

# AREA

AGENDA DE REFLEXIÓN EN ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO  
*agenda of reflection on architecture, design and urbanism*

número 7  
agosto 2000

Universidad de Buenos Aires  
Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo  
Secretaría de Investigaciones en Ciencia y Técnica

## CONTENIDOS/CONTENTS

1. **Editorial**
- Julio Bermúdez*
3. **Ontología, lugar y construcción en el ciberespacio: consideraciones de diseño**
- Jorge Vila Ortiz*
13. **La complejidad formal en el diseño de productos**
- Eduardo Benzo, Mario Mariño, Andrés Rodríguez y Gerardo Tomé*
27. **Cama mecatrónica de alta complejidad**
- Carmen Velásquez, Laura Rodríguez y Víctor González*
43. **Instrumento para el estudio de las plazas. Estructura para el análisis de las plazas de la ciudad de Maracaibo**
- Guillermo Tella*
55. **Efectos de una modernización tardía en la región metropolitana de Buenos Aires**
- David Kullock, Andrea Catenazzi y Nilda Pierro*
67. **Servicio de agua y saneamiento en el AMBA: surgimiento de su demanda y desarrollo de su resolución. Desde el «pozo a balde» hasta la concesión de los servicios**

Los contenidos de AREA aparecen en:  
The contents of AREA are covered in:  
Architectural Publications Index  
LatBook, Internet <http://www.latbook.com>

# AREA

---

AGENDA DE REFLEXIÓN EN ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO  
*agenda of reflection on architecture, design and urbanism*

número 7, agosto 2000

# EFECTOS DE UNA MODERNIZACIÓN TARDÍA EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Guillermo C. Tella

*metrópolis semiperiférica*  
semi-peripheral metropolis

*modernización tardía*  
late modernisation

*estructura socioterritorial*  
socio-territorial structure

*economía global*  
global economy

*cambios urbanos*  
urban changes

*estructuras espaciales*  
spatial structures

*procesos sociales*  
social processes

*especialización funcional*  
functional specialization

Secretaría de Investigaciones en Ciencia y Técnica  
Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UBA  
Dirección particular: Cajaravilla 4975,  
1407 Buenos Aires, Argentina  
Tel/fax: (54-11) 4683-3998  
E-mail: guillermotella@yahoo.com

*El presente trabajo se centra en el estudio de la estructura socioterritorial de Buenos Aires, la mayor aglomeración urbana argentina, con la finalidad de reflejar los dramáticos cambios urbanos asociados con las transformaciones de la economía global y, en general, con la "post-modernización" de la vida urbana y la sociedad. Desde una perspectiva teórica, su objetivo final es contribuir al análisis de las necesarias interrelaciones existentes entre estructuras espaciales y procesos sociales y la articulación "trialectica" entre espacialidad, socialidad y temporalidad, en un estudio de caso que involucra a una metrópolis que pertenece a espacios mundiales de tipo "semi-periférico".*

## Effects of a late modernisation in the metropolitan area of Buenos Aires

*The present study is focused on the analysis of the socio-territorial structure of Buenos Aires, the larger Argentine urban region. The study will reflect the dramatic urban changes associated to changes in the global economy and, in general terms, to the "post-modernisation" of urban life and society. From a theoretical viewpoint, its final aim is to contribute to the analysis of the necessary inter-relations between spatial structures and social processes and the "trialectic" articulation between spatiality, sociality and temporality, in a case study involving a metropolis which belongs to "semi-peripheral" world spaces.*

## Características del proceso de metropolización

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 (Friedmann 1986, 1995, Sassen 1991, 1996). El estudio de

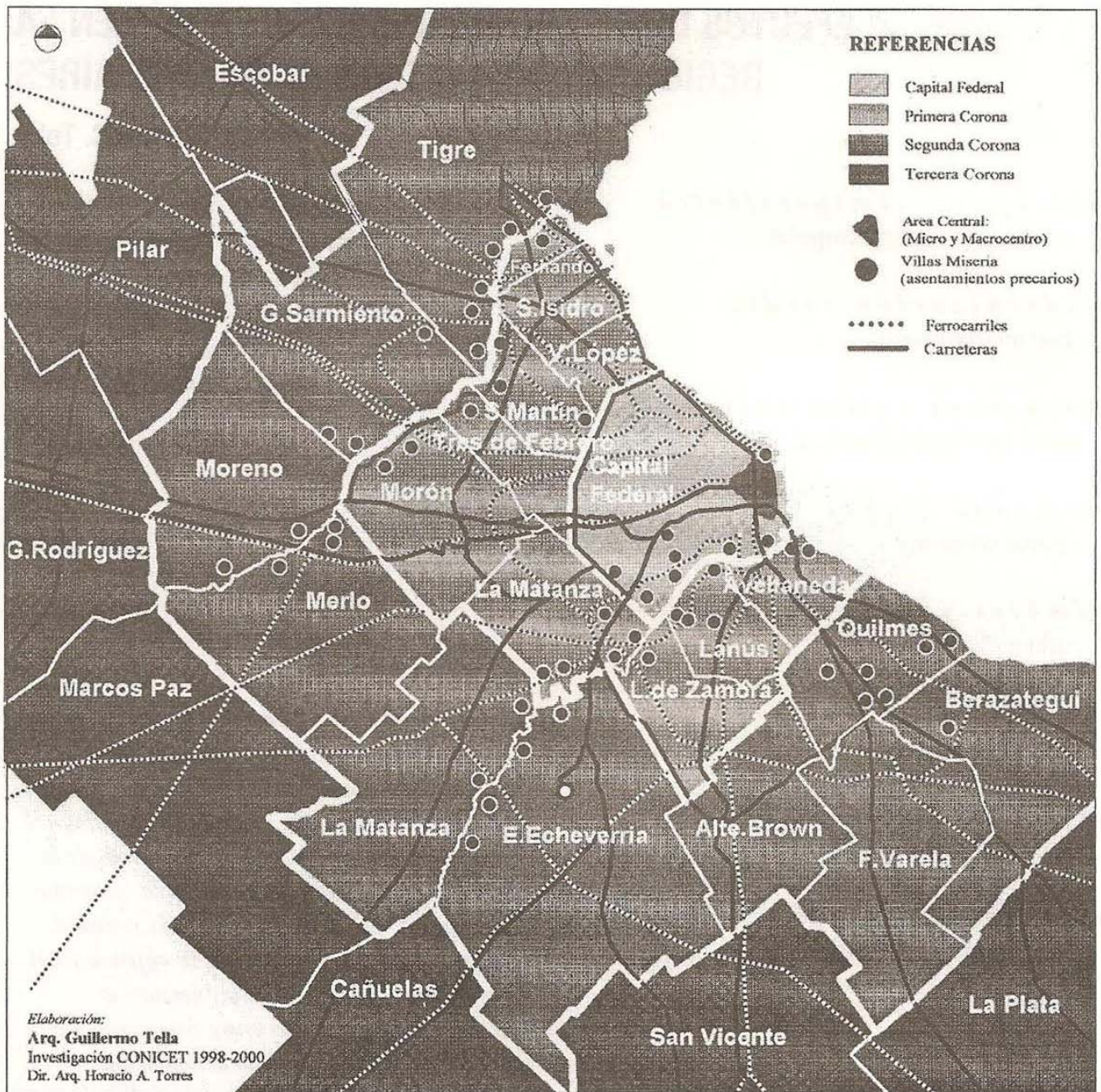


Figura 1: Región metropolitana de Buenos Aires. Características del proceso de metropolización.

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>1</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.

1. La “hipótesis de la ciudad global”, que tan profundo impacto causó en el mundo académico, lleva ya diez años de fructífera discusión. La literatura acumulada durante ese período permite hoy insertar a Buenos Aires dentro del esquema clasificatorio más difundido. Si en los países centrales las ciudades primarias están encabezadas por Nueva York, Londres, París y Tokio, y las secundarias por ciudades como 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. Siguiendo este esquema, entonces, Buenos Aires debería ser considerada como “metrópolis secundaria de un espacio económico semiperiférico”, mientras que una importante cantidad de aglomeraciones urbanas del Tercer Mundo, conformadas por millones de habitantes, quedarían fuera.

Buenos Aires presenta un fuerte contraste entre centro y periferia, que puso de manifiesto la presencia de determinados patrones característicos 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 (Figura 1).

Asimismo, se ha evidenciado en la última década un crecimiento dicotómico como resultado de una “modernización” acelerada, tardía respecto de sus modelos centrales de referencia: por un lado, 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, 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).

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 latinoamericanas.

Sin embargo, esto se traduce en la formación de verdaderos enclaves urbanos, con aspectos más agudos y de naturaleza más crítica respecto de aquellos atribuidos a las metrópolis de países centrales (Borja y Castells 1998).

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, 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 apertura económica, este proceso culmina con la instauración de un modelo caracterizado por la apertura de las fronteras, la desregulación eco-

nómica y financiera, la privatización de las empresas públicas y la concesión de los servicios urbanos. Los cambios mundiales en la economía y su instalación 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 (Figura 2).

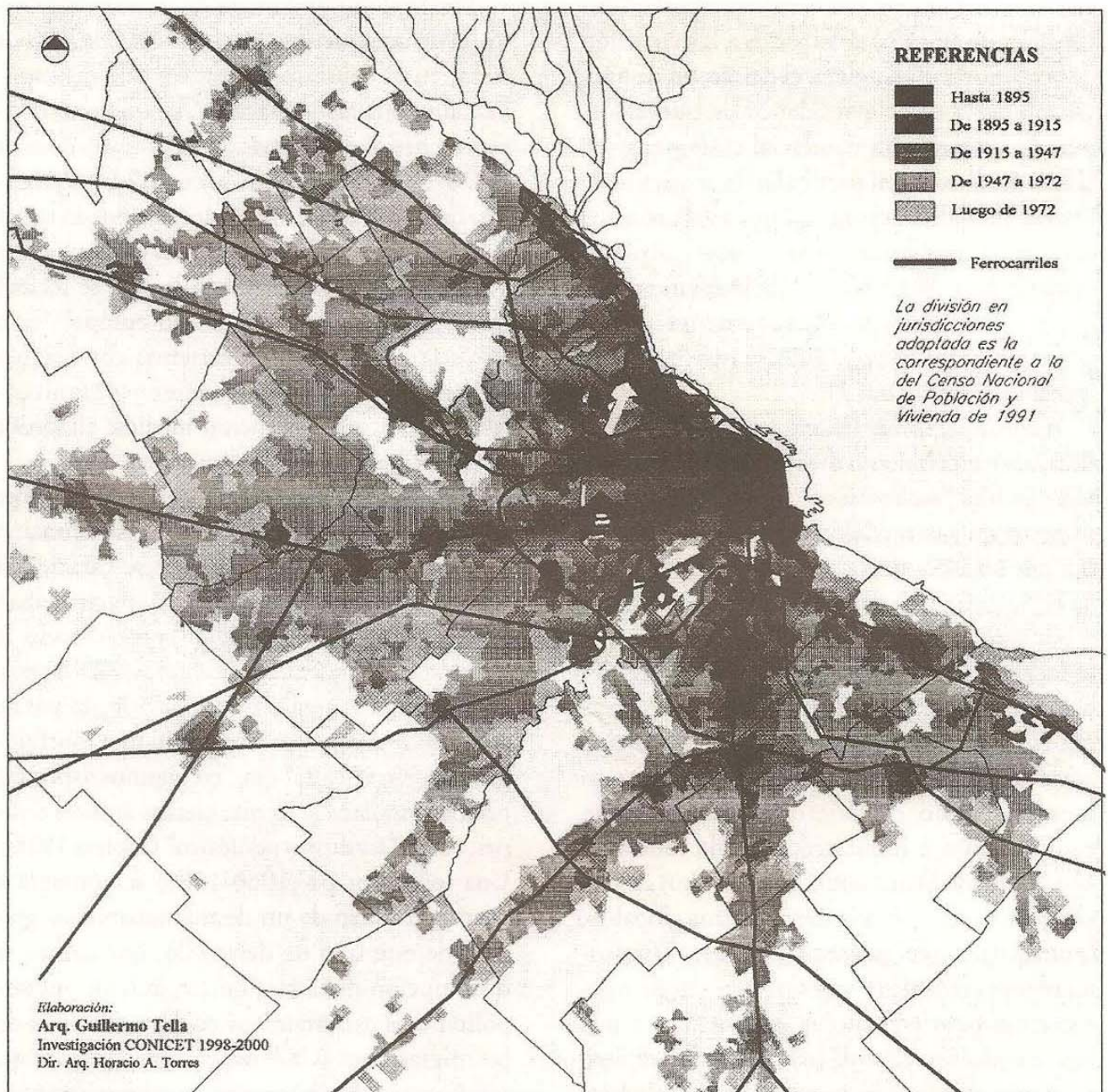


Figura 2: Región metropolitana de Buenos Aires. Características del proceso de desarrollo metropolitano.

## 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 moder-

nización 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 megarrecintos 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.

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. 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 de anterior proceso, se inició una etapa de construcción de edificios a nuevo, 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>2</sup>

2. Los shopping centers tienen asignada como unidad de medida, que permite comparar entre sí su tamaño, al Área Bruta Locativa (ABL), y está representada por la superficie propia de los locales y del patio de comidas, quedando excluido: circulaciones, estacionamiento, depósitos y administración. 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.

Desde otra mirada, el *shopping center* ha inaugurado la era de la compra como actividad lúdica, como espectáculo, y desde un punto de vista territorial, constituye 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 reforzarán la dinámica del sector.

#### 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 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 una determinada 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*: a) los *minimercados*, que cuentan con no más de 4 *check-out*; b) los *supermercados*, que tienen entre 5 y 25 *check-out*; c) los *hipermercados*, entre 26 y 70 *check-out*; y recientemente, d) 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.

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 reducida. En cambio, sí han sido los *hipermercados* el tipo de autoservicio que ha contribuido a una importante reconversión metropolitana, debido a dos aspectos principales: a) 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 almacenamiento de mercaderías, uso de máquinas lectoras de códigos de barras, etc.), y b) 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, a) favorecieron el cambio en las lógicas de funcionamiento de numerosas áreas, b) actuaron como detonadores de nuevas centralidades en zonas degradadas, c) vulneraron la vitalidad de los subcentros comerciales, d) modificaron los valores del suelo en su entorno inmediato, e) propiciaron la especialización de determinados sectores de la ciudad y f) 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.

A partir del arribo en 1996 de las cadenas *Wal-Mart* y *Auchan*, algunos autores construyeron la categoría teórica de *megamercado* para definir a una nueva generación de autoservicios. Debido a la alta densidad de captación de público, se han convertido 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: a) importantes alteraciones en el funcionamiento del área afectada, b) el mejoramiento de las redes de transporte primarias, c) el surgimiento de infraestructura de apoyo (la provisión de iluminación pública, servicios generales y equipamiento y mobiliario urbanos), d) la aparición de equipamiento comercial complementario y e) 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>3</sup> (Figura 3).

## 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, in-

3. 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, como modo de favorecer su accesibilidad.



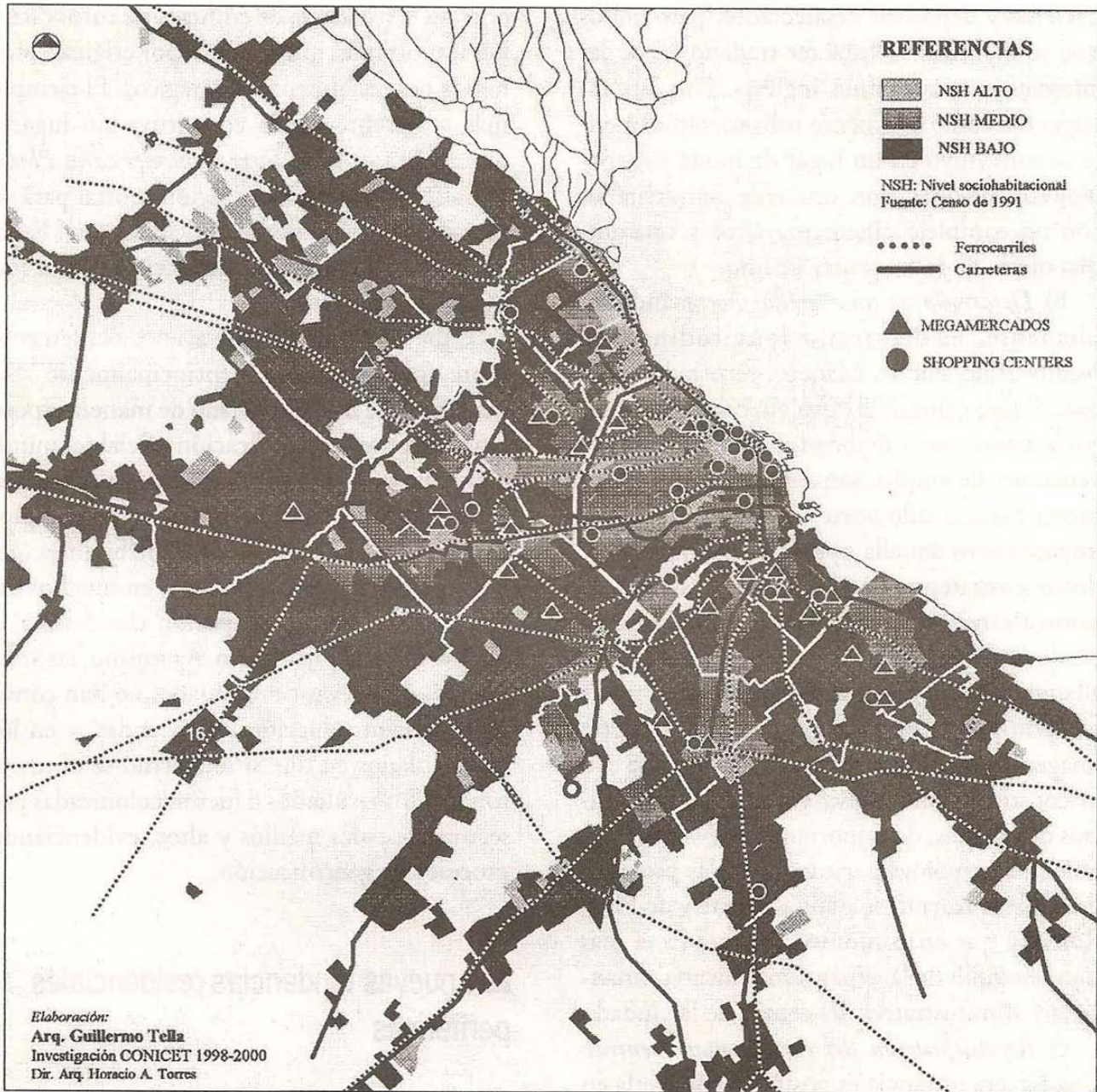


Figura 3: Región metropolitana de Buenos Aires. Localización de los nuevos desarrollos comerciales.

rodujo 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 por haber reforzado su fuerte carácter, en el marco de un proceso de expansión para alojar a oficinas administrativas, hoteles de lujo, sedes de empre-

sas, entidades bancarias y financieras, etc. Desde esta perspectiva, el centro de la ciudad creció de diferentes maneras:

a) *Antiguo Puerto Madero*: El primer paso fue dado, sin lugar a dudas, por la operación de reconversión del Antiguo Puerto Madero, 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 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.

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 éste, 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 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.

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: 1) 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; 2) y por otro, la construcción de edificios nuevos, destinados a oficinas y hoteles de lujo, con una morfología fastuosa.

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 central para situarse en el borde noroeste de la Capital Federal, precisamente en la intersección de dos importantes carreteras.

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) y, por ende, este proceso incluyó la expulsión de los habitantes (generalmente de bajos recursos y, en muchos casos, en situación de ocupación clandestina) y no previó su realojamiento. Asimismo, 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.

## 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 los Estados Unidos y del que pueden encontrarse importantes ejemplos en las grandes ciudades latinoamericanas, 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 (Soja 1996, Harvey 1990). Actualmente no existe en la extrema periferia de la aglomeración (a más de 40 kilómetros 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 residen-

ciales 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). Asimismo, 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.

Las *urbanizaciones cerradas* son desarrollos parquizados de viviendas amplias y diseño cuidado, separados 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 de custodia a cargo de agencias privadas que ejercen un control permanente sobre las entradas y salidas de residentes, visitantes y trabajadores.

En este marco, el *country club* 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. Se localizan sobre áreas suburbanas y están servidos por rápidas carreteras de acceso al centro de la ciudad. 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.

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 dio origen al surgimiento de equipamiento complementario a la oferta de cada zona (Morano, Tella y Torres 1997).

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. 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.<sup>4</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 de altura, de perímetro libre, con volúmenes muy elaborados, cuyo predio ocupa generalmente la totalidad de la manzana (una hectárea) e incluyen un departamento por planta, de grandes dimensiones (más de 200 metros cuadrados), 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.<sup>5</sup>

---

4. Para tener una dimensión de la envergadura de los procesos mencionados, cabe decir que a fines diciembre de 1998 (momento hasta el que se actualizó la información) 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.

5. 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, que se ha manifestado principalmente en cambios en la vida cotidiana, en las relaciones entre el vecindario, en los modos de aprovisionamiento, en

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”. 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 condi-

ciones 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” (Figura 4).

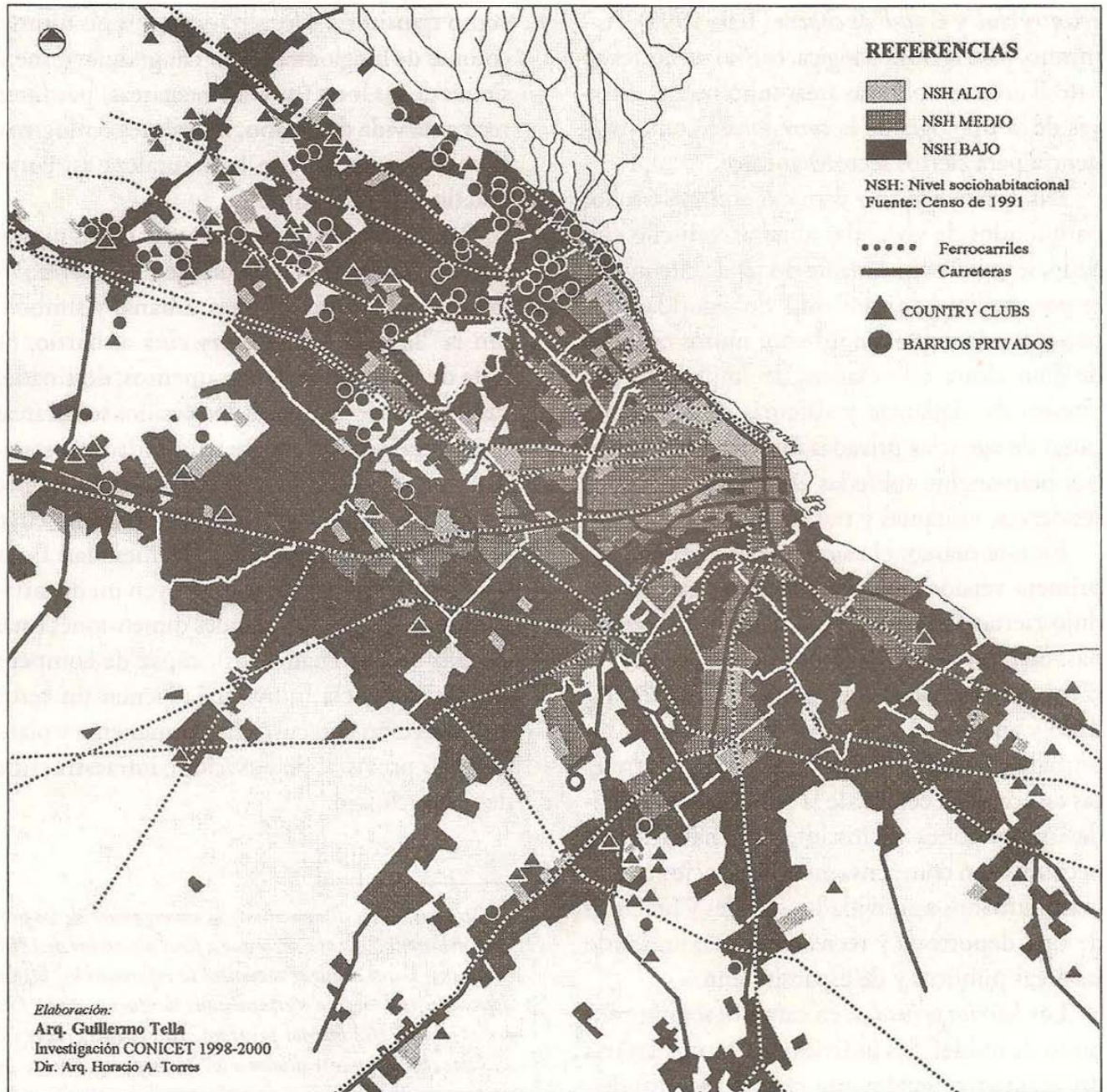


Figura 4: Región metropolitana de Buenos Aires. Localización de los nuevos desarrollos residenciales.

*la utilización del espacio público y el tiempo libre, en la morfología urbana. Esto se vio agravado porque no se previó ningún tipo de compensación o mitigación de los perjuicios generados por estos emprendimientos.*

## A modo de conclusión

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 del 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.

Los procesos de globalización que afectan hoy a esta metrópolis han agudizado los cortes existentes en el interior del amplio abanico de sus clases medias. Pero a diferencia de otras metrópolis latinoamericanas, 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. Asimismo, 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, en términos urbanos, Buenos Aires fue objeto en la última década de fuertes procesos de reconversión económica e hiperurbanización

acelerada, que produjeron de manera simultánea una *expansión y recualificación* socio-territorial. Del conjunto de efectos visibles, es preciso subrayar a dos como los de mayor predominancia:

a) Generación de *nuevas centralidades periféricas* que impactaron contra los bordes de la ciudad construida y que se materializaron a partir de: 1) una descentralización comercial, principalmente sobre los vacíos intersticiales de la segunda corona y posibilitado por el gran repliegue industrial, y 2) una desconcentración residencial, situada sobre la extrema periferia e impulsada por el desarrollo de las *highways* (que encubre impensables proyecciones a futuro).

b) 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, llenado 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: a) la dispersión periférica, b) la difusión de subcentralidades, c) la fragmentación territorial y d) 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 socio-territoriales 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 conductor que históricamente relegó.

## Referencias

- BORJA, Jordi, y Manuel CASTELLS. 1998. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información* (Madrid: Taurus).
- FRIEDMANN, John. 1986. “The world city hypothesis”, *Development and Change* 17, 69-84.
- . 1995. “Where we stand: A decade of world city research”, en *World cities in a world system*, ed. P. L. Knox y P. J. Taylor (Cambridge, Reino Unido: Cambridge University Press), 21-47.
- HARVEY, David. 1990. *The condition of postmodernity* (Oxford: Basil Blackwell).
- LIPIETZ, Alain. 1986. “L’industrialisation dans la périphérie: déploiement interrégional et international du fordisme”, en *Espaces, jeux et enjeux*, ed. F. Auriac y R. Brunet (París: Fayard), 36-53.
- MORANO, Cesira, Guillermo TELLA y Horacio TORRES. 1997. “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”* (Buenos Aires: Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, UBA), 134-146.
- SASSEN, Saskia. 1991. *The global city: New York, London, Tokyo* (Princeton, New Jersey: Princeton University Press).
- . 1996. *Losing control? Sovereignty in an age of globalization* (Nueva York: Columbia University Press).
- SCHNEIER-MADANES, Graciela. 1998. “Buenos Aires: una metrópoli en projet”, *Urbanisme* 298, 14-22.
- SOJA, Edward. 1996. *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places* (Cambridge, Massachusetts: Blackwell).
- TELLA, Guillermo. 1996. “El retorno de los enclaves. La reconstrucción de la ciudad a partir de sus intersticios urbanos centrales”, *Compendio de la Construcción* 52 (Buenos Aires), 6-10.
- . 1998. “Modalidades de apropiación del espacio metropolitano”, en *Memorias del Seminario sobre Barrios Cerrados: Nuevas formas de urbanización del Gran Buenos Aires* (Buenos Aires: Municipalidad de Malvinas Argentinas), 13-25.

Recibido: 3 agosto 1999; aceptado: 10 noviembre 1999

Guillermo C. Tella es arquitecto, graduado en la Universidad de Buenos Aires en 1991. Ha realizado estudios de posgrado en planificación urbano-regional en Buenos Aires y de ordenamiento territorial metropolitano en Madrid, y actualmente desarrolla el doctorado en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires—director de tesis arq. Juan Manuel Borthagaray. En dicho ámbito, realiza tareas docentes sobre la especialidad, es director del Proyecto de Investigación UBACyT JA13 (Instituto Superior de Urbanismo) y se desempeña como coordinador de la Unidad de Investigación en Planeamiento Urbano y Regional.