILLAS	POBL. NBI	URBAN. PRIV.
Ezeiza	Canning, Ezeiza, Spegazzini, T. Suárez, La Unión	18.850 habit. 10 villas	26,10%	11
Echeverría	M. Grande, Canning, 9 de Abril, El Jagüel, Luis Guillón	4.696 hab. 7 villas	20,40%	14 Mega proyecto de 450 Has
Pte. Perón	Guernica	Sin datos. Barrios carenciados	30,00%	3 ME: 173 Has + Hotel 5*
Cañuelas	Cañuelas, A. Petión, M. Paz, Uribelarrea	Sin datos. Barrios carenciados	16,60%	9 ME: 1400 has. Proy. Club de chacras
S. Vicente	San Vicente, A. Korn	Sin datos. Barrios carenciados	23,10%	1 Ciudad náutica 200 has.

Fuente: elaboración propia sobre la base de información municipal, 201

En el corredor sur, partidos tales como Berazategui y Brandsen tampoco se caracterizan por haber solucionado la problemática habitacional o de cobertura de servicios; pero en forma paralela a esta realidad urbana, en ambos se están construyendo ciudades privadas: Pampas Pueblo de Hudson y Área 60.

La propuesta de Área 60 (ciudad privada) se basa en la edificación de 15 barrios dotados de todas las infraestructuras y con alta tecnología de comunicaciones; aunque la originalidad del proyecto está cifrada en la construcción de un área central (El Borgo) que poseerá las características morfológico-espaciales de una aldea italiana del siglo XIV. Actualmente, sólo dos barrios se encuentran en proceso de construcción y de comercialización; y por lo tanto, sería demasiado arriesgado conjeturar sobre la evolución de este proyecto.

En el caso de Colony Park (isla privada) localizada en el sector insular del municipio de Tigre, el futuro estará definido cuando se dirima el conflicto entre vecinos, organizaciones ambientalistas y la empresa desarrolladora.

El mega-proyecto fue promocionado como un conjunto de barrios náuticos privados, rodeados de importantes espacios verdes. La alusión al cuidado de las especies autóctonas, la creación de un vivero en el predio y “el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes combinando la vida urbana con la seguridad y tranquilidad de una isla privada”³, no fueron argumentos suficientes para convencer a los habitantes isleños y a las organizaciones defensoras del medio ambiente.

³ Este objetivo aparece enunciado en el sitio oficial del proyecto www.colonypark.com

La isla del Delta delimitada por el río Luján, el Canal de Vinculación y el Arroyo Pacú, en la que se proyectó el mega-emprendimiento de 300 hectáreas había sido declarada Reserva Natural Integral; pesar de lo cual en 2007 se concedió un permiso de pre-factibilidad para que la empresa desarrolladora comenzara las obras. Sin embargo, a mediados de 2008 el municipio intervino paralizando la construcción y haciendo lugar a las protestas de los ambientalistas (InfoBAN, 1/07/2008)

En 2009 y existiendo un trámite judicial iniciado por las denuncias de las asociaciones ambientalistas y de privados, la empresa adjudicó lotes para la venta a varias inmobiliarias de la zona. Haciendo caso omiso a la prohibición municipal, se continuó con las obras (tala de árboles, destrucción de cabañas de isleños, movimientos de tierras, etc.).

Este tipo de acciones volvió a concitar el interés de la opinión pública, logrando, a principios de 2012, la suspensión definitiva de este megaproyecto y de otros similares, hasta la puesta en marcha de un Plan de Manejo Ambiental. El mismo fue anunciado por el actual Jefe de Gobierno municipal, quien convocó a una fundación privada especializada en temas metropolitanos y a expertos de la Universidad Tecnológica Nacional para su elaboración.

Dejando de lado lo anecdótico de los vaivenes seguidos por muchos de estos proyectos, está presente la resistencia por parte de organizaciones defensoras de los derechos ambientales de la ciudadanía que da visibilidad a un tema central: el derecho a una calidad de vida urbana equitativa. Cuando las urbanizaciones privadas involucran cuestiones de orden ambiental y territorial que afectan al entorno (apropiación de humedales, modificación de cursos hídricos, sobreconsumo de tierras de alto valor agropecuario, etc.) debería existir un marco normativo y políticas oficiales que permitan evaluar la factibilidad de los proyectos.

Cuestiones asociadas a la transformación territorial

La localización de ciudades satélites privadas en la RMBA, lleva a replantearse las cuestiones relativas al ordenamiento territorial. En primer lugar, ninguna de ellas está

inserta dentro de un plan estratégico local y menos aun metropolitano. Los proyectos han quedado librados al arbitrio del mercado.

Tanto en el Plan Estratégico Territorial (PET) elaborado por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2006) como en los Lineamientos Estratégicos presentados en 2007 por la Secretaría de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires, no aparece alusión alguna a la necesidad de creación de ciudades satélites.

En este sentido, la concentración espacial de población en nuevas ciudades profundizaría el desequilibrio demográfico existente en la mayor región urbana del país. En segundo lugar, la organización espacial de las ciudades privadas aparece como un sistema en paralelo al sistema de centros urbanos existentes.

Analizando cada uno de los casos se pudo verificar que la relación del nuevo núcleo con la red de autopistas prioriza la comunicación con la Ciudad de Buenos Aires y no genera lazos con otras ciudades intermedias como podrían ser las cabeceras de los municipios. Así Área 60 destaca su conexión con la autopista Buenos Aires – La Plata, Nordelta muestra la facilidad de accesos para llegar al centro porteño desde la autopista Panamericana – Acceso Norte y además, remarca la posibilidad de una vinculación fluvial para llegar al Barrio de Puerto Madero (Ciudad de Buenos Aires); Puertos del Lago (desarrollada por la misma empresa) ofrece similares características de conexión vial y fluvial.

En tercer lugar, y complementando lo dicho precedentemente, este nuevo sistema de centros se estructuraría a través de vías rápidas de comunicación que enlazan “centralidades excéntricas”, ciudades privadas y urbanizaciones cerradas. Quedan fuera de la estructura, las localidades tradicionales con sus respectivas áreas centrales.

La emergencia de nuevas áreas de centralidad en torno a la concentración de comercios y servicios, constituye un fenómeno netamente asociado a la aparición de urbanizaciones privadas (Vidal-Koppmann, 2010).

Los desarrolladores han manifestado en entrevistas que el nuevo *target* de residentes de las urbanizaciones demandaba nuevos servicios a corta distancia. La dinámica del mercado inmobiliario consolidó zonas como el “Kilómetro 50” en Pilar, el nuevo centro de Canning; el área central de Nordelta; etc. La primera de las nombradas constituye un nodo de actividad que reúne shoppings, polos gastronómicos, complejos de cines, hipermercados, edificios de oficinas y sedes bancarias, entre otros servicios.

Dentro de la concepción del “*new urbanism*” que guía todos estos emprendimientos privados, estas áreas centrales localizadas en estrecha relación con las autopistas (de ahí sus denominaciones. “km 42”, “km 50”, “área 60”, etc.) imponen la necesidad del uso intensivo del automóvil para poder acceder a ellas (Blanco, 2005).

La movilidad y el transporte se convierten en factores claves de esta “nueva revolución urbana” (Ascher, 2004). En consecuencia, estaríamos frente a dos sistemas urbanos paralelos: localidades tradicionales vinculadas mediante el transporte público en sus diferentes variantes y futuras localidades privadas conectadas por sistemas de transporte privado.

Por último, resta agregar las cuestiones referidas al medio ambiente que surgen de la localización de las ciudades privadas.

Como se dijera anteriormente, en determinados casos la problemática ambiental se instaló en el centro de los debates debido a que no es posible imponer los intereses privados al interés público. En general, los proyectos entrañan transformaciones del territorio. Sólo con pensar en que el suelo rural se convierta en urbanizado, ya hay un cambio de importancia.

No obstante, en muchos de los casos se ha llegado más lejos: construir sobre humedales; desforestar una isla; modificar las condiciones hidrográficas de una zona; apropiarse de varios kilómetros de una ribera; y otras intervenciones semejantes.

En las futuras ciudades en proceso de construcción, no ha sido suficiente la presentación de un informe de evaluación del impacto ambiental proporcionado por la empresa desarrolladora; tanto los habitantes afectados como las organizaciones no gubernamentales han demostrado su desacuerdo en audiencias públicas⁴.

Si a los problemas de degradación del entorno se le adicionan la posible conflictividad social que podría surgir en estos archipiélagos urbanos (de socialización selectiva), escindidos de su entorno inmediato, y las formas de administración y gestión urbana de estas ciudades privadas, estaríamos frente a un fenómeno de alta complejidad que traspasaría las simples modificaciones del territorio.

⁴ En el caso del emprendimiento Puertos del Lago en Escobar, el municipio convocó a una audiencia no vinculante.

Hacia un nuevo sistema de centralidades

En encuentros y ruedas de trabajo con actores del sector inmobiliario se ha podido constatar, que los desarrolladores coinciden en afirmar que los nuevos usuarios con buen poder adquisitivo han sido un factor de importancia para la construcción de centros comerciales, de amenidades y servicios, y para el emplazamiento de complejos de oficinas y sedes administrativas de empresas en la periferia metropolitana. Tanto emprendedores como promotores inmobiliarios entrevistados han manifestado que luego de la exitosa expansión de las urbanizaciones privadas “ahora es tiempo de pensar en construir ciudad”.⁵

Esta expresión en los casos estudiados se aplica a dos tipos de diseño urbano: las ciudades privadas y las nuevas áreas de centralidad.

En el apartado anterior destacamos cómo ambos elementos son parte de un nuevo concepto de sistema de núcleos urbanos, que además está estrechamente relacionado con los canales de comunicación y el transporte (condiciones de accesibilidad).

Dentro de este contexto, las áreas de nueva centralidad ubicadas en nodos estratégicos de la red de autopistas metropolitanas no sólo desempeñan un rol funcional sino que también estarían asociadas a factores simbólicos propios de la cultura globalizada (García Canclini, 2002).

En efecto, las nuevas áreas de centralidad podrían ser definidas como referencias simbólicas, espaciales y funcionales de la estructura urbana, caracterizadas por una compleja dinámica apoyada en las actividades comerciales concentradas y combinadas en diferentes proporciones con actividades burocráticas, recreativas, culturales, etc. (Schelotto, 2004).

Por otra parte, si bien un área de centralidad es concebible como un nodo concentrador de actividades terciarias, especialmente comerciales que genera continuos flujos centripetos⁶, no siempre su ubicación espacial obedece a una forma única. De hecho, guiándonos por los ejemplos localizados en diferentes ciudades latinoamericanas, podemos reconocer nuevas centralidades al interior de un tejido urbano consolidado; o bien, en zonas periurbanas de urbanización dispersa.

⁵ La frase pronunciada por un empresario del Grupo Nordelta se refiere a la necesidad de construir equipamientos complementarios para las nuevas urbanizaciones residenciales. V Jornadas de Desarrollos Suburbanos, Buenos Aires 2006.

⁶ Atracción de flujos de personas, bienes e información.

En la región metropolitana de Buenos Aires encontramos una variedad de situaciones que van desde el sub-centro emplazado en la ciudad de Buenos Aires, hasta la nueva área central de una ciudad privada en la periferia (Vidal-Koppmann, 2006).

Por un lado, aparece la transformación al interior de la ciudad central incorporando en su trama los “artefactos de la globalización” (De Mattos, 2004), nuevos sectores urbanos (Puerto Madero) y reciclado de edificios históricos con cambio de función (el Mercado de Abasto, el Patio de Bullrich, las Galerías Pacífico, etc.) constituyendo una oferta alternativa de paseos urbanos.

Por otro, surgen nodos en barrios alejados de la *city* porteña (Devoto, Villa del Parque, Caballito), pero como en el caso anterior dentro de una trama urbana compacta. Al igual que en el caso anterior la comunidad los ha integrado a sus prácticas de consumo y recreación.

En los ejemplos mencionados, estos sub-centros urbanos han producido transformaciones directas sobre su entorno inmediato, contribuyendo a la revalorización de determinados barrios y generando plusvalías en el mercado de suelo urbano.

Sin embargo, la emergencia de nuevas áreas de centralidad fuera de la trama urbana y asociadas a una urbanización insular de baja densidad, está generando otro modo de apropiación del territorio, que estaría compitiendo con los sub-centros pre-existentes.

El estudio de casos llevado a cabo en investigaciones precedentes ha demostrado que las nuevas centralidades se fueron configurando en torno a las zonas con mayor localización de emprendimientos privados, Como ejemplos pueden señalarse los centros de comercio y servicios denominados “Km 50” y “Km 42”, en el municipio de Pilar y los Paseos Comerciales “Nordelta” y “Villanueva”, ubicados en dos ciudades privadas del municipio de Tigre. Actualmente, los desarrollos más recientes contemplan la inclusión de actividades de comercio y servicio dentro del *Master Plan*, destacando su posible uso por parte de los residentes en urbanizaciones cerradas vecinas (Puertos del Lago, Área 60, Pampas De Hudson, etc.)

No obstante, la localización de los nodos de actividades comerciales en la segunda y la tercera corona se separa definitivamente de las áreas urbanas; y por ende, esta situación incide de manera directa sobre las condiciones de accesibilidad para el conjunto de la población.

En efecto, a medida que nos alejamos de la ciudad de Buenos Aires, el transporte público es cada vez más escaso e ineficiente. La población de menores recursos de la

segunda y tercera corona de la región resulta ser la más afectada por la falta de movilidad física, ya que en su mayoría no dispone de un medio de traslado individual propio más allá de un ciclomotor o una bicicleta. En consecuencia, la autopista en lugar de ser un canal de conexión para acceder a estas áreas de consumo y recreación se transforma en una barrera. Las dificultades de accesibilidad constituyen un factor de profundización de la exclusión de los sectores socio-económicos menos pudientes. Las áreas de centralidad fuera de las ciudades y cerca de las autopistas parecerían destinadas sólo a las franjas de población que utilizan el automóvil individual como medio de transporte. De una forma sutil, el ordenamiento territorial de estas nuevas formas arquitectónicas está reforzando una situación de fragmentación social, iniciada por la localización de las urbanizaciones privadas.

Esta situación, designada como “fenómeno country”, ha sido aceptada en muchos municipios como la imagen de la “modernización y el progreso”. Pero el entusiasmo por parte de los actores públicos en los aspectos positivos de la expansión urbana⁷, no ha permitido tomar cabal conciencia de las consecuencias de la fragmentación territorial y de la segregación social que va aumentando con la privatización de los espacios públicos.

Reflexiones finales sobre los procesos de transformación territorial y el desafío de una adecuación metodológica

La conjugación de dos situaciones altamente mutantes y complejas como lo son la dinámica acelerada del mercado inmobiliario y las transformaciones de los territorios urbanos por efecto de la antropización, requieren de un encuadre metodológico que permita aprehender estos cambios y a su vez, poder explicarlos dentro del contexto socio-económico y político en el cual transcurren.

En el origen de los mismos cabría preguntarse cuándo un problema urbanístico pasa a convertirse en un problema de investigación urbana. Quizás esto último es lo que ha ocurrido frente a la aparición de las ciudades privadas y las nuevas áreas de centralidad; las que por encima de las cuestiones negativas que han suscitado en materia de ordenamiento ambiental, se han convertido en un objeto de estudio, que permitiría

⁷ En el municipio de San Vicente se promulgó un decreto “declarando de interés municipal la localización de barrios cerrados y nuevas urbanizaciones” asociando este tipo de emprendimientos a condiciones de modernización y progreso.

interpretar las relaciones entre el capital, los procesos de la economía neoliberal y su vinculación con los procesos territoriales.

En este sentido, cuando M. Santos (1996) remarca la necesidad de encontrar nuevas variables para poder explicar la “metamorfosis del espacio habitado”, plantea un enorme desafío a los científicos sociales.

Las ciudades privadas son un claro exponente de esta metamorfosis y su propia dinámica escapa al análisis tradicional de limitarse a estudiar densidades, usos del suelo, crecimiento y composición de la población, y otras variables por el estilo. En su forma y función son asimilables a las ciudades satélites de mediados del siglo pasado; pero por su homogeneidad socio-económica y por estructurarse dentro de un perímetro vallado, se asemejan a un pseudo-ghetto (Bauman, 2003).

El “urbanismo encerrado” de las nuevas propuestas adquiere una dimensión social que demanda el trabajo interdisciplinar para su abordaje. Dentro de esta problemática subyace la noción del “control del espacio”, ya sea en sus aspectos materiales (accesos controlados, seguridad privada, número de posibles actividades, *zoning* estricto, etc.) como en sus aspectos virtuales (segregación de la ciudad tradicional, concentración exclusiva de marcas globalizadas, servicios orientados a segmentos específicos de población, admisión de los futuros propietarios, etc.).

Las nuevas centralidades mediante el control del espacio parecerían ser enclaves de control social y urbano.

El espacio público abierto de la ciudad tradicional se ha transformado en un recinto con diferentes grados de privacidad que varían desde el acceso a un barrio delimitado por barreras físicas y casillas de control con guardias, hasta las cámaras de seguridad y los circuitos de video cerrados para observar los movimientos en las áreas centrales.

Lo más llamativo de esta situación radica en que en todos los corredores metropolitanos que convergen sobre la ciudad de Buenos Aires, se van emplazando estas nuevas ciudades privadas temáticas, constituyendo una especie de “sistema urbano paralelo”.

Indagando sobre el tema hemos intentado elaborar una síntesis de factores que facilitarían la descripción de estos nodos de centralidad (Cuadro 3).

Cuadro 3 Centralidades emergentes

LOCALIZACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • intra-urbana: ciudades tradicionales, ciudades privadas • extra-urbana: polos administrativos y/o comerciales
USO DEL SUELO PREDOMINANTE	<ul style="list-style-type: none"> • comercial: shopping center, hipermercado, home center, etc. • servicios: administrativos, culturales, educativos, otros. • recreativo: multicines, amenidades, otros. • usos mixtos
CONDICIÓN DE ACCESIBILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • espacios públicos • espacios semi-públicos • espacios de dominio privado y acceso público • espacios de dominio privado y acceso restringido

Fuente: elaboración propia

Cabría agregar que la ubicación de los núcleos privados en relación con las autopistas adquieren espacialmente una topología “en árbol”, a diferencia del sistema de centros urbanos que se enlaza mediante una estructura en red.

Las ciudades privadas sólo se conectan entre ellas por contigüidad cuando existe proximidad física. Tal es el caso de Nordelta y de Villanueva en el partido de Tigre, cuyos territorios tienden a aglomerarse. En el resto de los casos, no aparece la comunicación entre núcleos privados.

La relación es ciudad cerrada – autopista – ciudad primada. Dicha relación marca en el territorio una impronta de “racimo de urbanizaciones” en torno a un eje vial de alta velocidad. A pesar de estas formaciones incipientes, la aglomeración metropolitana mantiene intacta su estructura de centralidades tradicionales, como se dijera anteriormente, configurando un esquema de territorios “yuxtapuestos” (Haesbaert, 2004); pero también de dimensiones socio-económicas diferenciadas; es decir, de estructuras sociales homogéneas y heterogéneas: la burbuja urbana de las ciudades cerradas en contraposición a la complejidad e incertidumbre de la ciudad abierta.

La condición del *new urbanism* va más allá del producto inmobiliario ofrecido; ya no se trata de un conjunto habitacional cerrado para satisfacer las necesidades de privacidad y seguridad de sus potenciales moradores, la superposición en la estructura urbano-regional de localidades privadas plantea cuestiones a resolver en diferentes dimensiones.

En principio, en el ordenamiento territorial encuentra vacíos legales. Los municipios pueden aceptar o no estos mega-emprendimientos sin tener instrumentos para evaluar costos – beneficios económicos, sociales y ambientales. No existe un enmarque de planificación metropolitana que pueda evaluar la localización de núcleos privados y su vinculación con el resto del sistema de centros urbanos.

En segundo lugar, desde la dimensión social surge una clara segregación de determinados segmentos de población que optan por su auto-segregación, sea por cuestiones de status, de seguridad o de simple moda. Los estudios sociológicos y antropológicos (Svampa, 2001; Lacarrieu, 2002; Arizaga, 2004, Caldeira, 2000; entre otros) dan cuenta de una “fragmentación de la sociedad” que se materializa espacialmente en estos conjuntos. Asimismo advierten sobre las posibles consecuencias de la reproducción social “entre muros”.

Finalmente, en la dimensión político-administrativa comienza a perfilarse una nueva problemática: la gobernabilidad de las ciudades privadas. En los EE.UU. de América, varios millones de personas habitan en municipios privados. Esta situación descrita con todo detalle en la obra *Privatopia* (Mac Kenzie, 1994) y estudiada en sus aspectos más críticos por el urbanista Mike Davis (1993), debería servir para analizar en profundidad el caso argentino, donde ya existe una localidad privada y otras en vías de consolidación.

Este tipo de problemática de alta complejidad debería ser estudiada en forma transdisciplinar, ya que la gestión urbana encierra delicados dispositivos de vinculación de actores privados y públicos, e impacta directamente sobre la calidad de vida de la población.

Referencias Bibliográficas

ARIZAGA, C. (2004). Prácticas e imaginarios en el proceso de suburbanización privada. In Cuenya B., Fidel C. y Herzer H. (Coords.), *Fragmentos sociales. Problemas urbanos de la Argentina* (pp. 53-74). Siglo XXI Editores. Buenos Aires.

ASCHER, F. (2004). *Los nuevos principios del Urbanismo*. Alianza Editorial. Madrid.

BAUMAN, Z. (2003). *Comunidad. En busca de seguridad en un mundo hostil*. Siglo XXI de Argentina Editores. Buenos Aires.

BLANCO, J. (2005). Urbanización y movilidad,. Contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. *Anais do X Encontro de Geografos de América Latina*. X EGAL, CD-Rom. Sao Paulo.

CALDEIRA, T. (2000). *Cidade de muros. Crime, segregacao en Sao Paulo*. 1ª Ed. Edusp Editora. Sao Paulo.

DAVIS, M. (1993). *Cidade de Quartzo. Escavando o futuro em Los Angeles*. Editora Página Aberta. Sao Paulo.

DE MATTOS, C. (2004). Santiago de Chile de cara a la globalización ¿otra ciudad? In Aguilar A. (Coord.), *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países* (pp.19-52). H. Cámara de Diputados de la LIX Legislatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. México DF.

GARCÍA CANCLINI, N. (2002). *Latinoamericanos buscando lugar en este siglo*. Paidós. Buenos Aires.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (2007). *Lineamientos estratégicos para la región metropolitana*. La Plata. Secretaría de Urbanismo y Vivienda.

HAESBAERT, R. (2004). *O mito da desterritorializacao. Do "Fim dos territorios" a Multiterritorialidade*. Bertrand Brasil. . Río de Janeiro.

LACARRIEU, M. (2002). La comunidad en el mundo imaginado en las urbanizaciones privadas en Buenos Aires. In Cabrales Barajas, L. (Coord.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (pp.177-216). Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades y UNESCO. México DF.

MAC KENZIE, E. (1994). *Privatopía. Homeowner Associations and The Rise of Residential Private Government*. Yale University Press. New Haven.

REPÚBLICA ARGENTINA, Ministerio de Planificación Federal, Inversión y Servicios Públicos (2005). *Plan Estratégico Territorial*. Subsecretaría de Ordenamiento Territorial. Buenos Aires.

SANTOS, M. (1996). *Metamorfosis del espacio habitado*. Oikos-Tau Barcelona.

SCHELOTTO S. (2004) Accesibilidad, ciudad metropolitana, periferias, centralidades democráticas y el espacio de lo público. Seminario Montevideo. Disponible en: www.seminariomontevideo.edu.uy/smvd6/marco.html

SVAMPA, M. (2001). *Los que ganaron*. Editorial Biblos. Buenos Aires.

VIDAL-KOPPMANN, S. (2002). Nuevas fronteras intraurbanas: de los barrios cerrados a los pueblos privados. Buenos Aires, Argentina. En Cabrales Barajas, L. (Coord.),

Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas (pp.261-286). Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades y UNESCO. México DF.

VIDAL-KOPPMANN, S. (2006). La ciudad privada: nuevos escenarios, nuevos actores ¿nuevas políticas urbanas? *Scripta Nova* (IX), 194, 1-13. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, [http:// www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-15.htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-15.htm)

VIDAL-KOPPMANN, S. (2010). Las ciudades valladas y su relación con el entorno. En Perahia R. y Vidal S. (Comp.) *Cuestiones territoriales en la región metropolitana de Buenos Aires*. (pp. 57-67). Ediciones FADU, Editorial Nobuko. Buenos Aires.