

# La modernización tardía de una metrópolis semiperiférica

## El caso de Buenos Aires y sus transformaciones socioterritoriales recientes

Guillermo C. Tella

Arquitecto graduado en la Universidad de Buenos Aires, 1991. Maestría en Planificación Urbano-Regional en Buenos Aires. Actualmente, desarrolla el Doctorado en Arquitectura y Urbanismo, en la Universidad de Buenos Aires. Es Becario de Investigación del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Es autor de dos libros: *Uso político de la arquitectura argentina*, Replanteo, Buenos Aires, 1991 y *Política municipal y espacio urbano en Buenos Aires*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1994).

One of the central themes in recent urban planning literature is the study of the role of the metropolitan areas in the new regional and global economic spaces. The metropolitan area of Buenos Aires is presented as an interesting case study of a "secondary metropolis of a semi-peripheral economic space", which shows patterns observed in the global cities of central countries, although it is conditioned by its semi-peripheral location and by particular historical circumstances. This article analyses the characteristics of its metropolisation process, picking out its particular features compared to the behaviour of other restructured global spaces. It especially looks at the new shopping centres, at the signs of the advanced service sector and at the new peripheral housing developments. While these new developments have clearly revitalised trade and services in the existing sub-centres, considerable problems have also arisen along with these new possibilities, and are made manifest by the conflictive situations between the new agents and users of the new urban and suburban spaces. Within this context, the public administration must, of necessity, take on its responsibilities for supervising growth.

1. Este trabajo forma parte de los resultados preliminares de una investigación (1998-2000), subsidiada por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), realizada por el autor y dirigida por Juan Manuel Borthagaray, cuyo tema es: *Espacios estratégicos y áreas residuales de la ciudad global. El caso de las mutaciones recientes de la región metropolitana de Buenos Aires*.

2. La literatura acumulada tras la "hipótesis de la ciudad global" (Friedmann, 1986, 1995; Sassen, 1991, 1994, 1996), permite hoy insertar a Buenos Aires dentro de uno de los esquemas clasificatorios más difundido. Si en los países centrales, las ciudades primarias están encabezadas por Nueva York, Londres, París y Tokio, y las secundarias por Milán, Madrid, Toronto o Sydney; en los países semiperiféricos, las ciudades primarias serían centros como San Pablo o Singapur y las secundarias, ciudades como Buenos Aires, Caracas y Seúl. Dentro de este esquema, Buenos Aires constituye una "metrópolis secundaria de un espacio económico semiperiférico".

3. Componen esa porción periférica tres coronas: (a) la primera, en torno a la "ciudad central", conformada por los municipios de Avellaneda,

Un tema central en la literatura urbanística reciente es el estudio del papel de las áreas metropolitanas en los nuevos espacios económicos de carácter regional y mundial. El área metropolitana de Buenos Aires se presenta como un interesante caso de estudio de metrópolis secundaria de un espacio económico semiperiférico, que presenta pautas observadas en las ciudades globales de países centrales, aunque condicionadas por su localización semiperiférica y por condicionantes históricos particulares. Este artículo analiza las características de su proceso metropolitano comparando sus rasgos característicos respecto al comportamiento de otros espacios globales reestructurados. En particular estudia los nuevos centros comerciales, el sector terciario avanzado y las nuevas tendencias residenciales en la periferia. A pesar de que estas tendencias hayan revitalizado claramente el comercio y los servicios en sub-centros existentes, también han surgido problemas considerables en paralelo a estas nuevas posibilidades, que se han puesto de manifiesto en las situaciones conflictivas entre los nuevos agentes y usuarios de los nuevos espacios urbanos y suburbanos. Se puede concluir que Buenos Aires está sometida a un fuerte proceso de reconversión económica y acelerada hiperurbanización que ha llevado simultáneamente a la expansión y transformación socio-territorial, y que las administraciones deben asumir su responsabilidad de planificar este crecimiento.

### 1. INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

En la literatura reciente aparece con insistencia un tema de renovada importancia: el papel asignado a las metrópolis y sus funciones cambiantes en los nuevos espacios económicos de carácter regional y mundial. El estudio de las transformaciones socioterritoriales recientes de la región metropolitana de Buenos Aires —que según ciertas clasificaciones constituiría una "metrópolis secundaria de un espacio económico semiperiférico"<sup>2</sup>—, presenta el interés de mostrar cómo una aglomeración urbana, que supera los trece millones de habitantes, perteneciente a espacios económicos no centrales, ha adoptado, a ritmo acelerado, patrones observados en las ciudades globales de los países centrales pero condicionados por una localización semiperiférica y por procesos particulares desarrollados a lo largo de varias décadas.

Buenos Aires, organizada desde sus orígenes indios en torno a un área central fuertemente estructurada, sobre la ribera del Río de la Plata y con una configuración radioconcéntrica, es la misma ciudad que algunos ilustrados llamaron *capital de un imperio que nunca existió* y que aún hoy continúa extendiendo sus límites físicos a más de sesenta kilómetros de su plaza mayor. Esta aglomeración está conformada por una porción central —la Capital Federal— y una periférica —el área metropolitana o Gran Buenos Aires, compuesta por veinticinco partidos y una población de diez millones de habitantes<sup>3</sup> (véase mapa 1).

Buenos Aires<sup>4</sup> presenta un fuerte contraste entre centro y periferia, que puso de manifiesto la presencia de determinados patrones que la literatura asigna como producto de una inserción aguda a un sistema global de ciudades, tales como: la destrucción de los tejidos fabriles e industriales, la construcción de ámbitos destinados a la expansión de la economía financiera, el desarrollo de nuevas tipologías edilicias residenciales, nuevas formas de distribución comercial, sustentadas en el uso del automóvil particular, la aparición de nuevas modalidades de "comercialización del ocio" en las periferias, la inversión en estructura viaria para dinamizar los desplazamientos y, como contrapartida, el incremento de los asentamientos precarios y de los niveles de violencia urbana. (Fernández Durán, 1994).

Así mismo, se ha evidenciado, en la última década, un crecimiento dicotómico como resultado de una modernización acelerada, tardía respecto de sus modelos centrales de referencia<sup>5</sup>: por un lado,

San Martín, norte de La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Morón, Tres de Febrero, San Fernando, San Isidro y Vicente López; (b) la segunda, que evidencia un cierto crecimiento tentacular: Almirante Brown, Berazategui, Esteban Echeverría, Florencio Varela, General Sarmiento, Merlo, Moreno, centro y sur de La Matanza, Quilmes y Tigre; y (c) la tercera, Cañuelas, Escobar, General Rodríguez, La Plata, Marcos Paz, Pilar y San Vicente. A setenta kilómetros del área central, se está conformando una incipiente cuarta conurbación, integrada por Exaltación de la Cruz, Zárate, Campana, Luján y Brandsen.

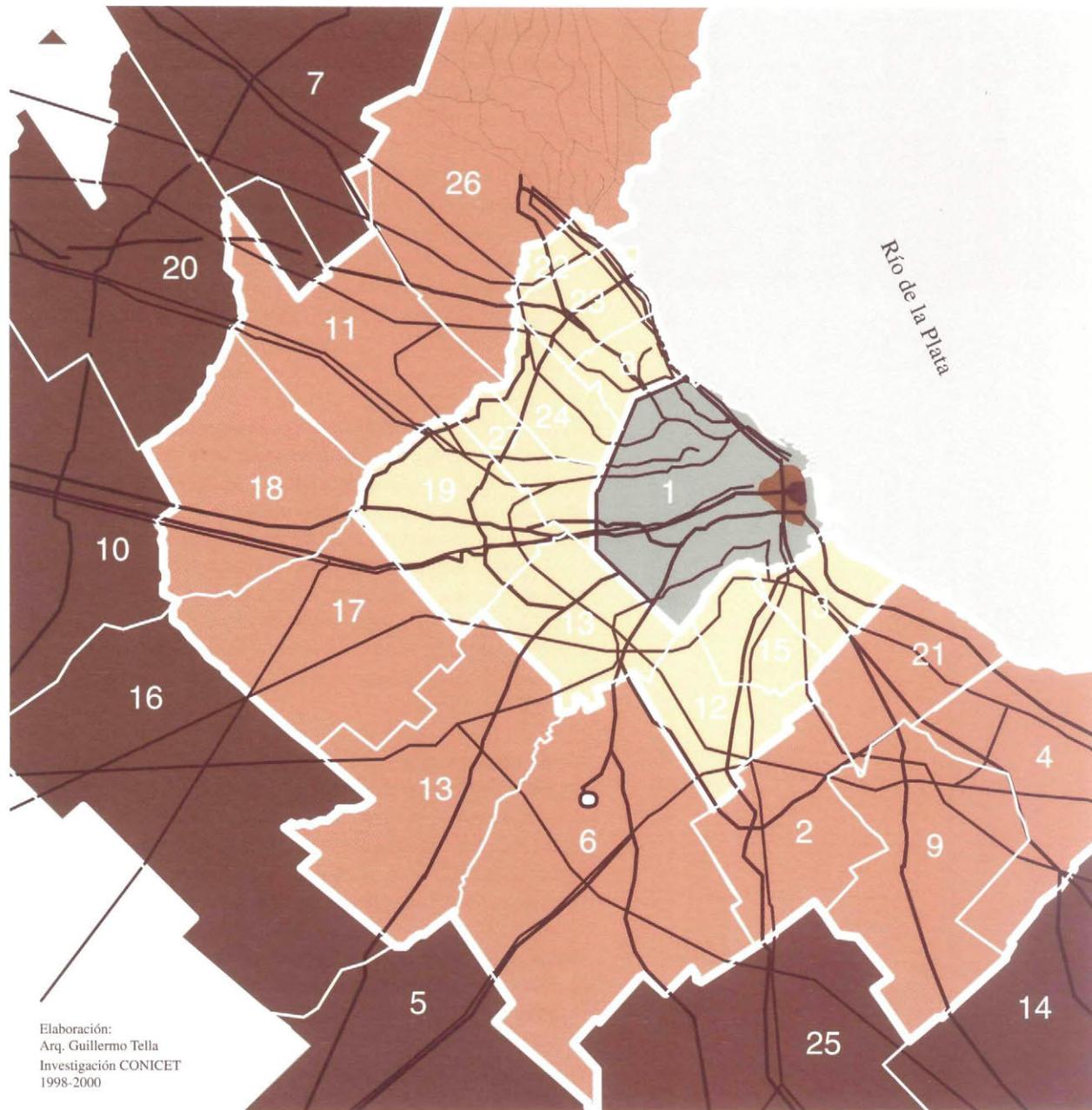
4. En 1995 se produjeron ciertas modificaciones jurisdiccionales. Dado que los datos censales utilizados en este trabajo se refieren a una situación anterior, se consideró la división vigente hasta dicho año.
5. El término "modernización" debe ser considerado como "salto al progreso", como un intento de "puesta al día", visto desde una óptica semi-periférica.
6. Por mencionar algunos de ellos, vale citar a: Borja i Castells (1998); Soja (1989, 1996); Harvey (1990); Castells (1990); Scott (1993); Casariego Ramírez (1995) y Schwarzer (1998).

una acentuada concentración de la riqueza en determinados sectores sociales y, por otro, un empobrecimiento extremo ante la incapacidad de absorción de fuerzas de trabajo por parte de la industria urbana (Schneier-Madanes, 1998). De este proceso diferencial, se advierte que: mientras una parte del territorio metropolitano es objeto de inversión en equipamiento e infraestructuras de todo tipo —exhibiendo fastuosamente los efectos de una economía urbana integrada al sistema global—, la otra parte no es convocada para ello. Espacialmente, esto se evidencia en el surgimiento de espacios estratégicos reestructurados, debido a una fuerte concentración de inversiones de capital, así como amplias áreas residuales del modelo, ámbitos en los que se evidencia un cierto abandono debido a que no resultan de interés (Tella, 1996).

## 2. CARACTERÍSTICAS DEL PROCESO DE METROPOLIZACIÓN

Existe, en la actualidad, una importante cantidad de trabajos de inmejorable factura que efectúan diferentes miradas sobre un mismo fenómeno: las ciudades signadas por un fuerte desarrollo económico y procesos acelerados de hiperurbanización<sup>6</sup>. En Buenos Aires, la generación de espacios estratégicos se produce de manera diferenciada y con características específicas, a través de un equipamiento selectivo del territorio y del incremento de las desigualdades socioterritoriales —características compartidas en muchos de sus rasgos por otras metrópolis iberoamericanas—. Sin embargo, esto se traduce en la formación de verdaderos enclaves urbanos, con aspectos más agudos y de naturaleza más crítica respecto de aquéllos atribuidos a las metrópolis de países centrales (Tella, 1997-a). De manera que la observación del comportamiento de los espacios reestructurados de ciudades globales, en relación al caso de Buenos Aires, podría dar lugar a la siguiente caracterización:

- La primera diferencia importante surge a partir de lo que la literatura describe como ámbitos regionales apropiados para el surgimiento de la "fábrica difusa", con producción deslocalizada, que reemplaza a la "gran fábrica fordista" y a las estructuras y tejidos urbanos que la caracterizaban. Esto implica una creciente descentralización de las actividades productivas del sector secundario para su relocalización en las periferias metropolitanas. En Buenos Aires, las manifestaciones del *postfordismo* no aparecen sustentadas en cambios de igual magnitud sobre la base económica urbana ni sobre la actividad productiva. Si bien se produce la destrucción de la fábrica fordista (principal promotora de los procesos de suburbanización de mediados de siglo), ésta no se reemplaza por nuevas formas de producción industrial, sino que marca el inicio del repliegue de la industria en la ciudad. Sí es importante, en cambio, una tendencia creciente —a veces avasalladora— hacia la terciarización y también la suburbanización de muchos establecimientos, tanto secundarios como terciarios.
- En segundo lugar, caracterizan a las ciudades globales la aparición de ámbitos destinados a facilitar la gestión centralizada y la expansión de la economía financiera, lo que se traduce en espacios puntuales apropiados para alojar a las "funciones comando" (de gestión, coordinación y control) de la economía mundial. Estos nuevos subcentros urbanos suelen constituirse en áreas específicas del centro urbano tradicional o en nuevos desarrollos algo apartados de éste, pero que adoptan una fisonomía particular difundida a escala mundial: grandes edificios de diseño innovador y emblemático, construidos con tecnologías de punta (edificios "inteligentes"), que confieren características formales simbólicas al paisaje urbano de las zonas donde se implantan (en algunos casos, anteriormente deprimidas o en estado de obsolescencia urbana), y que operan como atractivo para el terciario avanzado.
- Los nuevos ámbitos de comercialización de bienes y servicios que aparecen en las metrópolis de los países centrales surgen como resultado de un proceso desarrollado a lo largo de varias décadas. En Buenos Aires, la modernización del sector comercial se desarrolló tardíamente (recién a comienzos de los años ochenta), a través de un crecimiento explosivo de los grandes centros comerciales que culminaron en la modernización masiva del comercio minorista, en drásticos cambios en las estructuras de comercialización y en nuevos patrones del consumo colectivo. La localización de estos nuevos ámbitos puede reforzar las centralidades existentes o, más frecuentemente, crear nuevos puntos de interés en zonas apartadas o intersticiales,



MAPA 1: Aglomeraciones del Gran Buenos Aires: características del proceso de metropolización.

#### REFERENCIAS

- Capital Federal
- Primera Corona
- Segunda Corona
- Tercera Corona

Área Central:  
(Micro y  
Macrocentro)

- Ferrocarriles
- Carreteras

#### Jurisdicciones:

- |                    |                  |                     |
|--------------------|------------------|---------------------|
| 1. Capital Federal | 10. G. Rodríguez | 20. Pilar           |
| 2. Alte. Brown     | 11. G. Sarmienti | 21. Quilmes         |
| 3. Avellaneda      | 12. L. de Zamora | 22. San Fernando    |
| 4. Berazategui     | 13. La Matanza   | 23. San Isidro      |
| 5. Cañuelas        | 14. La Plata     | 24. San Martín      |
| 6. E. Echevarría   | 15. Lanús        | 25. San Vicente     |
| 7. Escobar         | 16. 17. Merlo    | 26. Tigre           |
| 8. Vicente López   | 18. Moreno       | 27. Tres de Febrero |
| 9. F. Varela       | 19. Morón        |                     |



Plaza del Congreso Nacional,  
Buenos Aires.

“... la región metropolitana de Buenos Aires (...) presenta el interés de mostrar cómo una aglomeración urbana que supera los trece millones de habitantes, perteneciente a espacios económicos no centrales, ha adoptado, a ritmo acelerado, patrones observados en las ciudades globales de los países centrales pero condicionados por una localización semiperiférica y por procesos particulares desarrollados a lo largo de varias décadas.”

7. Como preferencia residencial de un sector de las élites en los Estados Unidos, la *gentrificación* –que implica una revalorización reciente de los valores “urbanos” de la centralidad– es más reciente que su opuesto, la *guetización*, estudiada por la ecología humana clásica, que implicaba la “invasión” por parte de grupos de muy bajo nivel socioeconómico a zonas centrales anteriormente ocupadas por élites tradicionales.

potencialmente accesibles a nivel metropolitano. Para algunos autores, los centros comerciales de Buenos Aires desarrollaron rasgos originales que los diferencian de sus modelos de referencia y produjeron, aunque de manera tardía, un impacto social y urbano mayor (Capron: 1996).

- Finalmente, caracterizan a la región metropolitana de Buenos Aires de los noventa, los nuevos desarrollos residenciales que, en algunos casos, implicaron la continuación de tendencias existentes y, en otros, el surgimiento de tipos urbanos y edificios nuevos. En este contexto, se acentúan los procesos de suburbanización de los grupos medio-altos y altos, fenómeno que, desde la difusión del automóvil, fue característico de las metrópolis estadounidenses y del que pueden encontrarse ejemplos en grandes ciudades iberoamericanas pero que, en Buenos Aires, no se manifestó de manera importante hasta la segunda mitad de la década del ochenta. (Tella, 1998-a).

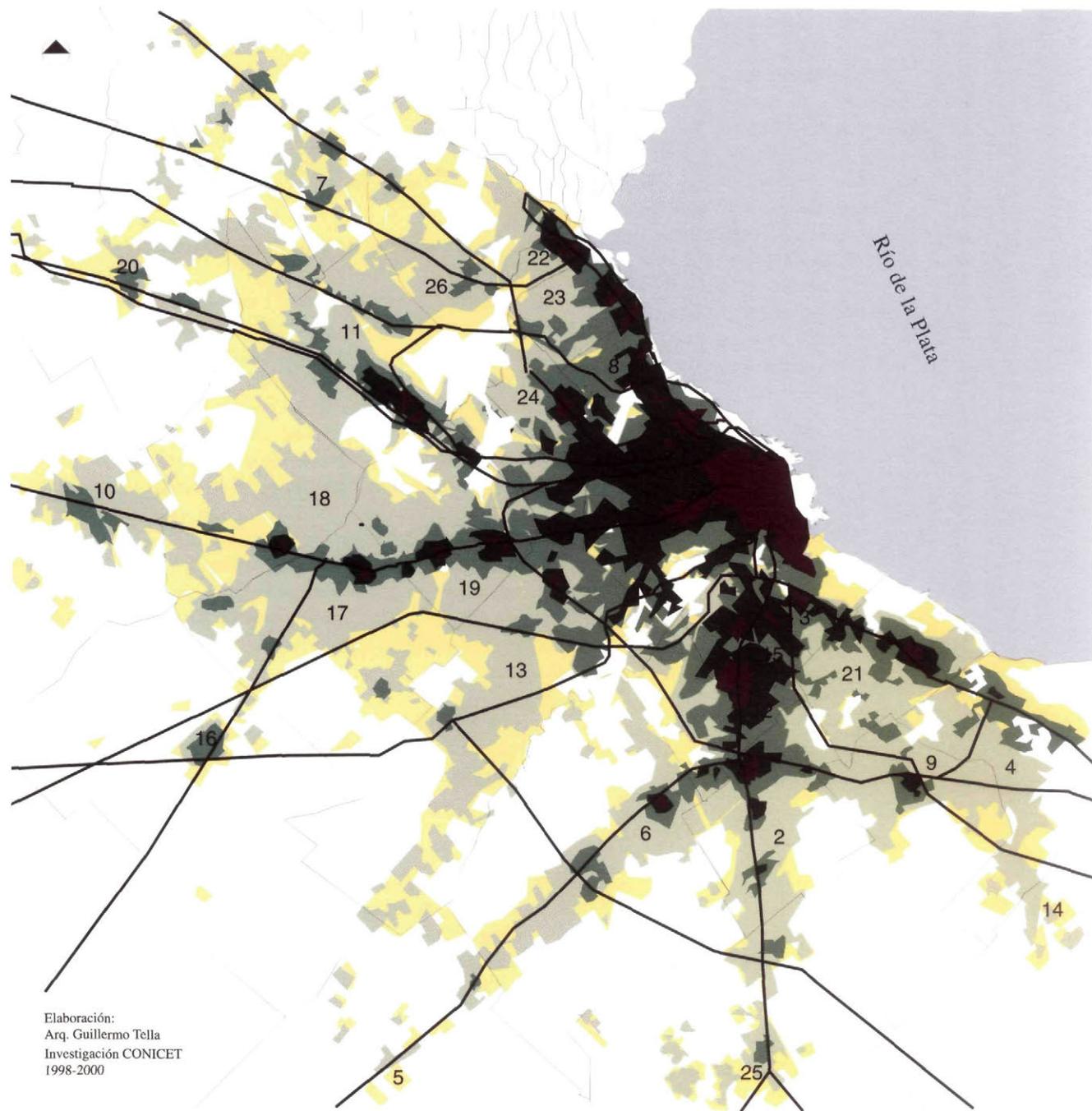
Estos procesos se extienden hasta la extrema periferia, posibilitando el mayor consumo de espacio (debido al menor costo unitario de la tierra en zonas menos centrales), la seguridad (frente a la inseguridad de los centros urbanos), un mejor entorno paisajístico y el contacto directo con la naturaleza (frente a los centros densos y contaminados) y una buena –aunque no necesariamente directa– conexión con la red de autopistas como condición ineludible para permitir el acceso mediante el automóvil privado. Esta circunstancia provoca una fuerte tensión en los bordes metropolitanos, producto de la nueva dinámica económica sobre las periferias (Busquets, 1996). Sin embargo, los nuevos desarrollos han debido colapsar con una estructura anterior, generada entre las décadas de 1940 y 1960, a partir de procesos de suburbanización popular masiva, intentando vencer la resistencia que, en alguna medida, ésta ofrecía (Torres, 1975, 1993, 1997; Vapñarsky, 1996).

Como contrapartida, y de manera simultánea, se observa la “colonización” de los centros degradados por parte de sectores sociales de altos ingresos. Como parte de estos procesos de “gentrificación”, surgen tipos edificios específicos, tales como los *lofts*, con ventajas derivadas de la mayor accesibilidad al centro de la ciudad y de los valores simbólicos urbanos. La “gentrificación” se inició tardíamente (a fines de los ochenta) en relación con la experiencia de las grandes ciudades americanas y, por ende, resultan de menor magnitud y peso<sup>7</sup>.

Desde el punto de vista de la evolución histórica de la estructura socioterritorial de Buenos Aires, en el contexto del proceso de metropolización de la aglomeración, es posible reconocer escenarios diferenciados. El primero de ellos (1870-1930) es en el que se consolidan los centros fundacionales de poblados nacidos en torno a las estaciones ferroviarias, en el marco de una política agroexportadora con la cual se recibió un importante flujo migratorio europeo. Esta población se localizó en extremas condiciones de hacinamiento, principalmente en torno al centro de la ciudad y, en menor medida, alrededor de las incipientes áreas subcentrales.

Un segundo escenario (1940-1960) surge como resultado del proceso de industrialización sustitutivo de importaciones y se caracterizó por fuertes migraciones internas que acentuaban la expansión de la periferia, consolidando la primera corona de urbanización por un lado, y densificando el área central, por otro. El pasaje a un modelo como este adquirió una morfología idiosincrática tal que, en algunos aspectos, podría asimilarse a lo que ciertos autores definen como “fordismo periférico” (Lipietz, 1986). Una tercera etapa (1960-1980), se consagra a partir del inicio de un desmantelamiento gradual de este tipo de desarrollo y que genera la disminución de la tasa de crecimiento metropolitano, el debilitamiento del peso relativo de las migraciones y la reducción de las políticas públicas (vivienda, transporte, alquileres, etc.) que habían incidido anteriormente sobre el desarrollo urbano.

Las décadas del ochenta y noventa, correspondientes con el último escenario, están caracterizadas por el impacto de fuertes procesos de globalización de la economía y de dualización de la sociedad. Luego de varios intentos de “racionalización” y apertura económica, este proceso culmina con la instauración de un modelo neoliberal que, con altibajos, es el que



Elaboración:  
Arq. Guillermo Tella  
Investigación CONICET  
1998-2000

MAPA 2: Aglomeraciones de Gran Buenos Aires: características del proceso de desarrollo metropolitano.

### REFERENCIAS

- Hasta 1895
- De 1895 a 1915
- De 1915 a 1947
- De 1947 a 1972
- Luego de 1972
- Ferrocarriles

### Jurisdicciones:

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Capital Federal</li> <li>2. Alte. Brown</li> <li>3. Avellaneda</li> <li>4. Berazategui</li> <li>5. Cañuelas</li> <li>6. E. Echevarría</li> <li>7. Escobar</li> <li>8. Vicente López</li> <li>9. F. Varela</li> <li>10. G. Rodríguez</li> <li>11. G. Sarmienti</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>12. L. de Zamora</li> <li>13. La Matanza</li> <li>14. La Plata</li> <li>15. Lanús</li> <li>16. 17. Merlo</li> <li>18. Moreno</li> <li>19. Morón</li> <li>20. Pilar</li> <li>21. Quilmes</li> <li>22. San Fernando</li> <li>23. San Isidro</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>24. San Martín</li> <li>25. San Vicente</li> <li>26. Tigre</li> <li>27. Tres de Febrero</li> </ul> <p>La división en jurisdicciones adoptada es la correspondiente a la del Censo Nacional de Población y Vivienda de 1991.</p> |
|--|---|--|

“En Buenos Aires, las manifestaciones del postfordismo no aparecen sustentadas en cambios de igual magnitud sobre la base económica urbana ni sobre la actividad productiva. (...) Sí es importante, en cambio, una tendencia creciente –a veces avasalladora– hacia la terciarización y también la suburbanización de muchos establecimientos, tanto secundarios como terciarios.”

continúa actualmente y está caracterizado por la apertura de las fronteras, la desregulación económica y financiera, la privatización de las empresas públicas y la concesión de los servicios urbanos (Schvartzter, 1993). Los cambios mundiales en la economía y la sociedad y los cambios radicales y acelerados en el contexto local, se encuentran en la base de la evolución reciente de la región metropolitana de Buenos Aires y se traducen en la aparición de nuevas formas residenciales, nuevos patrones de consumo, así como nuevos desarrollos del terciario avanzado (véase mapa 2).

### 3. LOS NUEVOS CENTROS DE COMPRA Y ABASTECIMIENTO

Frente al repliegue, la desarticulación y el gradual desvanecimiento de la industria en la región metropolitana, a comienzos de la década de 1980 se inició una nueva fase de modernización en la distribución comercial, que ocupó los espacios que aquella dejaba vacantes. Por una parte, se incorporaron innovaciones tecnológicas y organizacionales en el comercio minorista y, por otra, se implantaron sociedades con capitales internacionales. Los nuevos centros de comercio tendieron a adoptar la forma de megarecintos desvinculados del espacio público, que privilegiaron el uso del automóvil particular a través de una eficiente conexión con la red viaria y a los que es posible identificar en dos tipos, que a continuación se detallan:

#### a. El advenimiento de los *shopping centers*:

La acepción *shopping center* constituye un anglicismo adoptado para identificar a un particular tipo de establecimiento comercial que se caracteriza por ser propiedad de una única empresa, administradora de un conjunto importante de locales de venta de productos y servicios –con explotación independiente unos de otros, y cuyos responsables son locatarios de la empresa propietaria–.

Estos ámbitos constituyen una versión sofisticada de la tradicional “galería comercial”<sup>8</sup>. Cuentan con atractivas vidrieras, variados patios de comidas, un ambiente climatizado, amplios horarios de atención, personal de seguridad e higiene general. Generan un paisaje artificial que actúa como difusor de un mensaje consumista en el que la arquitectura se desmaterializa en favor de efectos escenográficos.

Los *shopping centers* hicieron su aparición en Buenos Aires recién a mediados de los ochenta, tres décadas más tarde que en su país de origen pero mediante una expansión muy acelerada –tal que algunos autores la han calificado como “descontrolada”–. Su evolución ha sido de tipo elíptico y puede caracterizarse de la siguiente manera: (a) *shopping centrales reciclados*: los primeros complejos tuvieron una localización sobre áreas centrales y estaban basados en el reciclaje de edificios industriales decimonónicos desafectados; (b) *periféricos ex-novo*: sin interrupción del anterior proceso, se inició una etapa de construcción de edificios nuevos, con un lenguaje altamente atractivo, de gran tamaño y situados sobre áreas periféricas; (c) *subcentrales reciclados*: finalmente, a mediados de los noventa se sumó una nueva instancia, la de los *shoppings* barriales o de vecindad, usualmente construidos por operaciones de reciclaje –pero en una escala reducida en relación con los anteriores–.<sup>9</sup>

Desde una mirada estrictamente social, los *shopping centers* han inaugurado la era de la compra como actividad lúdica, como espectáculo<sup>10</sup> y, desde un punto de vista territorial, constituyen un objeto urbano complejo y un efectivo detonador de fuertes centralidades, consolidando las existentes o generándolas sobre aquellas áreas en donde no la había. Las localizaciones centrales han producido, por un lado, intervenciones que buscaban reacondicionar y valorizar los viejos edificios, evocando reminiscencias tradicionales, y por otro, el apuntalamiento de ciertas cualidades de centralidad que reforzaran la dinámica del sector.

Con un lenguaje seductor, han terminado por convertirse en el nuevo objeto de culto. La indudable aceptación masiva lograda aparece vinculada con la generación de un paisaje artificial, protegido y custodiado, tanto como a una arquitectura dotada de virtualidad. Como rasgo distintivo, y contrariamente a lo observado en muchas metrópolis europeas, en Buenos Aires la llegada de los

8. Los efectos del comercio sobre el espacio público han sido examinados en López de Lucio, R. y Parrilla Gorbea, E. (1998), *Espacio público e implantación comercial en la ciudad de Madrid. Calles comerciales versus grandes superficies, Madrid*. Cuadernos de Investigación Urbanística, ETSAM, Universidad Politécnica de Madrid.

9. Los *Shopping Centers* tienen asignada como unidad de medida, que permite comparar entre sí su tamaño, al Área Bruta Locativa (ABL). Actualmente, el ABL de toda la región metropolitana de Buenos Aires supera el medio millón de metros cuadrados, distribuidos en más de una veintena de recintos. En Tella, G. (1998), “El mapa de los *Shopping Centers* en Buenos Aires”, Buenos Aires: *Vivienda*, n° 429, pp. 184 y sig.

10. G. Capron (1996: 248) afirma que en Buenos Aires “los *shopping centers* se constituyen en vitrinas de la modernización, del desarrollo dinámico, del cambio económico, apropiada para la atracción de inversores extranjeros (...) representada, finalmente, la entrada al primer mundo”.



Plaza de Mayo, Buenos Aires.

*shopping centers* al centro de la ciudad no debilitó la vitalidad de los zócalos comerciales ni detuvo la expansión del pequeño comercio sobre ese área.

b. Los grandes centros de abastecimiento masivo:

Cuando a principios de los ochenta, se instalaron las dos primeras empresas extranjeras, *Carrefour* y *Jumbo*, que ofrecían una gran variedad de productos a muy bajo precio, se generó un punto de inflexión en la forma de aprovisionamiento masivo, como resultado de la gradual modernización del sector comercial. Los espacios desde los que se impulsaron esas tendencias fueron los “autoservicios” que, en la actualidad, expenden más de los dos tercios de alimentos que se consumen. Se trata de establecimientos comerciales de venta al por menor de todo tipo de artículos alimenticios, con la particularidad de que el cliente se sirve por sí mismo y abona a la salida —el rasgo distintivo lo constituye, entonces, la modalidad de aprovisionamiento: el sistema de autoservicio—.

Bajo esta lógica y en función de su capacidad potencial para abastecer a un determinado área de influencia, es posible reconocer cuatro tipos de autoservicios cuya dimensión se estima en función de la extensión de su “línea de cajas” o *check-out*: los “minimercados”, que cuentan con no más de 4 *check-out*; los “supermercados”, que tienen entre 5 y 25 *check-out*; “los hipermercados”, entre 26 y 70 *check-out*; y, recientemente, los “megamercados”, con más de 70 *check-out*, un área de ventas superior a los diez mil metros cuadrados y un radio de influencia que excede los ocho kilómetros.

Tanto los cambios en los hábitos de consumo, como el progresivo deterioro urbano dieron origen a la denominada “era de los hipermercados”, con un desarrollo sin precedentes en el país y que motivó la irreversible decadencia del tradicional comercio de barrio. En términos morfológicos, son “galpones” despojados, de gran tamaño, donde tanto la iluminación, la climatización, la seguridad y la acústica se encuentran controlados y en los que es el producto en sí mismo quien define la escenografía, que no resulta tan refinada como en el caso de los *shopping centers*, pero que forma parte del envoltorio, del *packaging*, en esta nueva liturgia del consumo.

Ahora bien, ni los “minimercados” ni los “supermercados” han producido en Buenos Aires impactos socioterritoriales que puedan considerarse de relevancia, debido a su carácter barrial y su área de influencia mínima. En cambio, sí han sido los “hipermercados” el tipo de autoservicio que ha contribuido a una importante reconversión urbana, debido a dos aspectos principales. Por un lado, porque a través de ellos se impulsó una renovación de las técnicas del *merchandising* (efectivas estrategias de exhibición de productos, menor tiempo de stockeo de mercaderías, uso de máquinas lectoras de códigos de barras, etc.); Por otro, la importante cantidad de establecimientos construidos (que superó las cuarenta unidades en toda la región metropolitana) tanto como el gran tamaño que adquirieron (más de 5 mil metros cuadrados de área de venta, más depósitos, estacionamientos y servicios auxiliares).

Entre los efectos urbanos evidenciados, es posible señalar que, en muchos casos, favorecieron el cambio en las lógicas de funcionamiento de numerosas áreas; actuaron como detonadores de nuevas centralidades en zonas degradadas; vulneraron la vitalidad de los subcentros comerciales; modificaron los valores del suelo en su entorno inmediato; propiciaron la especialización de determinados sectores de la ciudad y; generaron altos impactos ambientales negativos (no mitigados por la empresa propietaria ni fiscalizados por la administración municipal). La serie de disposiciones tendientes a proteger al pequeño comercio minorista y a la salud de los centros urbanos implementadas en importantes ciudades de Europa y Estados Unidos llegaron a Buenos Aires de manera demorada, lábil y fragmentada.

Este apogeo del “hipermercado” condujo a un proceso de expansión casi sin límites en la oferta de servicios, como en el tamaño y la cantidad de establecimientos, al punto que a partir del arribo, en 1996, de las cadenas *Wal-Mart* y *Auchan*, algunos autores construyeron la categoría teórica de “megamercado” para definir a esta nueva generación de autoservicios que incorpora, a su vez, grandes espacios anexos, desarrollados en parques comerciales que incluyen además: *playcenters*,

patios de comida, clubes de compra minoristas, centro de compras, multisalas de cine, servicios para el automotor, grandes estacionamientos, etc.<sup>11</sup>

Debido a la alta densidad de captación de público, los “megamercados” se convierten en importantes motorizadores de la renovación urbana de la ciudad. Si bien los efectos territoriales de ellos derivados aún no se han manifestado en toda su magnitud, sí se ha observado que su localización suele producir importantes alteraciones en el funcionamiento del área afectada; el mejoramiento de las redes de transporte primarias; el surgimiento de infraestructura de apoyo (la provisión de iluminación pública, servicios generales y equipamiento y mobiliario urbanos); la aparición de equipamiento comercial complementario; y el advenimiento de una nueva lógica económica para la zona.

Como contrapartida, la fuerza centrípeta que logran ejercer atenta contra la vitalidad del pequeño comercio y produce un notorio incremento de la contaminación ambiental y de la congestión vehicular (automóviles particulares, transporte público y de cargas). De manera que su emplazamiento sobre las áreas periféricas ha comenzado, de modo gradual, a utilizarse para preparar el avance de la ciudad, contribuyendo a su saneamiento general, con viarias e infraestructuras, y direccionando el crecimiento urbano sin afectar los sectores ya consolidados<sup>12</sup> (véase mapa 3).

#### 4. LAS MANIFESTACIONES DEL TERCIARIO AVANZADO

Una de las transformaciones recientes más notorias ha sido la construcción de edificios de oficinas en el centro de la ciudad. A comienzos de la década del noventa, se inició en Buenos Aires la etapa de los denominados “edificios inteligentes”, destinados a crear ámbitos propicios para sede de las más importantes empresas transnacionales. Su arquitectura —de grandes dimensiones, de volúmenes puros y esbeltos y de refinadas terminaciones—, diseñada por profesionales de renombre local y mundial, introdujo sistemas expertos de automatización para responder a altos requerimientos de confort, seguridad, optimización de recursos y telecomunicaciones de avanzada.

Estos nuevos edificios aportan elementos formales innovadores al tejido urbano tradicional de Buenos Aires, cuya lógica de localización se caracteriza por no producir el desplazamiento de actividades que le otorgaban el carácter de centralidad al centro, sino que han reforzado su fuerte carácter, en el marco de un proceso de expansión para alojar a oficinas administrativas, hoteles de lujo, sedes de empresas, entidades bancarias y financieras, etc.<sup>13</sup> Desde esta perspectiva, el centro de la ciudad creció de diferentes maneras:

##### a. Antiguo Puerto Madero:<sup>14</sup>

El primer paso fue dado, sin lugar a dudas, por la operación de reconversión del Antiguo Puerto Madero,<sup>15</sup> iniciada en 1991, y en la que se desarrollaron prácticas de planificación paradigmáticas —similares, aunque en escala reducida, a algunas de las acciones llevadas a cabo en los *Docklands* londinenses o en el *Moll de la Fusta* catalán—, que implicaron un avance de la ciudad sobre terrenos portuarios y el reciclaje de sus viejas dársenas y depósitos desafectados, pero en los que se mantuvo, sin embargo, el carácter tradicional de las antiguas construcciones inglesas. Una vez recuperado como fragmento urbano, rápidamente se constituyó en un lugar de moda y de paseo, con oficinas, con una sede universitaria, con un complejo cinematográfico y una amplia oferta de restaurantes de lujo.<sup>16</sup>

##### b. Desarrollo de un corredor norte:

Indudablemente, el desarrollo longitudinal del reconvertido Puerto Madero, recostado sobre toda el área central, le devolvió carácter al centro y actuó como detonador de nuevas intervenciones de ampliación sobre ésta, principalmente hacia el lado norte —sitio donde mayor impacto tuvo aquella operación—. Si bien no se debió a estrategias de planificación, sí comenzaron a surgir, al norte del área central, una serie de torres acristaladas y de gran altura, para albergar a *holdings* multinacionales que, a través de su arquitectura, buscaban transmitir cierta imagen y poderío empresarial. Ejemplo de ello lo constituye una nueva generación de edificios de oficinas, de

11. Cada cadena supermercadista adquirió un rasgo distintivo: precios más bajos, variedad de productos, servicios adicionales, etc., e incorporó una o más “tiendas ancla” (o “locomotoras”, es decir, la especialización sobre algunos rubros). En Tella, G. (1998), “Los hipermercados conquistan la ciudad”, Buenos Aires, *Vivienda*, n° 426, pp. 202 y sig.; y (1998) “Góndolas... bien lejos. Los Megamercados como disparadores del crecimiento” (1998), Buenos Aires, *Diario Clarín, Arquitectura*, febrero 2, p. 8.

12. Los grandes espacios sobre los que se localizan estos complejos son, generalmente, de carácter intersticial; de manera que la empresa propietaria suele hacerse cargo de la apertura de viario en el entorno, su pavimentación, iluminación e infraestructuras, para favorecer su accesibilidad.

13. El mencionado “centro de la ciudad” o área central actual coincide con el centro histórico, es el *downtown*, conocido como “la City” o “el Microcentro”, donde se nuclea el principal distrito bancario y financiero de país, la sede de los poderes públicos, las dependencias de la curia, entre otros, dispuestos en unas pocas manzanas alrededor de la Plaza de Mayo, la plaza mayor que desde la fundación de la ciudad (1580) constituyó el centro gravitacional de la región.

14. “La remodelación de espacios portuarios para usos urbanos constituye uno de los temas de mayor interés en urbanismo de las últimas décadas (...) donde parecen ensayarse las formas urbanas, los tipos arquitectónicos o los ambientes ciudadanos del futuro.” En Pozueta, julio 1995. “Transformación de espacios portuarios en áreas urbanas. Experiencia española y marco internacional”, Madrid, *Urbanismo-COAM*, n° 27, pp. 6 y sig.

15. Para ahondar sobre el desarrollo y las complejidades derivadas de esta particular zona portuaria, véase Tella, G. (1996), “Puerto Madero... un siglo después. Reflexiones hacia un nuevo escenario”, Buenos Aires, *Compendio de la Construcción*, n°53, pp. 20-26; y (1996), “Barrera al futuro: acerca de la autopista elevada sobre Puerto Madero”, Buenos Aires, *Diario Clarín, Arquitectura*, agosto 19, p. 16.

16. En el proyecto original se previó la incorporación de viviendas de categoría (del tipo *loft*), pero su aceptación ha sido limitada. No obstante, la operación ha culminado su fase inicial, consistente en la provisión de infraestructura urbana, la reutilización de los *Docks* y la renovación de uno de sus *waterfronts*. En estos momentos se encuentra en ejecución la segunda etapa, sobre el otro frente, destinado a albergar grandes complejos hoteleros, deportivos, comerciales y de esparcimiento.



Barrio de La Boca, Buenos Aires.

importante innovación tecnológica y tipológica, situados en las proximidades de la zona de Catalinas Norte y de Plaza Roma y que, en conjunto, constituyen el más claro ejemplo de la expansión bancaria, financiera y administrativa del centro de la ciudad: la Torre Loma Negra –de 17.000 m<sup>2</sup> (1995), que inició la era de los “edificios inteligentes” en Buenos Aires–; la Torre Bouchard Plaza –de 37.000 m<sup>2</sup> (1996)– y el Edificio República, entre otros –de 33.000 m<sup>2</sup> (1995), que se destaca por su tecnología y la calidad de su diseño y sus detalles constructivos–.<sup>17</sup>

#### c. Recualificación del cordón macrocentral:

Una tercera instancia es posible reconocerla en torno al área central, como resultado de los procesos anteriores y es la correspondiente a la lenta pero gradual recualificación del cordón que envuelve al centro de la ciudad, área conocida como *Macrocentro*. Esta zona fue objeto de diferentes tipos de intervención. Por un lado, el reciclaje de edificios con valor patrimonial, situados sobre un tejido urbano muy denso y consolidado, con el propósito de reemplazar usos residenciales deprimidos por otros de tipo administrativo, financiero, comercial y cultural. Por otro, la construcción de edificios nuevos, destinados a oficinas y hoteles de lujo, con una morfología fastuosa.<sup>18</sup>

#### d. Aparición de nuevas subcentralidades:

Por último, y también de manera incipiente, se observa la presencia de edificios de corporaciones importantes que optaron por erigirse sobre nodos potencialmente estratégicos. El ejemplo más representativo lo constituye, sin lugar a dudas, el caso de la Torre Panamericana Plaza, que abandonó una localización absolutamente central para situarse en el borde noroeste de la Capital Federal, precisamente en la intersección de dos importantes carreteras. Con cualidades particularmente emblemáticas, este edificio puso de manifiesto el inicio de una migración de ciertas actividades centrales hacia la periferia urbana.<sup>19</sup>

Finalmente, cabe concluir que este avance del terciario sobre zonas degradadas (principalmente residenciales), se ha desarrollado de manera espontánea, sin previa planificación oficial (el municipio sólo otorgaba permisos especiales que autorizaban su instalación<sup>20</sup>) y, por ende, este proceso incluyó la expulsión de los habitantes (que, generalmente, eran de bajos recursos y, en muchos casos, en situación de ocupación clandestina) y no previó su realojamiento (Tella, 1997-b). Así mismo, las áreas dotadas de nuevas centralidades no han considerado la introducción de viviendas y, en los casos aislados en que sí se efectuó, se obtuvieron magros resultados o fueron colonizadas por sectores sociales medios y altos, evidenciando procesos de gentrificación.<sup>21</sup>

## 5. LAS NUEVAS TENDENCIAS RESIDENCIALES PERIFÉRICAS

El proceso de suburbanización de las “élites”, un fenómeno que, desde la difusión del automóvil, fue característico de las metrópolis de Estados Unidos y del que pueden encontrarse importantes ejemplos en las grandes ciudades iberoamericanas, no se ha manifestado en Buenos Aires hasta mediados de la década de 1980, momento a partir del cual se inició un desarrollo inmobiliario sin precedentes. Actualmente, no existe en la extrema periferia de la aglomeración (a más de 40 km del centro) subdivisión alguna de tierras con fines residenciales que no esté dirigida a los sectores de poder adquisitivo alto y medio-alto. Esta acentuada tendencia marca el agudo contraste con los desarrollos residenciales periféricos de las décadas anteriores, protagonizados por grupos de bajos recursos en los bordes metropolitanos.

Esta “conquista” de la periferia por parte de los fragmentos socioeconómicos más favorecidos, principalmente en torno a la segunda y tercera corona, se manifestó mediante emprendimientos denominados *urbanización cerrada* y tuvo diferentes expresiones: el *barrio privado*, el *country club* y el *club de chacra* (Tella, 1998-b). Así mismo, bajo la misma lógica, existió un correlato a nivel urbano, sobre las áreas subcentrales, a través de la tipología de la *torre jardín* como residencia para ciertos sectores medios.<sup>22</sup>

Las *urbanizaciones cerradas* son desarrollos parqueizados de viviendas amplias y diseño cuidado, separadas físicamente del tejido circundante por medio de dispositivos de seguridad que han

17. Un comentario aparte merece el Edificio República (1996), obra del estudio César Pelli y Asoc., ubicado frente a la Plaza Roma, sobre un pequeño lote triangular. Se trata de una de las mejores torres de la ciudad por su diseño, tecnología e inmejorable situación frente al río; con una planta triangular, una piel acristalada, su hipotenusa convexa frente al río y sus dos catetos conformando sólidamente los bordes urbanos de las calles adyacentes hacia la ciudad.

18. Efectivamente, la arquitectura hotelera comenzó a responder a una demanda creciente, tal el caso del Hotel Intercontinental (1995), que ayuda a reestructurar el sector sur del área central de la ciudad frente a una acentuada tendencia a la tugurización, el Hotel Caesar Park (1992) y el Hyatt Park Hotel (1992).

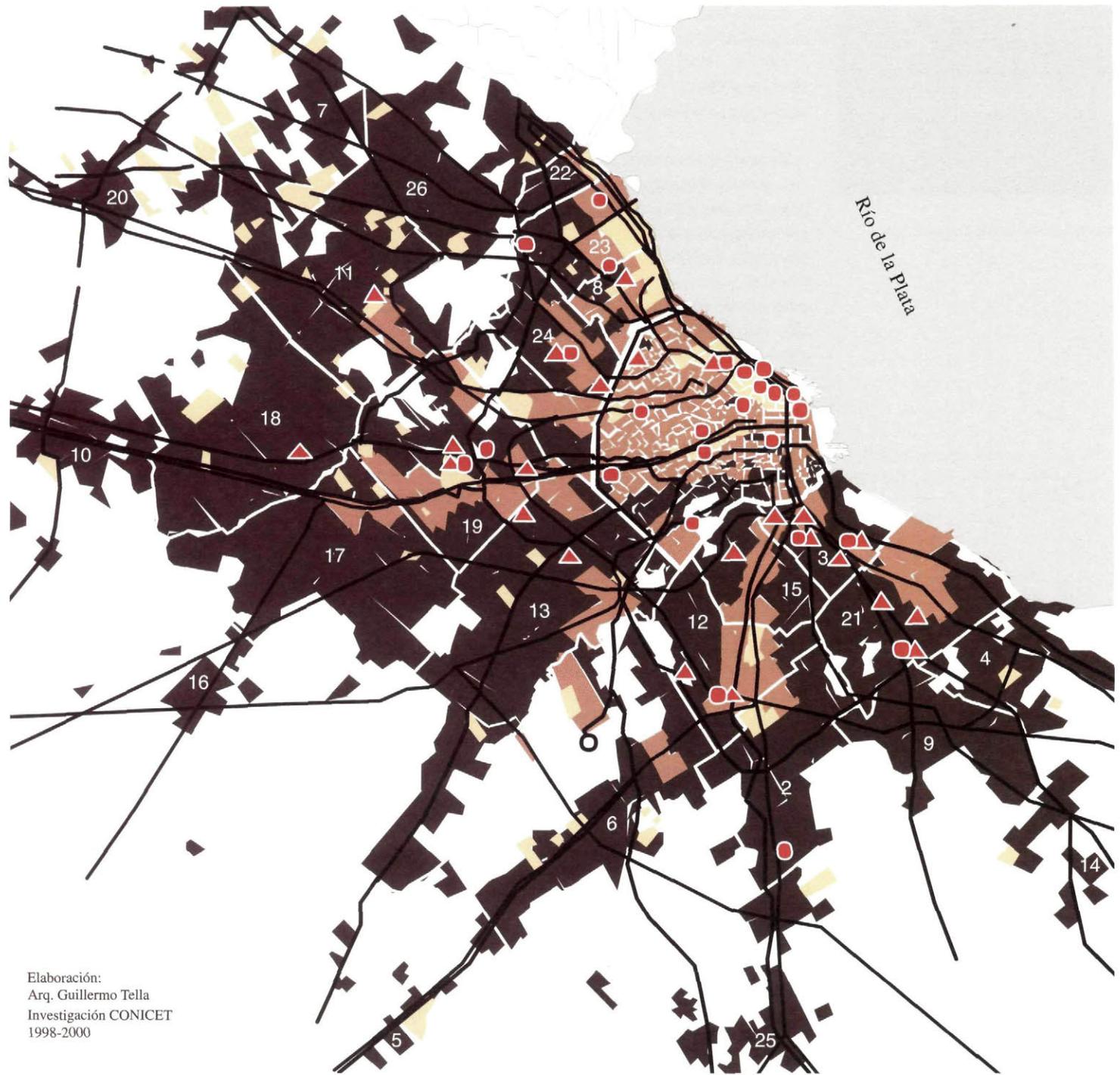
19. La Torre Panamericana Plaza (1996), sede del Lloyds Bank, se ubica en la zona conocida como Acceso Norte, en la intersección de las autopistas Panamericana y General Paz, y está compuesta por una carcasa de hormigón de planta rectangular que envuelve a una elipse acristalada. Con su inmejorable localización, se ha conformado en un hito urbano de significación, la “Puerta Norte de la Ciudad”.

20. En este sentido, resulta sumamente interesante la mirada de I. Sánchez de Madariaga (1993) sobre el papel que debería jugar la administración en el desarrollo urbano.

21. Sobre el tema, véase Tella, G. (1996), “Cambios en la estructura de Buenos Aires. Los nuevos centros”, Buenos Aires, Diario Clarín, Arquitectura, febrero 12, p. 8; y (1998), “Buenos Aires... hacia nuevas centralidades”, Buenos Aires, Vivienda, n° 432, pp. 184 y sig.

22. Los agudos cambios económicos y sociales producidos en el país a comienzos de los años noventa profundizaron los cortes existentes en el interior del amplio abanico de clases medias de Buenos Aires. Precisamente, el grueso de esa clase media (“media-media” y “media-baja”) es la que ha sufrido la retracción más importantes de ingresos.

MAPA 3: Aglomeraciones del gran Buenos Aires: localización de los nuevos desarrollo comerciales.



Elaboración:  
Arq. Guillermo Tella  
Investigación CONICET  
1998-2000

NSH: Nivel sociohabitacional.  
Fuente: censo de 1991.

REFERENCIAS

- NSH ALTO
- NSH MEDIO
- NSH BAJO
- NSH: Nivel sociohabitacional
- Ferrocarriles
- Carreteras
- MEGAMERCADOS
- SHOPPING CENTERS

Jurisdicciones:

- |                    |                  |                     |
|--------------------|------------------|---------------------|
| 1. Capital Federal | 9. F. Varela     | 19. Morón           |
| 2. Alte. Brown     | 10. G. Rodríguez | 20. Pilar           |
| 3. Avellaneda      | 11. G. Sarmienti | 21. Quilmes         |
| 4. Berazategui     | 12. L. de Zamora | 22. San Fernando    |
| 5. Cañuelas        | 13. La Matanza   | 23. San Isidro      |
| 6. E. Echevarría   | 14. La Plata     | 24. San Martín      |
| 7. Escobar         | 15. Lanús        | 25. San Vicente     |
| 8. Vicente López   | 16. 17. Merlo    | 26. Tigre           |
|                    | 18. Moreno       | 27. Tres de Febrero |

“Una de las transformaciones recientes más notorias ha sido la construcción de edificios de oficinas en el centro de la ciudad. A comienzos de la década del noventa, se inició en Buenos Aires la etapa de los denominados ‘edificios inteligentes’, destinados a crear ámbitos propicios para sede de las más importantes empresas transnacionales.”

alterado el paisaje urbano: muros cerrados de gran altura a la manera de “murallas”, con puestos de vigilancia y sistemas permanentes de custodia a cargo de agencias privadas que ejercen un control permanente sobre las entradas y salidas de residentes, visitantes y trabajadores (personal de servicio, jardineros, etc.).<sup>23</sup>

En este marco, el *country club* (conocido también como “club de campo”) representa la primera versión de esta tendencia, que reprodujo ciertas formas de esparcimiento americanas. Se trata de un conjunto de residencias individuales, agrupadas tras un perímetro amurallado y custodiado —originariamente construidos para ofrecer una ocupación transitoria (generalmente vacacional o de fin de semana), pero que en los últimos años ha manifestado un carácter de tipo permanente—. Se localizan sobre áreas suburbanas y están servidos por rápidas carreteras de acceso al centro de la ciudad. Cuentan con una fisonomía exuberante y obras de arquitectura de vanguardia. Las reducidas dimensiones de los lotes (de hasta media hectárea) son compensadas con espacios comunes destinados a actividades sociales y prácticas de tipo deportivas y recreativas, maximizando las áreas públicas y de esparcimiento (tal como *club-house*, restaurante, natatorios, canchas de tenis, de golf, de fútbol y, en algunos casos, canchas de rugby y marinas). Pilar, G. Sarmiento y Moreno han sido los municipios que mayor cantidad de emprendimientos han recibido.<sup>24</sup>

Los *barrios privados*, en cambio, son un conjunto de residencias individuales, agrupadas tras un perímetro igualmente cercado y custodiado, pero construidos para una ocupación permanente. Se encuentran también ubicados en las afueras de la ciudad y enlazados con el centro mediante autopistas. Su diferencia con los *countries* es la reducción de los espacios sociales, comunitarios y deportivos, en favor de una mayor dimensión de los lotes (de media a una hectárea). La conformación de conjuntos de barrios privados—cuyas áreas predilectas de localización fueron Pilar, Escobar, Tigre y Moreno—dio origen al surgimiento de equipamiento complementario a la oferta de cada zona, tal como escuelas de prestigio (*high-school*), centros de salud privados, paseos de compra o restaurantes de lujo.

La variable de máxima de este proceso la constituyen los *clubes de chacra*, un conjunto de residencias individuales, cercadas, custodiadas y enlazadas por rápidas autopistas. Están destinados a una ocupación tanto permanente como transitoria y localizados sobre las últimas coronas de la aglomeración—Pilar y Escobar son las zonas predilectas—. Las grandes dimensiones de los lotes (de 1 a 5 hectáreas) permiten recrear la vida de campo, los valores ecológicos, el contacto activo con la naturaleza así como prácticas de tipo rural (la cría de animales de corral, la siembra de cereales, circuitos hípicas y “huertas orgánicas”) o deportiva (canchas de polo, tenis, fútbol, etc.).<sup>25</sup>

Por último, en el otro extremo de las nuevas tendencias residenciales, surgen las *torres jardín* como la expresión más urbana y simbolizan la “llegada” del *country club* al barrio. Se trata de edificios de departamentos, destinados a residencia permanente, localizados sobre áreas residenciales densamente consolidadas y servidas. Son torres de gran altura, de perímetro libre, con volúmenes muy elaborados, cuyo predio ocupa, generalmente, la totalidad de la manzana (1 ha) e incluyen un departamento por planta, de grandes dimensiones (más de 200 m<sup>2</sup>), capaz de competir con la residencia individual. Tienen un cerco de protección con custodia permanente y plantas bajas provistas de servicios e infraestructura de uso exclusivo, tal como natatorio climatizado, restaurante, áreas aterrazadas, canchas de fútbol, tenis y/o *paddle* (con iluminación nocturna), salón de fiestas, gimnasio, sauna y subsuelos para estacionamiento. Barrios como Belgrano, Palermo, Barrio Norte, Quilmes, San Isidro u Olivos han sido los preferidos para su localización.<sup>26</sup>

En términos generales, los nuevos desarrollos se llevan a cabo sobre espacios vacantes de la aglomeración, generalmente clasificados como “no urbanizados” (zonas periféricas) o de “urbanización futura” (zonas centrales), que no contaban con planes especiales de urbanización y están regidos por disposiciones con características “maleables”. Su inserción en el tejido urbano

23. Según algunas estimaciones, una familia necesita como mínimo 4.500 dólares de ingreso mensual para acceder a la propiedad mínima en las urbanizaciones cerradas. En “La vida en los countries y barrios privados. Una alternativa verde y segura” (1996), Buenos Aires, La Maga, Agosto 21, p. 8.

24. “Desde hace dos años, el fenómeno de instalarse definitivamente en las casas de campo que hasta entonces se utilizaban los fines de semana ha incrementado la población del norte del conurbano bonaerense”. En “Seguridad, aire libre y deportes: los que eligieron vivir alejados de la ciudad” (1996), Buenos Aires, La Maga, Agosto 21, p. 9.

25. Para tener una dimensión de la envergadura de los procesos mencionados, cabe decir que a fines marzo de 1999 fueron detectados en la región metropolitana de Buenos Aires 123 Torres Jardín, 162 Barrios Privados, 108 Country Clubs y 8 Clubs de Chacras; que se suman a los 26 Shopping Centers, 24 Megamercados y 52 Hipermercados.

26. La llegada de esta nueva tipología residencial a muchos barrios tradicionales consolidados de la ciudad, generalmente de baja densidad habitacional y ocupados por viviendas de clase media, que contaban con equipamiento comunitario básico, ha provocado un importante impacto de tipo urbano, ambiental y social. Véase Tella, G. (1998), “Las torres jardín... un fenómeno reciente”, Buenos Aires, *Vivienda*, n° 436, pp. 190 y sig.

marca un claro contraste con la trama abierta que caracterizó, tradicionalmente, el desarrollo de la ciudad en sus distintas etapas.

La zona de más importante desarrollo es la Norte, en el área de influencia de la Autopista Panamericana y afectó, de manera particular, al municipio de Pilar, a 50 km del centro, donde surgieron, recientemente, numerosos centros de servicios específicamente dirigidos a la nueva población residente (incluyen un vasto y lujoso complejo de salas cinematográficas de estreno, sucursales de bancos, de cadenas de supermercados y de comidas rápidas, auditorios, restaurantes, negocios de artículos para el hogar, etc.). Hacia el Oeste, la Autopista del Oeste, sólo recientemente completada, está favoreciendo el desarrollo de zonas similares en los partidos de Moreno y General Rodríguez. Hacia el Sudoeste, la primera de las autopistas construidas (*Ricchieri*, que conduce al Aeropuerto Internacional de Ezeiza), otorga accesibilidad a urbanizaciones cerradas en esa misma dirección. Finalmente, hacia el Sur, se está culminando la construcción de la Autopista Buenos Aires-La Plata, que potencia a importantes proyectos de urbanizaciones cerradas en el municipio de Berazategui.<sup>27</sup>

Como contrapartida, tanto en las cuencas inundables de los ríos y arroyos, así como en zonas centrales, surgen a modo de enclaves, desarrollos fuera del mercado, las “villas miseria”.<sup>28</sup> (Prévoit Schapira, 1989, 1990). Por otra parte, los estratos socioeconómicos que quedan fuera de este proceso, que representan a la mayor parte de la población (que carece de recursos para progresar en sus condiciones económicas), se ven forzados a mantener sus habituales niveles de hacinamiento, de polución y de congestión. Aparecen zonas en la ciudad que se estancan o que manifiestan signos de deterioro creciente, hecho que es presentado como síntoma de un “desarrollo desigual del espacio urbano”<sup>29</sup> (véase mapa 4).

## 6. A MODO DE CONCLUSIÓN

Efectivamente, es la clase media-alta la que forma la base esencial del submercado residencial que alimenta, en un primer momento, el campo tradicional en Buenos Aires, de las viviendas de fin de semana en la periferia (“casas quintas” o “clubes de campo”) que, luego, se reemplazan por residencias únicas en las urbanizaciones cerradas, más amplias y lujosas –ya sean *country clubs* (constituidos en vivienda permanente) o *barrios privados* (construidos expresamente para ese fin)–, que precipitan cambios en los patrones culturales y urbanos. Si bien los nuevos desarrollos producen un claro efecto de revitalización del comercio y los servicios de los subcentros existentes, también, junto a las nuevas posibilidades, surgen nuevos problemas de una magnitud tal que despertaron el interés y la preocupación de un amplio conjunto de actores y pusieron en evidencia situaciones conflictivas entre ellos:

- por un lado, los municipios externos de la aglomeración han estimulado el desarrollo de los nuevos emprendimientos –fuente de una mayor recaudación impositiva local y de un aumento importante de ciertas categorías de empleo (trabajadores de la construcción, personal de servicio y mantenimiento, jardineros, etc.)– pero que, como contrapartida, deben enfrentar y mediar situaciones nuevas como, por ejemplo, la apropiación privada de espacios públicos;<sup>30</sup>
- por otro lado, los habitantes de las zonas próximas a los lugares donde se implantan los nuevos desarrollos, además de protagonizar en muchos casos cierto tipo de reclamos, exigen ser destinatarios también de las ventajas generadas por las nuevas inversiones locales (tal como las nuevas sedes de instituciones universitarias privadas prestigiosas), dado que apuntan a un nivel socioeconómico al que no pueden acceder; y
- en tercer orden, los propios habitantes de estos nuevos desarrollos consideran excesiva la mayor carga impositiva municipal que deben afrontar en lo que respecta a los servicios públicos, debido a que –sostienen– “los municipios no deberían cobrar por servicios básicos que no prestan” (iluminación, provisión de agua, recolección de residuos, servicio de cloacas y seguridad), dado que estas obras en el interior de los desarrollos deben ser financiadas por el conjunto de los copropietarios.

27. Los nuevos desarrollos de la periferia y, en particular, los de la zona sur, indudablemente se verán potenciados a partir de la materialización de un megaproyecto internacional denominado “Puente Buenos Aires-Colonia”, sobre el Río de la Plata, con 50 km de extensión, que tendría su cabecera al sur de la aglomeración y se vincularía con la República Oriental del Uruguay.

28. En términos generales, las “villas miseria” o “villas de emergencia” son asentamientos de vivienda caracterizados como “bolsones” de pobreza urbana, afectados por graves problemas de orden económico, social, urbano y legal. Constituyen parte de un submercado residencial clandestino, que se desarrolla mediante la ocupación de tierras públicas, en un alto nivel de precariedad de las construcciones y que, con ciertas particularidades, puede asimilárselas a las “barriadas” de Lima, a las “favelas” de Río de Janeiro o a las “chabolas” de Madrid.

29. “Parecería ser que la ciudad enfrenta el riesgo de un marcado desarrollo desigual. Los barrios del norte y toda la zona ribereña, quizás, resulten ser la contrapartida del estancamiento y degradación en muchos barrios porteños (...) El espacio urbano seguiría, entonces, senderos que se bifurcan, llevando unos a la innovación y otros a la degradación.” En “El desarrollo desigual del espacio urbano” (1997), Buenos Aires, *Diario Clarín*, Editorial, marzo 11.

30. A modo de ejemplo, un caso muy resonante en los medios periodísticos fue el del Barrio Cuba (privado), en el municipio de General Sarmiento, donde las autoridades municipales apoyaron los reclamos de los vecinos “de afuera”, quienes solicitaban la devolución al municipio de las calles públicas apropiadas ilegítimamente por los desarrolladores del emprendimiento, avalados por los habitantes “de adentro” así como por la anterior gestión municipal.

“Las urbanizaciones cerradas son desarrollos parquizados de viviendas amplias y diseño cuidado, separadas físicamente del tejido circundante por medio de dispositivos de seguridad que han alterado el paisaje urbano: muros cerrados de gran altura a la manera de ‘murallas’, con puestos de vigilancia y sistemas permanentes de custodia...”

Si bien podría suponerse que la nueva periferia brinda un mayor contacto con la naturaleza y un ámbito más protegido para el desarrollo de la vida familiar, en el otro extremo, la mirada se centraría en las consecuencias negativas derivadas del particionamiento del tejido urbano, hasta ahora de características abiertas. Entre ambos enfoques, los ámbitos municipales han adoptado posturas más complacientes, sugiriendo que éste no sería un fenómeno permanente sino que, cuando las condiciones de seguridad se generalicen, las murallas podrían eliminarse. Sin embargo, desde el medio académico se vislumbra una tendencia sombría respecto del carácter de la ciudad, que afianzaría la fragmentación y la segregación, no sólo para los que quedan fuera, “excluidos”, sino también para los que quedan dentro, “atrapados”.<sup>31</sup>

Respecto de los problemas relativos al ordenamiento territorial, así como los *loteos económicos*, constituyeron durante más de cuatro décadas la periferia de la aglomeración (y la siguen conformando en la mayor parte de su perímetro) en un anillo casi continuo de Norte a Sur que abarca la franja externa de los municipios de la segunda corona; los *nuevos desarrollos* (aunque enmarcados en políticas públicas y condiciones de mercado diametralmente opuestas, ahora como enclaves de los sectores altos) se localizan por detrás de aquella periferia tradicional. No obstante, ambos casos tienen en común su proceso de gestación sin mayores restricciones, regulaciones ni planes que ordenen el desarrollo metropolitano.

Para concluir, los cambios de tendencia que se presentan en Buenos Aires, a partir de la década de 1980, tienen aspectos comunes con los observados en otras ciudades de su talla. Sin embargo, las características propias de su evolución socioespacial hacen que su impacto sea diferente. Al igual que otras metrópolis, experimenta un importante proceso de suburbanización a partir de año cuarenta y a lo largo de dos décadas, pero protagonizado por trabajadores urbanos que consolidaron los “barrios de loteo económico” de la segunda corona de la aglomeración, gracias a cambios en la gestión del transporte público, con tarifas fuertemente subsidiadas.

En cambio, en países como Estados Unidos, esos procesos dieron lugar a la formación de suburbios de clase media y alta, debido a la amplia difusión del automóvil y a la construcción temprana de carreteras. De manera que la llegada reciente de las autopistas y, junto a ello, la masividad en el uso del vehículo particular, representa para los desarrollos residenciales de los noventa un factor inductor, comparable al que había resultado el transporte público subsidiado para los loteos económicos anteriores. En Buenos Aires, las clases medias y altas no sólo no se suburbanizaron durante ese período, sino que definieron con edificios en altura, de “propiedad horizontal”, las características residenciales y los valores “urbanos” de áreas centrales y subcentrales. De forma tal que los procesos de *gentrificación* y *guetización* de los ochenta se produjeron de manera limitada y con impacto marginal debido, principalmente, a que estas clases nunca abandonaron totalmente las zonas consolidadas.

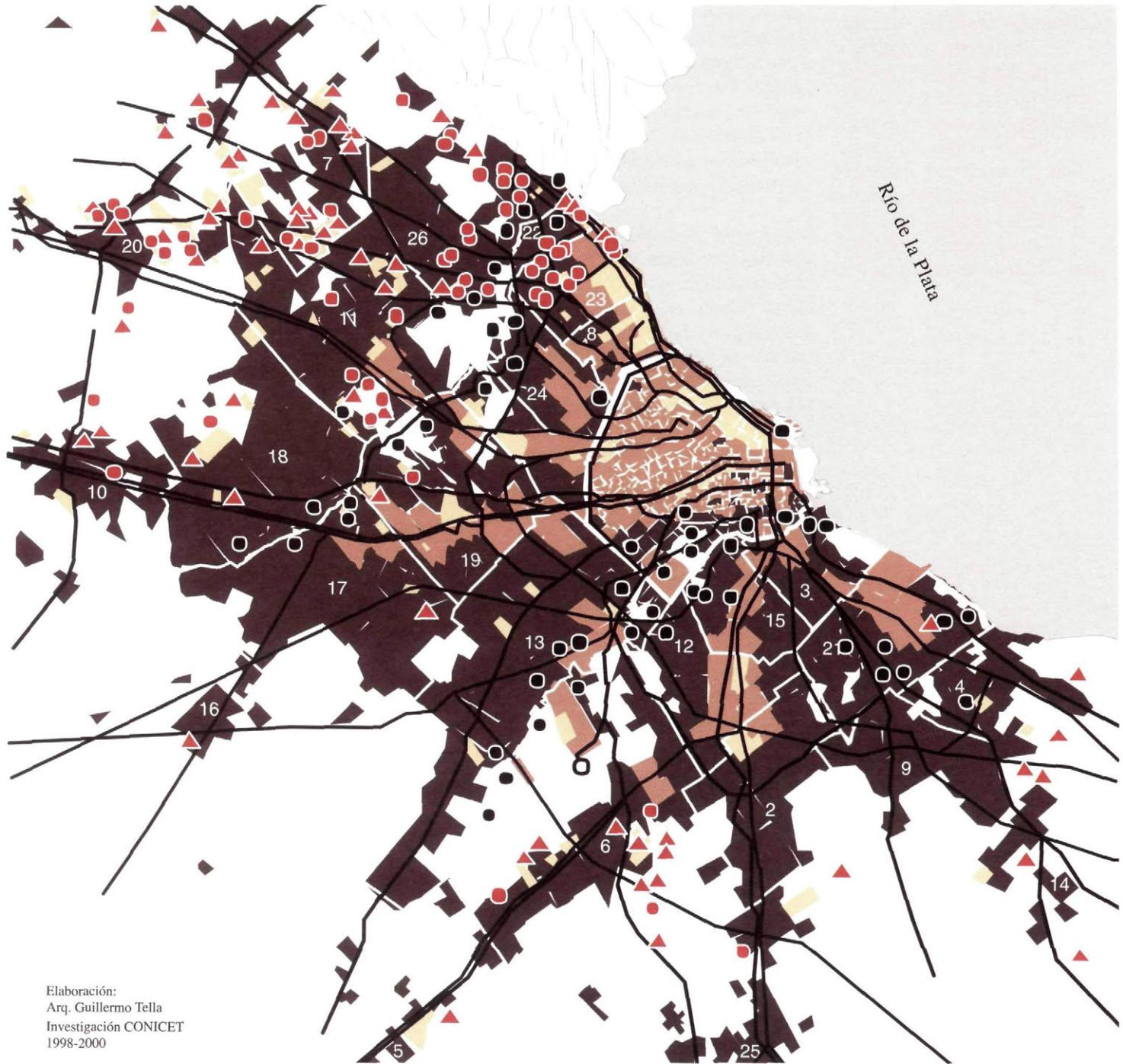
Los procesos de globalización que afectan hoy a Buenos Aires han agudizado los cortes existentes en el interior del amplio abanico de sus clases medias. Pero, a diferencia de otras metrópolis iberoamericanas, sólo muy recientemente tienen lugar, por una parte, los procesos residenciales que establecen enclaves de alto nivel en la extrema periferia, acompañados por la expansión, también periférica, del terciario y, por otra, procesos de deterioro central conducentes a la formación de *guetos*. Como respuesta, surge el concepto de “urbanización cerrada” para conciliar *tierra barata* (que aprovecha terrenos de grandes dimensiones), *accesibilidad* (debido a su proximidad a las autopistas), *valores paisajísticos* (mediante una evocación a la naturaleza) y *seguridad* (a través del recurso de la muralla y de la vigilancia privada).

Buenos Aires se ha caracterizado, históricamente, por su fuerte estructura monocéntrica, de manera que su *downtown* tuvo una supremacía irrefutable respecto del segundo nivel de centros de la aglomeración. Así mismo, los asentamientos residenciales surgieron y se consolidaron a través del tiempo en estrecha articulación con el trazado ferroviario. Si bien a la variable económica debe asignársele la responsabilidad principal, en cuanto a las lógicas urbanas en el desarrollo de la ciudad, han existido procesos y resistencias propias que le otorgaron una característica diferencial a la espacialización local de las agudas políticas globalizadoras planetarias. Puede concluirse que,

Parques temáticos construidos mediante operaciones de reciclaje sobre la periferia norte de la región metropolitana de Buenos Aires.



MAPA 3: Aglomeraciones del gran Buenos Aires: localización de los nuevos desarrollo comerciales.



Elaboración:  
Arq. Guillermo Tella  
Investigación CONICET  
1998-2000

REFERENCIAS

- NSH ALTO
- NSH MEDIO
- NSH BAJO
- Ferrocarriles
- Carreteras
- COUNTRY CLUBS
- BARRIOS PRIVADOS
- VILLAS MISERIA (asentamientos precarios)

Jurisdicciones:

- |                    |                  |                  |                     |
|--------------------|------------------|------------------|---------------------|
| 1. Capital Federal | 9. F. Varela     | 18. Moreno       | 26. Tigre           |
| 2. Alte. Brown     | 10. G. Rodríguez | 19. Morón        | 27. Tres de Febrero |
| 3. Avellaneda      | 11. G. Sarmienti | 20. Pilar        |                     |
| 4. Berazategui     | 12. L. de Zamora | 21. Quilmes      |                     |
| 5. Cañuelas        | 13. La Matanza   | 22. San Fernando |                     |
| 6. E. Echevarría   | 14. La Plata     | 23. San Isidro   |                     |
| 7. Escobar         | 15. Lanús        | 24. San Martín   |                     |
| 8. Vicente López   | 16. 17. Merlo    | 25. San Vicente  |                     |

NSH: Nivel sociohabitacional.  
Fuente: Censo de 1991.

en la última década, Buenos Aires –en términos urbanos– fue objeto de fuertes procesos de reconversión económica e hiperurbanización acelerada, que produjeron de manera simultánea una *expansión y recualificación* socioterritorial. Del conjunto de efectos visibles, es preciso subrayar a dos como los de mayor predominancia:

- generación de nuevas centralidades periféricas que impactaron contra los bordes de la ciudad construida y que se materializaron a partir de una descentralización comercial, principalmente sobre los vacíos intersticiales de la segunda corona y posibilitado por el gran repliegue industrial, y de una desconcentración residencial, situada sobre la extrema periferia e impulsada por el desarrollo de los *highways* (que encubre impensables proyecciones a futuro); y
- necesidad de recentralizar centralidades existentes, para permitir la expansión de actividades administrativas y financieras, a partir de una creciente aportación de capitales transnacionales que “modernizaron” la imagen del antiguo centro con arquitecturas emblemáticas de fuerte impacto visual y económico (cuyo puntapié inicial fue dado por la reconversión de Puerto Madero).

Ambos procesos se llevaron a cabo de forma espontánea, por iniciativa privada, sin responder a ningún tipo de estrategia regional y en el marco de un *laissez-faire* territorial absoluto. El primero, sobre la extrema periferia en colisión con los bordes urbanos consolidados como suburbanización popular, el segundo, llenando los vacíos intersticiales dejados por el anterior avance de la ciudad entre los ejes de expansión de la urbanización. Su dosificación dio por resultado una nueva fisonomía urbana caracterizada por la dispersión periférica, la difusión de subcentralidades, la fragmentación territorial y la discontinuidad de tejidos. De manera que, como síntesis, finanzas en el centro, comercio en los intersticios y residencia en la periferia fueron los principales factores de motorización de sus transformaciones socioterritoriales recientes.

Debe subrayarse, también, que se trata de situaciones inéditas que afectan hoy a esta metrópolis semiperiférica, como resultado de un proceso brusco y acelerado de modernización, en el que se llevan a cabo en forma extrema y tardía actuaciones que, en los países centrales, se desarrollaron paulatina y morigeradamente a lo largo de varias décadas. En sólo una década, el *desvanecimiento industrial*, la *descentralización comercial* junto con *desconcentraciones residenciales espontáneas* –bajo de la lógica de enclaves de alto nivel–, permitieron “liberar” a las áreas centrales para la llegada del terciario avanzado y, como contrapartida, han comenzado a evidenciar conflictos derivados de la gran dispersión de la urbanización.

Dado que este proceso de transformación socioterritorial no ha superado aún una etapa de gestación, la situación planteada, si bien por un lado abre numerosos e importantes interrogantes en relación con la evolución futura de Buenos Aires, por otro, manifiesta con claridad la presencia de un fenómeno urbano en expansión con consecuencias trascendentes e irreversibles sobre la estructura metropolitana. En este marco y de manera ineludible, la administración pública deberá comenzar a asumir el papel conductivo que históricamente relegó.

#### BIBLIOGRAFÍA

- Borja, J.; Castells, M.: *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus, Madrid, 1998.
- Busquets, J.: “Nuevos fenómenos urbanos y un nuevo proyecto urbanístico” en *Barcelona: Presente y futuros. Arquitectura en las ciudades*, Col.legi d’Arquitectes de Catalunya, Barcelona, 1996.
- Capron, G.: *La ville privée: les shopping centers à Buenos Aires*, Tesis de Doctorado en Géographie-Aménagement, Université de Toulouse II, 1996.
- Casariago Ramírez, J.: “Sobre el espacio y la post-modernidad. Una reflexión desde la experiencia norteamericana” en *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Madrid, Vol. III, nº 106, 1995, pp. 877-896.
- Castells, M.: *The Informational City*, Basil Blackwell, Oxford, 1990.
- De Madariaga, I.: “En defensa del planeamiento y la intervención pública en el desarrollo urbano” en *Economía y Sociedad*, nº 9, Madrid, 1993.

“En sólo una década, el desvanecimiento industrial, la descentralización comercial junto con desconcentraciones residenciales espontáneas –bajo la lógica de enclaves de alto nivel–, permitieron ‘liberar’ a las áreas centrales para la llegada del terciario avanzado y, como contrapartida, han comenzado a evidenciar conflictos derivados de la gran dispersión de la urbanización.”

- Fernández Durán, R.; Vega Pindado, P.: "Modernización-Globalización versus transformación ecológica y social del territorio" en *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Madrid, Vol. II, nº 100-101, 1994, pp. 293-311.
- Friedmann, J.: "The World City Hypothesis" en *Development and Change*, nº 17, 1986, pp. 69-84.
- "Where we stand: A decade of world city research" en P. L. Knox y P. J. Taylor (Eds.): *World cities in a world system*, Cambridge University Press, Cambridge, 1995, pp. 21-47.
- Harvey, David: *The condition of postmodernity*, Basil Blackwell, Oxford, 1990.
- Lipietz, Alain: "L'industrialisation dans la périphérie: déploiement interrégional et international du fordisme" en Auriac, F. y Brunet, R. (Dir.): *Espaces, jeux et enjeux*, Fayard, París, 1986.
- Prévot Schapira, M. France: "L'affirmation municipale dans le Grand Buenos Aires: tensions et ambigüités" en *Colloque Reflets des villes latino-américaines*, Lyon, 1989.
- "Pauvreté, crise urbaine et émeutes de la faim dans le Grand Buenos Aires" en *Problèmes d'Amérique latine*, Documentation Française, nº 95, 1990, pp. 51-71.
- Sassen, Saskia: *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, 1991.
- *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks, Pine Forge, Sage Press, California, 1994.
- *Losing Control? Sovereignty in an Age of Globalization*, The 1995 Columbia University L. H. Schoff Memorial Lectures, Columbia University Press, Nueva York, 1996.
- Schneier-Madanes, G.: "Buenos Aires: une métropole en projet", en *Urbanisme*, nº 298, París, 1998.
- Schwarzer, J.: "La restructuración de l'économie argentine (1989-1992)", en *Problèmes d'Amérique latine*, nº 8, 1993, pp. 3-22.
- *Implantación de un modelo económico. La experiencia argentina entre 1975 y el 2000*, A-Z Editora, Buenos Aires, 1998.
- Scott, A.: *Technopolis. High-Technology Industry and Regional Development in Southern California*, University of California Press, California, 1993.
- Soja, E.: *The postmodern geographies*, Basil Blackwell, Oxford, 1989.
- "Six Discourses on the Postmetropolis" en *Imaginig Cities*, Routledge, 1996.
- Tella, G.: "El retorno de los enclaves. La reconstrucción de la ciudad a partir de sus intersticios urbanos centrales" en *Compendio de la Construcción*, nº 52, Buenos Aires, 1996, pp. 6-10.
- "Integrados y excluidos. Consecuencias de la globalización en Buenos Aires", en *Diario Clarín, Arquitectura*, julio 14, 1997-a, Buenos Aires, pág. 16.
- "La zonificación urbana en su primer escenario: aportes para una estructura disciplinar. Buenos Aires 1887 / 1944" en *Web Architecture Magazine*, Barcelona, 1997-b, nº 3.
- "Diagnóstico socioterritorial de la ciudad de Buenos Aires" en *Vivienda*, nº 437, Buenos Aires, 1998-a.
- *Modalidades de apropiación del espacio metropolitano*, Memorias del Seminario Barrios Cerrados: Nuevas formas de urbanización del Gran Buenos Aires, Municipalidad de Malvinas Argentinas, Planeamiento Urbano, Buenos Aires, 1998-b, pp. 13-25.
- Torres, H.; Tella, G. y Morano, C.: *Transformaciones socioterritoriales recientes en una metrópolis latinoamericana. El caso de la aglomeración Gran Buenos Aires* en *Anales del 6º Encuentro de Geógrafos de América Latina "Lugar y Mundo en América Latina"*, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires, 1997, pp.134 y sig.
- *Estudio socioterritorial de la aglomeración Gran Rosario*, Anales de las VIII Jornadas Cuyanas de Geografía "Pensamiento y Acción", Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 1997, pp. 531-540.
- Torres, H. (1975). "Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires", *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales*, nº 58, Vol.15, pp. 281-306.
- "El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)" en *Serie Difusión*, nº 3, Secretaría de Investigación y Posgrado, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Buenos Aires, 1993.
- Vapñarsky, C.: "Buenos Aires metrópolis: una comunidad local, una aglomeración, veintiseis municipios" en H. Herzer (compiladora): *Ciudad de Buenos Aires. Gobierno y descentralización*, Colección CEA-CBC nº 4, 1996, pp. 143-178.

