

El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización

Michael Janoschka¹

Abstract

*Urban structures in Latin America have changed substantially since the first attempts to generalize the cities in a model more than 25 years ago. Influences of globalisation and economic transformation reduced the polarization tendencies between the ciudad rica and the ciudad pobre, while segregation rose on a micro scale. Especially from beginning of the 1990's, typical North American urban forms sprawl over Latin America. The result is a more and more enclosed urban landscape, a loss of public spheres and a change in citizens' habits as shown in the case study from **Nordelta**. The formulation of this innovative model of the privatised and fragmented Latin American city regards these aspects and builds a connection between US-theories and urban development in Latin America.*

Keywords: gated communities, Buenos Aires, Nordelta, city structure models.

Resumen

Las estructuras urbanas en América Latina se transformaron sustancialmente desde los primeros esbozos de generalización en un modelo hace 25 años. En este sentido, los procesos de globalización y transformación económica han reducido la polarización entre la ciudad rica y la ciudad pobre, mientras la segregación aumentó a una escala muy reducida. Cabe señalar que a partir de los años '90, algunas formas urbanas típicas de la ciudad "norteamericana" se difundieron en las urbes del subcontinente. El resultado es un paisaje urbano cerrado, la pérdida de esferas públicas y una transformación de los hábitos de los ciudadanos, como se muestra en el estudio de caso de **Nordelta**. La formulación de este innovador modelo de ciudad latinoamericana privatizada y fragmentada considera los aspectos mencionados, y a la vez establece un vínculo entre las teorías de EE.UU. y el desarrollo urbano en América Latina.

Palabras clave: barrios privados, Buenos Aires, Nordelta, modelos estructurales de ciudad.

¹Michael Janoschka, licenciado en Geografía. Investigador de la Universidad Humboldt de Berlín, Alemania.
E-mail: m.janoschka@berlin.de

1. Introducción

Desde mediados de los años '70, las ciudades de América Latina se han visto sometidas a una serie de transformaciones importantes. Principalmente, estos cambios se deben a una reducción en el ritmo de crecimiento urbano –provocado por la baja en la migración interna del campo a la ciudad–, y a ciertas transformaciones sociales y políticas que modificaron las bases del desarrollo urbano. En este sentido, las reformas económicas de los años '90 que apuntaban a contraer el Estado mediante privatizaciones de empresas públicas y el desmantelamiento del sistema social limitaron seriamente la capacidad de gestión estatal. La decreciente capacidad redistributiva del Estado sirvió para profundizar más la brecha entre ricos y pobres. Si tomamos como ejemplo la región metropolitana de Buenos Aires, ya antes del abandono del sistema cambiario fijo y la crisis económica actual, el 80% de los habitantes había sufrido pérdidas reales de ingresos en el último cuarto del siglo, mientras que sólo el quintil superior obtuvo ganancias (Ciccolella, 1999; Welch, 2002). Estos procesos de polarización social se vieron reflejados en una nueva redistribución espacial: cada vez más ciudadanos buscan una organización privada y eficiente de su vecindario que les provea de los servicios que antes eran públicos. El abandono de la gestión y control del desarrollo urbano por parte del Estado y su apropiación por parte de actores privados dio como resultado la aparición de formas urbanas comercializables, redituables y valiosas para el mercado. Estas nuevas formas urbanas están básicamente dirigidas a los **ganadores** de las transformaciones económicas, es decir, *Shopping Malls*, *Urban Entertainment Center*, escuelas privadas y complejos residenciales cerrados, vigilados y de acceso vedado al público en general.

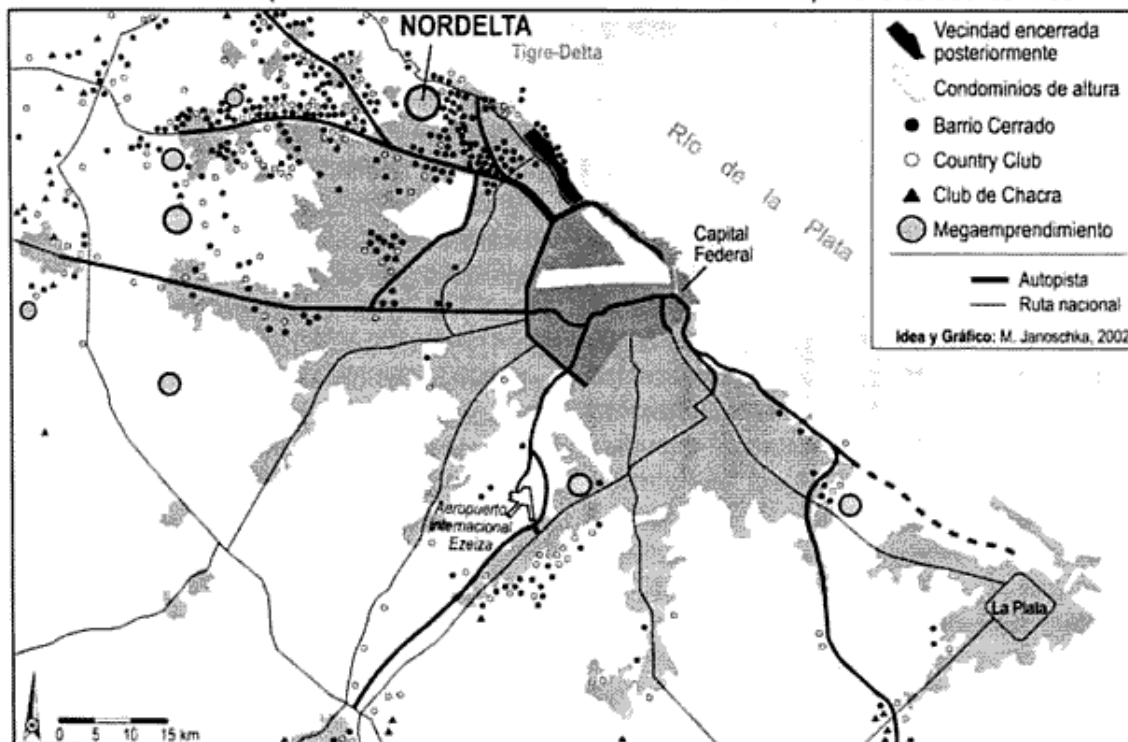
En el área suburbana de Buenos Aires aparecieron complejos de viviendas unifamiliares llamados **Barrios Privados**, mientras que en lugares centrales surgieron edificios

altos comercializados habitualmente con el nombre de **Torres Jardín**. La tendencia hacia la vivienda vigilada y segura se convirtió en el factor determinante del crecimiento de la superficie de la metrópolis (Janoschka, 2000). Solo en el área suburbana se originaron más de 400 complejos habitacionales de acceso restringido que ofrecen espacio a más de medio millón de personas (Janoschka, 2002a). El proceso más destacable parece ser la urbanización de áreas cada vez más grandes, y la integración de funciones urbanas de cada vez mayor rango en los Barrios Privados. El desarrollo de ciertas áreas en los tardíos años '90 abarca miles de unidades habitacionales, y tienen el tamaño de ciudades pequeñas (Janoschka, 2002b). En el lapso de una década, la estructura social y edilicia del espacio suburbano de Buenos Aires fue modificada en forma integral (gráfico 1).

El punto culminante de este desarrollo está marcado por el establecimiento de **Nordelta**, declarada ciudad privada y denominada "**Ciudad Pueblo**" por los propios inversores. A una distancia de 30 km. del centro de la ciudad se urbaniza desde 1999 un área de 1.600 hectáreas, y se construye una infraestructura habitacional para 80.000 personas de altos ingresos, separadas del resto de la sociedad urbana por fuertes medidas de seguridad. Además, se encuentran en construcción todos los servicios comunes de una ciudad, como instalaciones culturales, de esparcimiento, de compras, etc., y hasta un centro de oficinas (Janoschka, 2002c).

Este fenómeno aumenta la competencia con los centros comerciales integrados al casco urbano, e incluso se desarrolla un paralelismo: mientras el casco central de Pilar, comuna con más de 140 barrios privados y más del 25% de su espacio privatizado y cerrado al público se vuelve un centro de abasto de los nacidos, la nueva centralidad en la autopista (km. 50) se convierte en el centro recorrido para los habitantes de las urbanizaciones privadas. Queda entonces fuera de cues-

Gráfico 1. Distribución espacial de Urbanizaciones Privadas en el Área Metropolitana de Buenos Aires



Fuente: Janoschka (2002b), modificado.

ción que desde las transformaciones espaciales están surgiendo nuevas centralidades urbanas para toda la aglomeración del Gran Buenos Aires, aunque todavía no se puede hablar de *Edge Cities*, porque carecen marcadamente de éxito los edificios de oficinas.

En resumen, podemos decir que los cambios en el espacio urbano bonaerense no son un caso excepcional. Los procesos de urbanización privada y la tendencia al aislamiento de complejos habitacionales y comerciales se impusieron en la mayoría de las metrópolis latinoamericanas, y aún en ciudades medianas del subcontinente². Los estudios de caso empíricos en diversas ciudades y países muestran resultados similares: el aumento

masivo de barrios residenciales de acceso restringido abarca a las capas de altos ingresos, en creciente medida a la clase media e incluso a la clase media baja.

A pesar de que el fenómeno "Barrio Privado" tiene varias décadas de existencia, las ciencias sociales empezaron a darle importancia recién desde hace relativamente pocos años. Pioneros fueron investigadores norteamericanos que analizaban la temática ya en la primera mitad de los años '90 a través del mercado inmobiliario estadounidense (Davis, 1990; McKenzie, 1994; Foldvary, 1994). La expansión masiva de *gated communities* en los EE.UU. es considerada en relación a la inseguridad en las metrópolis (Blakely & Snyder, 1997; Wehrheim, 1999; Amendola, 2000). Sin embargo, este contexto es puesto en tela de juicio por varios autores (Massey, 1999; Glasze, 2001; Low, 2001), dado que la merma de la criminalidad a lo largo del *boom* económico en EE.UU. de los '90 no trajo un decrecimiento de las *gated communities*. Desafortunadamente, en la mayoría de los casos las in-

²Al respecto véase Borsdorf (2000), Meyer & Bähr (2001), Evangelisti (2000) y De Mattos (2002) para el caso de Santiago de Chile; Pöhler (1999), Coy & Pöhler (2002), Caldeira (1996 y 2000) y Lungo & Baires (2001) para las diversas grandes ciudades brasileñas, y Kanitschneider (2002) para la Ciudad de México.

vestigaciones suelen ser presentadas sin evidencia empírica, a pesar del déficit dominante en la investigación de la interdependencia socioespacial y los espacios interrelacionales de los habitantes de los complejos habitacionales privados. De manera similar, los estudios en América Latina llegan inductivamente a conclusiones sin el apoyo de ninguna evidencia empírica: la tendencia a vivir en complejos habitacionales vigilados es explicada de manera automática con el crecimiento de la criminalidad (Caldeira, 2000; Hiernaux-Nicolás, 1999; Martí i Puig, 2001; Prévôt-Schapira, 2000; Dammert, 2001).

En el caso particular de Buenos Aires, a pesar de la gran cantidad de publicaciones sobre el tema, el avance científico real es bastante limitado³. En general, los autores sacan sus conclusiones siguiendo métodos inductivos sin confrontar las hipótesis con los datos recogidos, o directamente no dan ninguna aclaración sobre su proceder metodológico. Los investigadores teóricos trabajan traspolando ideas y conclusiones de teóricos norteamericanos o europeos cuya validez general es postulada sin verificación del contexto empírico particular. Pocos autores presentan estudios con entrevistas a expertos o habitantes realizadas por ellos mismos (Arizaga, 1999a y 1999b). En este sentido, como primera base empírica y punto de partida para posteriores investigaciones, el trabajo de Svampa (2001) es de gran utilidad, aunque a pesar de la abundancia de datos empíricos, quedan sin explicar algunos aspectos meramente territoriales y espaciales. Los estudios de Capron (1998, 2000 y 2002) y Prévôt-Schapira (2000 y 2001) también son útiles como una primera aproximación al problema. En este sentido, a pesar de la falta de una recolección de datos completa y de cierto déficit empírico, los resultados de Thuiller

(2001) sobre los Barrios Privados de Pilar constituyen también un avance importante.

La invasión de la clase media y media-alta en zonas habitualmente populares condujo a una intensificación de las desigualdades sociales en escala reducida. Este fenómeno es considerado por algunos autores como un signo de fragmentación del área urbana y de desintegración social (Thuillier, 2001; Prévôt-Schapira, 2000). En realidad, la multiplicación de complejos habitacionales vigilados permite suponer que se trata de una forma de aislamiento que representa una nueva cualidad de segregación (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001). El presente trabajo se basa en la hipótesis de que esa nueva cualidad debería reflejarse en un diferente uso del espacio urbano. En caso afirmativo, quedaría evidente que los modelos de la ciudad latinoamericana desarrollados a partir de los ejemplos de Santiago de Chile y otras ciudades del cordón andino por la geografía alemana hace un cuarto de siglo (Bähr, 1976; Bähr & Mertins, 1981; Borsdorf, 1976) carecerán de actualidad y deberán ser actualizados o reemplazados.

Siguiendo una metodología deductiva dirigida teóricamente, se realiza el posterior avance teórico mediante métodos de investigación empírica y presentando el análisis empírico del caso de estudio de **Nordelta**. En un primer paso, se presenta el *status quaestionis* en los debates espaciales y socioteóricos actuales sobre la temática de la fragmentación socioespacial, originada en determinados procesos de transformación económica y política. En el análisis de esta discusión, tiene especial relevancia la estrecha relación entre procesos de fragmentación, difusión de artefactos urbanos de acceso restringido y cambios socio-políticos ocurridos desde los años '70 tanto en EE.UU. como en América Latina. Los procesos analizados por norteamericanos toman como ejemplo la extremadamente segregada y fragmentada metrópolis de Los Angeles y se remontan a los tradicionales modelos socio-ecológicos de

³Véase Vidal-Koppmann (2001), Tella (2000), Carballo & Varela (2001), Mignaqui (1999), Gorelik (1999) y Torres (2000 y 2001). Esta enumeración es sólo un pequeño fragmento de una larga lista de textos que se ocupan de barrios privados.

la *Chicago School*. Ellos rechazan, sin embargo, sus estructuras espaciales unitarias. Al contrario, los modelos de ciudad latinoamericana parten aún de la relativa estructura homogénea del espacio urbano en América Latina. El interés principal del trabajo es el análisis de los modelos de ciudad latinoamericana desarrollados antes de los cambios urbano-espaciales, y su validez actual. Al final del trabajo tiene lugar el desarrollo avanzado de la teoría con la confección de un nuevo modelo para la ciudad latinoamericana.

2. Marco teórico

El punto de partida de las reflexiones sobre transformaciones urbanas son los cambios sociales originados en la crisis del sistema económico fordista, y que en la mayor parte del mundo condujeron a una reestructuración de ciertos contextos espaciales, particularmente en las ciudades. La transformación de la sociedad industrial en una sociedad de servicios produjo una pluralización: la industria y los proveedores de servicios ofrecen al consumidor productos cada vez más diversos, que suelen cubrir exactamente los nichos de mercado. La contrapartida social de este proceso se refleja en la disolución de "clases" o "capas" tradicionales y la tendencia a la formación de una amplia pluralidad de ámbitos sociales.

La reestructuración económica está estrechamente relacionada al proceso internacional de globalización de mercados y economías, que produce una profunda interdependencia en los procesos económicos que afecta a empresas, países, particulares, etc. (Sassen, 1991; Marcuse, 1997; Krätke, 1995). Los requisitos de calificación laboral se polarizan con una precarización de los sectores medios y una creciente necesidad de trabajadores altamente calificados. A su vez, esta tendencia se ve compensada en el sector terciario con un aumento de la necesidad de trabajadores escasamente calificados en el sector terciario (Musterd & Ostendorf, 1998; Sassen, 1991).

La expansión del mercado se ve reforzada por la privatización de sectores de servicios que anteriormente estaban protegidos por sistemas estatales de seguridad social. El menor grado de redistribución económica a través de subvenciones directas o indirectas conduce rápidamente a consecuencias espaciales. El mercado inmobiliario no ofrece muchas oportunidades de elección a las clases de menores ingresos y se crea una división social del espacio urbano (Marcuse & Van Kempen, 2000). La consecuencia directa de la segregación social, económica o cultural y la exclusión es la conformación de una "clase baja" urbana (Mollenkopf & Castells, 1991). A su vez, este proceso es acompañado por un movimiento de reclusión de ciertos barrios por parte de la población pudiente. La división espacial como signo de la división y desintegración social se expresa ahora mediante barreras físicas y limitaciones en los accesos. Un aislamiento mutuo reemplaza el patrón (*Leitbild*) previo de la ciudad abierta e integradora. De este modo, se forman islas funcionales de bienestar con lugares de alto nivel de servicios, consumo y vida nocturna. Y paralelamente se expanden las *no-go-areas*, en las cuales los "extraños" se sienten físicamente amenazados (Degoutin, 2002).

En esta producción de barreras también entra en juego la provisión de bienes públicos y el abandono de la función de planificación urbana que originalmente realizaba el Estado. Este fenómeno está relacionado con la menor capacidad de gestión y control urbano por parte del Estado, de capacitación profesional de los particulares privados y en la crisis financiera de las comunas (Glasze, 2002). Por medio de la teoría del régimen urbano aprendemos que las coaliciones ofrecen una base estable de negociación entre actores estatales y no estatales, así como también ventajas para ambas partes, y la superación de relaciones de rígidas jerarquías entre comunas, ciudadanos y la economía (Stoker, 1995; Stone, 1993). Pero la desactivación de instituciones ciudadanas y

regimentales produce una nueva constelación de poderes, que en la práctica equivale a una transferencia de la gestión del desarrollo urbano a inversores privados. La producción espacial de una "sociedad público-privada" es uno de los ejemplos más evidentes del nuevo tipo de producción del espacio urbano. Una característica interesante de estas sociedades es la aparición de restricciones al acceso como un fenómeno generalizado.

Es importante destacar que este impulso de formar barreras físicas de acceso no es ningún fenómeno nuevo de los últimos años del siglo XX, sino una actitud humana extendida. Sin embargo, a través de regulaciones estatales y conductas ciudadanas, las *gated communities* eran una forma de vida aceptada sólo para una reducida elite. Con la ampliación de la idea original aparecen también otros efectos secundarios. En Estados Unidos, la separación física genera estructuras organizativas privadas que terminan reemplazando a las administraciones comunales estatales. Numerosas *gated communities* adquirieron pronto autonomía comunal y el muro se convirtió nuevamente en frontera jurídica. Mientras que antes de la industrialización la protección de los enemigos externos constituía la principal preocupación del hombre urbano, hoy el acento está puesto en la eliminación de aspectos internos no deseados de la vida en grandes ciudades (Judd, 1995). Todos estos reordenamientos espaciales fueron material de estudio para los investigadores norteamericanos de *Los Angeles School*. A partir del ejemplo de la fragmentación espacial y social del espacio urbano comprobada en la metrópolis californiana se crearon los conceptos de "geografía posmoderna", "urbanismo posmoderno" y "ciudad posmoderna" (Dear, 1988; Soja, 1989; Davis, 1990; Ellin, 1996). En este sentido, una manifestación espacial posmoderna es la fragmentación del espacio urbano en áreas parciales independientes. Se originan fuertes divisiones funcionales de las áreas urbanas parciales a nivel muy reducido (Dear & Flusty, 1998; Soja, 2000). Los desarrollos globales ya mencio-

nados se caracterizan a nivel local por estructuras descentralizadas y por enclaves dirigidos hacia dentro. Las nuevas relaciones espaciales dentro de la región urbana reemplazan la imagen tradicional del orden concéntrico o sectorial de espacios homogéneos por un área central de negocios (Dear, 2000).

Por otra parte, las transformaciones urbanas no sólo implican nuevos desarrollos en espacios pequeños, sino también centralidades completamente nuevas que aparecen por fuera del área tradicional de la ciudad. Estos puntos de concentración de provisión de servicios, superficie de oficinas y comercios son denominados *Edge Cities* (Garreau, 1991), donde las tradicionales funciones urbanas centrales no poseen una relación funcional con el núcleo urbano y se localizan en un lugar nuevo, aislado en el espacio suburbano, o incluso en la *exurbia* (McGovern, 1998). Al mismo tiempo, tanto en estas nuevas centralidades como en los complejos habitacionales cerrados, se crea un nuevo tipo de público y un aparente "espacio público". Paradójicamente, este último se desarrolla, explota y controla de forma privada. En otras palabras, la privatización de la propiedad y la accesibilidad provocó que las plazas en los Estados Unidos perdieran su función central como expresión de lo público (*Öffentlichkeit*), y se transformaron en puros lugares de consumo (Low, 2000). Los trabajos de *Los Angeles School* subrayan que estas transformaciones poseen una nueva dinámica cualitativa, que se diferencia sustancialmente de la ciudad industrial de mediados del siglo XX. El desarrollo de Los Angeles o Las Vegas en los Estados Unidos, o Tijuana del lado mexicano de California, es un claro ejemplo de las nuevas estructuras de metrópolis que surgen en el postfordismo (Dear, 2000).

3. El Nordelta y sus habitantes

En los análisis de los procesos de aislamiento socioespacial, normalmente se postula una brutal división de la ciudad en espacios altamente peligrosos y en fortalezas de autosegregación (Davis, 1990; Borja &

Castells, 1997; Soja 2000). Basándose en Sennett (1971), Massey (1999) afirma que el cercado de áreas residenciales suburbanas está en conexión directa con la búsqueda de un entorno de vida socialmente homogéneo. De manera similar, la discusión sobre complejos habitacionales vigilados en Latinoamérica debe ser comprendida en términos amplios y no reducida mecánicamente al aspecto de la seguridad, sin considerar el abandono por parte de la administración estatal de la infraestructura pública (Bähr & Mertins, 1995).

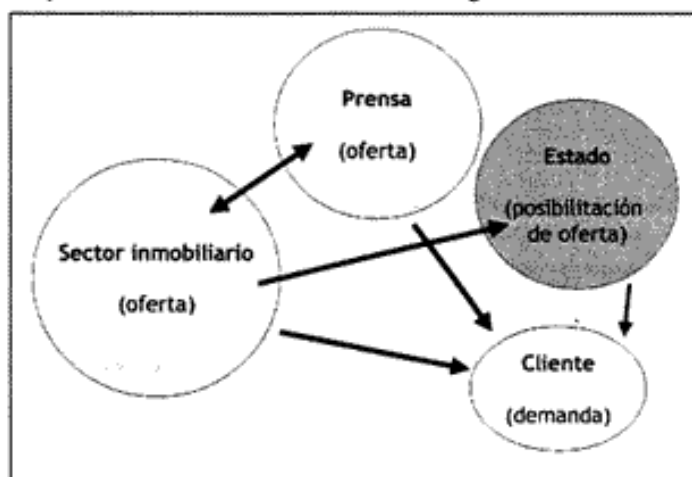
En este contexto, se analizan las entrevistas biográficas de habitantes que fueron realizadas con los pioneros de **Nordelta**. Precisamente, sus declaraciones contradicen la habitual opinión vertida en los medios en relación con el aumento de la inseguridad en Buenos Aires. Es interesante que importantes funcionarios de instituciones estatales y privadas en el ámbito del desarrollo urbano y regional presenten una imagen de la situación social similar a la de los medios. En realidad, Buenos Aires —a pesar del aumento de los hechos delictivos en el último cuarto de siglo y sobre todo en los últimos meses—, sigue siendo una ciudad segura en el contexto latinoamericano. Además, en las entrevistas la mención del peligro urbano es siempre secundaria. Experiencias violentas o asaltos a parientes, amigos o

conocidos no entran en juego en la decisión de la mudanza a un vecindario protegido. Esta situación se diferencia de la descrita por Caldeira (2000) en Brasil y se contrapone a los resultados de Dammert (2001). En Buenos Aires, el **Barrio Privado** es comercializado como un auténtico estilo alternativo de vida. La vigilancia del complejo es parte de una serie de servicios que no tiene demasiadas alternativas en el mercado inmobiliario. Los **Barrios Privados** son comercializados por una coalición de empresas inmobiliarias y grandes periódicos, e incluso promovidos por las administraciones municipales (gráfico 2). Este fenómeno es similar al de numerosas ciudades de Estados Unidos, en las cuales la tasa de criminalidad en descenso no tiene ningún influjo en la decisión habitacional, y donde el mercado inmobiliario se estructura solamente por la oferta. Desde el punto de vista de las empresas inmobiliarias, esta estrategia es comprensible: con costos marginales más altos se puede alcanzar una ganancia mucho mayor que con la venta de parcelas normales.

3.1. Los pioneros en Nordelta: una tipificación

Los pioneros de **Nordelta** poseen una motivación superior a la de otros habitantes de Barrios Privados para la elección de su

Gráfico 2. Sistema de promoción de los Barrios Privados en Argentina



Fuente: elaboración propia.

lugar de residencia. Dicha motivación tiene expresión en una organización grupal interna que lleva a una nueva autodefinición en el espacio social. Del análisis de las entrevistas biográfico-narrativas se hace evidente que el conjunto de habitantes en **Nordelta** no es homogéneo. De las autorrepresentaciones de los habitantes se perciben tipos biográficos que poseen diferentes horizontes de experiencia espacial y patrones de socialización. Los tipos resultan de la combinación de los siguientes criterios básicos:

- el lugar de nacimiento del entrevistado;
- el lugar de socialización central;
- el modo de residencia predominante;
- las experiencias y vivencias de la noción de "vivir en el verde" en la motivación para la mudanza -experiencias de estancias de verano y lugares de campo-;
- el perfil económico; y
- el lugar de trabajo.

De estos criterios resultan los cuatro siguientes tipos biográficos (Janoschka 2002d, gráfico 3):

- a) **El porteño:** nacido y criado en la Capital Federal. Este grupo de personas organizó sus vidas previas en los sectores centrales de la ciudad, preferentemente la zona norte. Las familias tienen

experiencias de vida casi exclusivamente en edificios de varios pisos debido a que sus padres también provenían de la Capital Federal. El deseo de "la casa en el verde" está relacionada con las experiencias de la niñez, de los tres meses de vacaciones escolares de verano en alguna propiedad en el campo en el círculo familiar. Además, existe el deseo de poder ofrecerle a los niños un vecindario en el que puedan crecer libremente, con suficientes áreas verdes y sin miedo a los accidentes de tránsito. El porteño cuenta con experiencia en el exterior (EE.UU. o Europa) por estudios o práctica profesional, comercial, etc.

- b) **El bonaerense:** nacido y criado en los partidos limítrofes al norte con la Capital Federal como Vicente López, San Isidro y San Fernando. Los patrones de organización de la vida de este grupo son sustancialmente diferentes y mantienen estrechas relaciones en la Capital Federal, a menudo a causa de obligaciones profesionales. El bonaerense ha crecido en casas unifamiliares sin grandes jardines. Las experiencias directas de áreas verdes provienen de las vacaciones escolares en quintas fuera del Gran Buenos Aires o de una casa paterna de fin de semana. El bonaerense también cuenta con experiencia en

Gráfico 3. Tipificación de los habitantes de Nordelta

	Lugar de nacimiento	Lugar de socialización	Tipo de vivienda	Experiencias "verde"	Perfil económico	Lugar de trabajo
Porteño	Capital Federal	Capital Federal, extranjero	Depto.	Campo, Quinta, amigos	(A), B	Capital Federal, Trabajo en casa
Bonaerense	Buenos Aires, Zona Norte	Buenos Aires, extranjero	Casa unifamiliar	Quinta, Casa Country, amigos	(A), B	Capital Federal, Zona Norte
Porteño suburbano	Capital Federal	Capital Federal	Depto.	-	C 1	Suburbano
Proveniente del Interior	Interior del país	Interior del país, Capital Federal	Depto.	Ciudad chica, pueblo	C 1	Capital Federal

Fuente: elaboración propia.

el extranjero y su perfil económico (clase media-alta) es similar al del porteño.

- c) **El porteño suburbano:** nacido en la Capital Federal. Este tipo posee exclusivamente experiencias de vida en edificios de varios pisos. La motivación para la mudanza está influenciada por el lugar de trabajo del jefe de hogar. La mudanza del centro de la ciudad a la ciudad privada está relacionada con un ahorro en tiempo y dinero. Ese factor juega un rol importante dada la menor capacidad financiera de las familias de este tipo.
- d) **El proveniente del interior:** ha nacido o vivido muchos años de su infancia en las provincias del interior, en pequeñas ciudades o en el ámbito rural. De ahí proviene la experiencia del contacto intenso con la naturaleza. El nivel socioeconómico corresponde al de clase media.

3.2 Consecuencias de la mudanza e interdependencias urbano-espaciales

Ante la hipótesis de que el aislamiento residencial y espacial conduce a una creciente fragmentación del espacio urbano, y de que la apropiación y utilización de espacios por los habitantes deviene gradualmente en una forma insular a causa del uso de espacios de tránsito, se analiza ahora si los descubrimientos empíricos de los investigadores norteamericanos son aplicables también al ejemplo de una sociedad latinoamericana. La fragmentación y el repliegue de espacios de acceso público se encuentra en diferentes niveles: trabajo/estudio, vivienda, compras, tiempo libre.

3.2.1. La función "trabajo"

La localización de los puestos de trabajo posee en el caso de Buenos Aires una persistencia espacial. La *City* de la ciudad está atada al centro político tradicional y permanece

inalterable a pesar de las transformaciones en la estructura de actividades (Gans, 1990; Ciccolella, 1999). A través de su lugar de trabajo muchos **nordelteños** siguen frecuentando la Capital Federal. Esto está relacionado con la falta de un fuerte proceso de suburbanización de edificios de oficinas. Para la mayoría de la población laboralmente activa el lugar de trabajo no cambia, pero sí las modalidades de viaje. Si antes de la mudanza se utilizaban medios de transporte públicos (subte o colectivo), ahora no queda otra posibilidad desde **Nordelta** que el automóvil particular.

El repliegue a la individualidad en la elección del medio de transporte no sólo es poco sustentable para las zonas centrales de la ciudad altamente contaminadas, sino que también se trata de un retraimiento de la percepción comunitaria de la sociedad. De la vigilada y aislada **Nordelta** se va a la oficina por la autopista, se estaciona el auto en un lugar vigilado y privado, en muchos casos en el (o al lado del) mismo edificio de oficinas. El contacto con espacios urbanos de acceso público se reduce al mínimo, y esto lleva a una nueva manera de percibir el espacio. Esta disminución de la interacción directa resulta aún mucho más intensa cuando se intenta reducir los costos del viaje limitando la presencia en el centro. Aprovechando la creciente flexibilidad que resulta de los métodos modernos de comunicación (teléfonos celulares, internet, correo electrónico, etc.), muchos habitantes empleados en el centro aspiran a la posibilidad de reducir su presencia en el lugar de trabajo a tres o cuatro veces por semana y cumplir con sus obligaciones profesionales desde su casa. Esta estrategia también conduce a una menor interacción con otros espacios urbanos y a un mayor retraimiento. En el caso de las mujeres, muchas veces la mudanza es acompañada por el abandono de la práctica profesional o por una disminución temporal de la misma.

3.2.2. La función "educación"

El aspecto educativo es contemplado de un modo distinto: todos los habitantes en-

trevistados envían a sus hijos a escuelas privadas. La destrucción del sistema educativo estatal provocó esta situación aun antes de la mudanza. Mientras que la generación de padres posee experiencia propia de escuelas estatales, en la actualidad la escuela estatal no es una alternativa para la clase media y media-alta. El sistema de enseñanza estatal, en franco retroceso en la Capital Federal, es todavía más deficiente en los municipios del conurbano. Generalmente, la mudanza conduce al cambio de escuela. En **Nordelta** existen dos institutos de renombre: **Cardenal Pironio** y **Northlands**. Además existe una media docena de escuelas privadas fuera de **Nordelta**, pero relativamente cerca.

La población tradicional de Tigre puede pagar sólo en algunos casos excepcionales las altas cuotas mensuales. Además, las escuelas no están ubicadas en el área urbana tradicional sino en la cercanía de algún eje de transporte individual. Por este motivo, los padres deben recoger a sus hijos en auto. Esto provoca una doble exclusión y una masiva fragmentación de los espacios sociales, ya que las escuelas poseen una composición proveniente casi exclusivamente de los diferentes Barrios Privados.

Anteriormente, las escuelas privadas de la Capital Federal quedaban en espacios integrados. Ahora los escolares van rumbo a islas en medio de un medio deshabitado; el contacto físico con otras clases sociales está descartado. La fragmentación en las escuelas en **Nordelta** es todavía más profunda: los niños no abandonan la ciudad privada nunca. El intercambio social se empobrece gracias a la ubicación espacial de los institutos y la composición de los escolares.

Los procesos de fragmentación se mantienen en el ciclo terciario, ya que la universidad estatal de Buenos Aires ha perdido su nivel de calidad, y es descartada por las familias acomodadas como institución de formación. Este proceso de fragmentación es

reforzado por la inminente construcción de la universidad en **Nordelta**.

3.2.3. La función "comercio"

Dentro de la Capital Federal se da una alta concentración de negocios en ubicaciones integradas urbana y espacialmente con fachada directa a la calle. A causa de la alta densidad en muchas partes de la ciudad, las necesidades diarias pueden cubrirse a pie. Junto a la gran cantidad de supermercados, los comercios minoristas independientes como carniceros, panaderos, vendedores de pastas frescas y verduleros/fruteros, kioscos y pequeños bares, generan la imagen típica de los barrios tradicionales. Los horarios ilimitados de atención de los comercios permiten que los trabajadores puedan solucionar las compras para sus necesidades diarias espontáneamente en el camino de regreso a casa. La estructura comercial llena las calles y veredas de vida, y los negocios son puntos de encuentro de la interacción social, así como también de mutuo conocimiento de los vecinos. Prácticamente nadie en la Capital Federal depende de un medio de transporte motorizado para proveerse de artículos diarios, ya que casi todos los supermercados ofrecen un servicio de entrega a domicilio gratuito para compras grandes y pesadas. Junto a las calles comerciales en el centro de la ciudad, las arterias de transporte más importantes (avenidas) cubren las necesidades periódicas de movimiento urbano, y sirven también para nuclear a numerosos comercios. De la estructura social de la vecindad depende la calidad de la oferta, pero el comercio minorista en ubicaciones integradas es un elemento siempre presente. Los *Shopping Center*, creados en las ubicaciones centrales pero integrados en la estructura edilicia tradicional, aportan a la diversificación de la oferta. Los centros de compras se sitúan en las áreas de concentración habitual de los negocios minoristas. De este modo, a pesar de la vigilancia privada y la exclusividad, no conforman una instalación insular pura, sino que son considerados por los ciudadanos como una vinculación

con los negocios que se encuentran en el espacio de acceso público.

En cambio, la mudanza a la vecindad privada obliga a las personas a modificar el modo de comportamiento tradicional y comenzar a hacer compras masivas para sus necesidades diarias. Sobre el punto, es importante mencionar que dentro de cada Barrio de **Nordelta** no están permitidas las actividades comerciales, por lo que ir de compras significa tener que usar el auto. Los centros urbanos de Buenos Aires y de las comunidades de Tigre o San Fernando dejan de ser atractivos para realizar esas compras, y también para los propios comercios minoristas, que se trasladan a los nuevos puntos de reunión de los compradores: por ejemplo, los grandes *Shopping Centers* suburbanos. Esto se puede constatar en el asentamiento de comercios alrededor de un *Shopping* de origen francés, a doce kilómetros del Barrio La Alameda, y los comercios alrededor del kilómetro 50 de la autopista a Pilar. Las distancias suburbanas conducen a una transformación en la cantidad de las compras. Las compras diarias y en pequeña escala de medios de vida se ven reemplazadas por grandes adquisiciones semanales o quincenales. Al mismo tiempo, esto genera una mayor fragmentación del espacio urbano, dado que el hipermercado aislado reemplaza lentamente a los pequeños comercios minoristas. Sobre el punto, cabe mencionar que en muchas entrevistas se mencionó el centro de Benavides, lindante casi directamente a **Nordelta**, como lugar habitual de compras. Pero esto se relativiza: el objeto de las compras no son bienes de necesidades de mediano plazo (ropa, etc.), ni siquiera bienes frescos –frutas y carnes–, sino objetos secundarios como galletitas y chocolate. Otros habitantes también subrayan de manera similar un discurso de intercambio y de compras en Benavides, pero limitado al uso del servicio de comidas a domicilio, sin ningún contacto real con los comerciantes minoristas de Benavides. La parte de la ciudad en directa vecindad no es un auténtico lugar de com-

pras, sino un lugar al que se recurre selectivamente por algunos servicios (quiosco, envío de comidas, etc.) que no existen en **Nordelta**. Esta última no reactiva el comercio local en las partes de la comuna que lo rodean.

3.2.4. La función "tiempo libre"

La transformación del estilo de vida es una variable de peso en el análisis. La decisión de mudarse a **Nordelta** se encuentra estrechamente vinculada con el deseo de emprender una nueva etapa de vida y de cambiar modos personales de conducta, sobre todo en la esfera del tiempo libre. Generalmente, esto significa la decisión concreta de pasar más tiempo con la familia. Por un lado, mediante la oportunidad que ofrecen la casa y las superficies verdes para invitar los fines de semana a amigos y parientes en el caso de las tradicionales familias numerosas (padres, hermanos, sobrinos, etc.), y pasar más tiempo juntos. Por otro lado, también es importante la posibilidad que brinda **Nordelta** de estar más relajado de noche y durante los fines de semana con los niños. Para ellos –pero también para los padres– **Nordelta** ofrece no sólo la posibilidad de tener mucho movimiento fuera de la casa, sino también de una enorme plaza de juegos de aventuras, donde al mismo tiempo se puede hacer deporte. Andar en bicicleta, correr y otras actividades deportivas se recuperan como una parte vital de una nueva organización del tiempo libre. El tercer aspecto de la "nueva vida" incluye la nueva comunidad de los vecinos. Muchos de los habitantes se encuentran y conocen en el proceso de búsqueda de vinculación comunitaria.

Esta concentración en lo interno, en la familia, en el vecindario y en la exploración de **Nordelta** lleva a un alejamiento de los contactos externos. Las actividades nocturnas fuera de **Nordelta** requieren una ocasión especial. Las distancias se convierten en un umbral que impide el viaje a cines, restaurantes y bares, pero también la visita a amigos.

La oferta cultural y de la vida nocturna de la Capital Federal se vuelve poco atractiva. Las visitas al cine tienen lugar en los centros de cines al borde de la autopista, donde también se instalaron sucursales de conocidos restaurantes y bares del centro de la ciudad.

La fragmentación social y concentración en elementos insulares del espacio urbano en las afueras cambia también las relaciones sociales: los entrevistados expresan claramente la rápida disolución del vínculo con amigos antes muy estrechos que viven en el centro de la ciudad, y la escasa frecuencia de visitas. En realidad, mientras que la cantidad de visitas se reduce a causa del cambio de lugar de residencia, la duración de las mismas aumenta. Las visitas espontáneas y breves se vuelven infrecuentes debido a las largas distancias y a la intimidación de los numerosos controles personales. En otras palabras, la vida se vuelve más organizada.

4. El modelo de ciudad latinoamericana

En la actualidad, y a través del análisis empírico presentado, es posible sostener que desde los primeros bosquejos de una generalización esquemática de la metrópolis latinoamericana (Bähr, 1976) y la ciudad chilena en particular (Borsdorf, 1976), las características de las urbes en América Latina se han visto fuertemente transformadas. Tanto los citados modelos como sus posteriores modificaciones y revisiones (Mertins, 1980 y 1995; Bähr & Mertins, 1981 y 1995; Borsdorf, 1982 y 1994) no relevan las nuevas tendencias de estructuración metropolitana. Por ejemplo, se han dado nuevos desarrollos urbano-espaciales que cambiaron la escala geográfica de la segregación socio-territorial, y al mismo tiempo, disminuyeron las diferencias de polarización entre la **ciudad rica** y la **ciudad pobre**. A gran escala se puede destacar un proceso de mezcla social, mientras a nivel micro se refuerza el patrón segregatorio (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001; Borsdorf, Bähr y

Janoschka, 2002). Este principio de fragmentación territorial también determina la dispersión de infraestructura y funciones urbanas. Por ejemplo, los *Shoppings* —en su concepción una copia de los *Malls* norteamericanos— perdieron su cercanía espacial con las áreas de vivienda de las clases pudientes.

Por medio del estudio de caso de Buenos Aires y los patrones elaborados a partir de la base empírica del accionar espacial, se pueden reconocer ciertos desarrollos que no pueden ser evaluados como una mera continuación o intensificación de las tendencias dominantes en la planificación y construcción urbana hasta los años '80. Las urbanizaciones privadas existían desde hace muchos años, pero recién en los '90 estos artefactos se convierten en el factor primario de la expansión espacial. Un sector cada vez mayor de la población vive en áreas residenciales no accesibles para personas ajenas a las mismas e incluso para funcionarios del Estado. Este desarrollo implica un nuevo aspecto cualitativo, que conduce a un creciente aislamiento de espacios urbanos y a la difusión de las llamadas "atmósferas de club". En el caso de la clase media y alta, el aislamiento es el resultado de proyectos inmobiliarios privados. En cambio, la privatización mediante el levantamiento de cercas por mano propia y la construcción de mecanismos de control abarca todas las clases sociales. El Estado es reemplazado gradualmente como organizador de la seguridad y de servicios urbanos por la iniciativa privada de todos los sectores de la población.

Las transformaciones del espacio urbano y los procesos de desarrollo descritos en el caso de Buenos Aires no son un caso único. Numerosos estudios de caso documentan en casi todas las metrópolis del continente los nuevos desarrollos insulares y cerrados. Borsdorf (2002) releva situaciones similares en Quito y Lima, así como también De Mattos (2002) y Meyer y Bähr (2001) en Santiago de Chile con respecto a los nuevos procesos disolutorios de las viejas estructuras. Cabrales

y Canosa (2002), así como también Rodríguez y Mollá (2002) describen similares transformaciones del espacio urbano en diversas ciudades de México. Los estudios de caso brasileños también informan que las ciudades lusoamericanas tienen mayores similitudes que en otros tiempos con los países de habla castellana (Rodrigues Soares, 2002; Sobarzo, 2002; De Lima Ramires & Ribeiro Soares, 2002).

Las nuevas formas urbanas poseen un carácter marcadamente insular, con características que no aparecen en los modelos tradicionales de ciudad latinoamericana. Las mismas se han convertido en los factores dominantes de crecimiento y construcción urbanos:

- La difusión de complejos habitacionales vigilados para las clases acomodadas (de la clase media en adelante) en el espacio metropolitano. Estos desarrollos se ubican en la cercanía de ejes centrales de transporte automotor, sobre todo autopistas y rutas principales. El resultado es una distribución dispersa en la totalidad del espacio suburbano de la metrópolis, en contradicción a la concentración anterior a través de un eje que se extendía a lo largo de las áreas de clase alta. Anteriormente, los espacios suburbanos era ocupados masivamente por las clases bajas; ahora han sido apropiados también por las clases media y alta a través de complejos habitacionales vigilados. Esa distribución espacial de Barrios Privados implica una profunda escisión con la tradicional expansión sectorial de barrios de clase alta (tal como aparece presentada en los modelos mencionados). A todo esto se agrega la construcción de torres residenciales vigiladas en lugares centrales de la ciudad y el –en numerosos casos ilegal– cierre posterior de vecindades ya construidas.
- La distribución de hipermercados, *Shopping Malls* y *Urban Entertainment*

Centers en la totalidad del espacio urbano. Luego de haberse dividido espacialmente las instalaciones de consumo y esparcimiento entre las áreas tradicionales de clase alta y el CBD, ocuparon en forma dispersa toda la región urbana. Así, se ha creado una nueva división espacial de cultura y consumo, que conduce a una descentralización de las funciones urbanas.

- La instalación de escuelas y universidades privadas en cercanía a las nuevas áreas residenciales privadas. De este modo, se traslada una función básica de un lugar central a otro no integrado al *continuum* urbano.
- La tendencia a construir complejos habitacionales vigilados cada vez más grandes, que en algunos casos sobrepasan el tamaño de pequeñas ciudades. Hasta el momento, la consecuente integración de casi todas las funciones urbanas en áreas no accesibles al público es el punto más alto de exclusión y segregación social.
- Se modifica el significado de la infraestructura de transporte: las líneas férreas poseen sólo una influencia marginal en el desarrollo urbano. Actualmente, un aspecto decisivo de la rentabilidad del espacio urbano es la cercanía a una entrada a una autopista.
- La suburbanización de la producción industrial o el nuevo asentamiento de empresas industriales y logísticas en la periferia. Gracias a la inversión externa y los bajos costos se han instalado nuevos parques industriales suburbanos en cercanía a las autopistas. Esta suburbanización industrial se da en el marco de una acentuada decadencia de los lugares de producción originarios de la época del modelo de industrialización substitutiva de importaciones. Sólo en casos excepcionales estos últimos son reciclados.

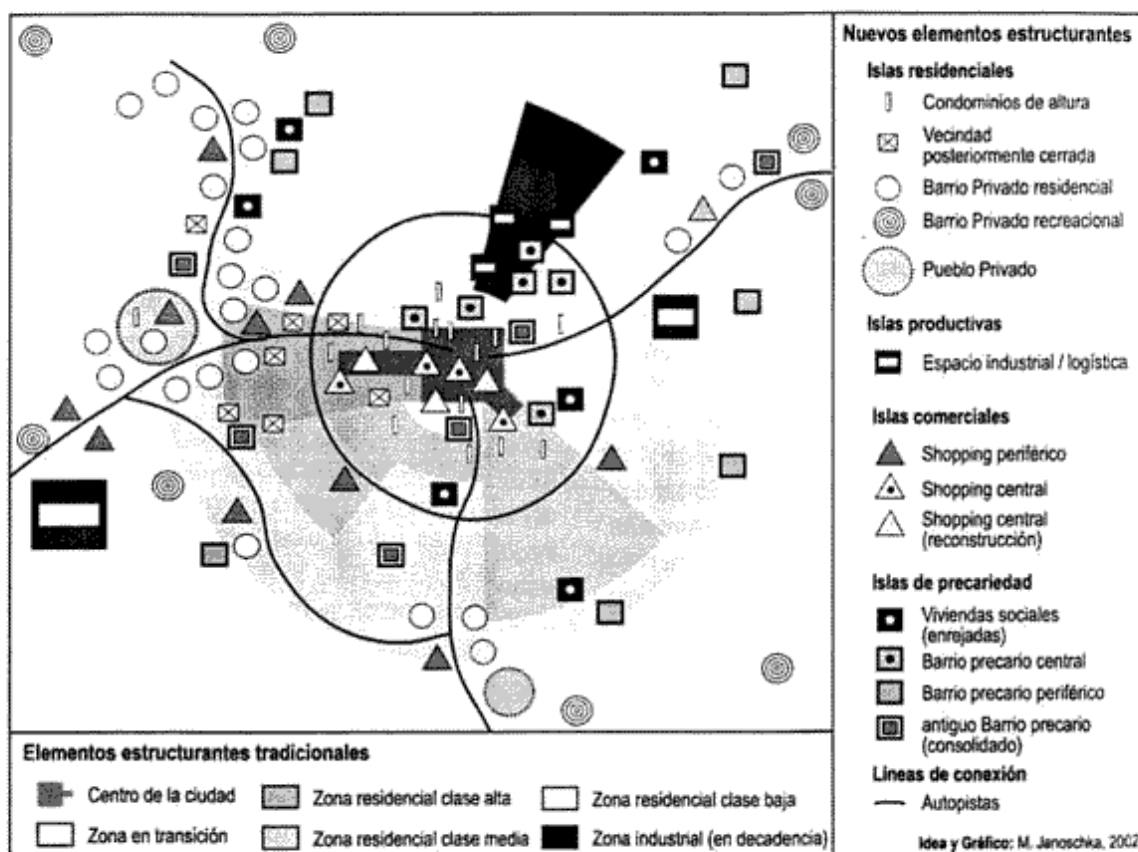
- El creciente aislamiento y accesibilidad de los barrios de la clase baja. En la práctica esto representa una pérdida territorial *de facto* para el Estado, que en los últimos años se ha agudizado. Por otra parte, la clase media-baja se aísla por miedo a la criminalidad de los barrios marginales.

Estas características subrayan la tendencia hacia una ciudad extremadamente segregada y dividida. La metrópolis latinoamericana actual se desarrolla hacia una "ciudad de islas". Esto resulta tanto del asentamiento insular de estructuras y funciones en su construcción como también del posterior aislamiento de espacios urbanos preexistentes mediante la construcción de rejas o muros.

Este desarrollo de fragmentos urbanos no integrados entre sí debe ser tomado como un

corte con la ciudad latinoamericana tradicionalmente abierta y signada por espacios públicos. Desde este punto de vista, la ciudad latinoamericana se convierte en una forma urbana relativamente cerca a la ciudad norteamericana. Si bien los nuevos desarrollos no muestran un paralelismo con otros procesos observados en los Estados Unidos, sí poseen numerosos puntos en común. Sobre todo en los procesos de privatización, que involucran a todas las capas de la población, así como en las inversiones urbanas realizadas por actores privados. Debido a que los procesos de transformación suceden en un ámbito urbano latinoamericano típicamente regional, donde la composición social y las estructuras políticas son ampliamente divergentes, se sigue hablando de una forma latinoamericana propia de ciudad. Pero en las últimas décadas, esa forma se ha modificado masivamente y se debe recurrir a una nueva modelización.

Gráfico 4. El nuevo modelo de ciudad latinoamericana



Fuente: Janoschka (2002b), modificado.

Los procesos de desarrollo del espacio urbano poseen una gran inercia. A pesar de que éstos marcan y transforman el espacio urbano a gran escala, los patrones tradicionales de la ciudad latinoamericana son todavía omnipresentes. No se debe perder de vista que los ejes radiales y sectoriales del desarrollo y la expansión urbanas elaborados en los modelos tradicionales de la ciudad latinoamericana aún subsisten, e incluso en la actualidad representan el principio de organización espacial fundamental. De este modo, se llega también dentro de las áreas alguna vez homogéneas a una creciente fijación de procesos contradictorios –valorización y aislamiento–, así como inserción de nuevos proyectos cerrados. A causa del cambiante significado de los nuevos aspectos del desarrollo urbano "privado", el modelo presentado de ciudad latinoamericana ubica estos procesos en primer plano. No se niega la persistencia de las estructuras espaciales tradicionales, pero en la representación gráfica, se refuerzan óptimamente las nuevas características (gráfico 4).

Las estructuras insulares de la ciudad latinoamericana, que se han convertido en elemento determinante de la transformación y el desarrollo del espacio urbano, abarcan cuatro dimensiones. Estas se "superponen" sobre los ejes radiales y sectoriales de los modelos más antiguos, o se desarrollaron a partir de ellos:

- **Islas de riqueza:** la diversa nomenclatura en los países de América Latina apenas posibilita una denominación con validez general. Pero en todas las ciudades existen condominios urbanos y de varios pisos para las clases medias y altas. Como elemento adicional se toman en cuenta también los vecindarios aislados con posterioridad. En el espacio suburbano se pueden distinguir tres elementos: el Barrio Privado como lugar de residencia principal, el Barrio Privado como lugar de residencia secundaria, así como también megaproyectos

del tipo **Nordelta/Alphaville**, con la unión de más funciones urbanas. La composición social alcanza desde la clase media –incluso la clase media-baja– hasta la clase alta.

- **Islas de producción:** el modelo distingue dos clases de áreas industriales. Por un lado, las áreas industriales nuevas, desarrolladas y comercializadas en forma privada. Frente a esto, áreas industriales ya existentes, cuya reforma parcial y revalorización producen ínsulas industriales con uso individual en grandes ejes industriales tradicionales.
- **Islas de consumo:** en el modelo se distinguen centros urbanos de compras recién construidos y centros que reciclan la infraestructura edilicia previamente existente. También se toman en cuenta los templos suburbanos del consumo y el tiempo libre.
- **Islas de precariedad:** el modelo muestra barrios informales o precarios centrales, barrios informales o precarios en el borde de la ciudad (de los cuales algunos se han consolidado a lo largo de las últimas décadas) y los barrios de vivienda social. La terminología se orienta de acuerdo a los conceptos que ya fueron utilizados en los viejos modelos de la ciudad latinoamericana de Mertins y Bähr. En este contexto, se prescinde de la distinción propuesta entre barrios ilegales y semi-ilegales, porque muchos barrios de "casillas" fueron legalizados o por lo menos aceptados *de facto* por la administración municipal.

Como elemento estructurante y de unión entre las apariciones insulares de la metrópolis latinoamericana a comienzos del siglo XXI se pueden mencionar ciertas vías de transporte. En especial, la red urbana de autopistas y autovías, dado que refuerza los procesos mencionados. A través de la separación en dueños de medios de transporte motorizados y

aquellos que no los poseen aparece una grieta social que es decisiva para las posibilidades de uso y apropiación de las diversas islas.

Desde una perspectiva socializante, la segregación espacial, las restricciones de acceso y el autoencerramiento no son ninguna solución para la brecha creciente entre las clases sociales. En realidad, solamente cambia el lugar de confrontación. Una parte creciente de la población, bien educada y con recursos económicos altos, vive, trabaja y consume en "burbujas", como las llaman los mismos habitantes de las **Urbanizaciones privadas**. "Burbujas" e "islas" cuyo tamaño y complejidad aumenta en medio del mar de pobreza que las rodea. Islas que son una respuesta a las fuerzas del mercado y la ausencia del Estado. El modelo desarrollado pretende enriquecer el discurso sobre las tendencias descritas, quiere mostrar de forma reconocible la dirección preocupante que toma el desarrollo urbano de los últimos años y ser una ayuda para la visualización de los procesos de fragmentación.

5. Referencias bibliográficas

- Amendola, G. (2000). *La Ciudad Postmoderna. Magia y Miedo de la Metrópolis Contemporánea*. Madrid: Celeste.
- Arizaga, M. C. (1999a). "Los barrios cerrados y el mito de la comunidad purificada", *SCA-Revista de Arquitectura*, 194: 48-53.
- _____. (1999b). "Los barrios privados", *La marea*, 5, 15: 28-31.
- Bähr, J. (1976). "Neuere Entwicklungstendenzen lateinamerikanischer Großstädte", *Geographische Rundschau*, 28: 125-133.
- Bähr, J. & G. Mertins (1981). "Idealschema der sozialräumlichen Differenzierung lateinamerikanischer Grosstädte", *Geographische Zeitschrift*, 1, 69: 1-33.
- _____. (1995). "Die lateinamerikanische Gross-Stadt. Darmstadt" (= Erträge der Forschung Bd. 288).
- Blakely, E. & M. Snyder (1997). *Fortress America. Gated Communities in the United States*. Washington: Brookings Institution Press/Lincoln Institute of Land Policy.
- Borja, J. & M. Castells (1997). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus.
- Borsdorf, A. (1976). "Valdivia und Osorno. Strukturelle Disparitäten in chilenischen Mittelstädten. Tübingen" (= Tübinger Geographische Studien 69).
- _____. (1982). "Die lateinamerikanische Großstadt. Zwischenbericht zur Diskussion um ein Modell", *Geographische Rundschau*, 11, 34: 498-501.
- _____. (1994). "Die Stadt in Lateinamerika. Kulturelle Identität und urbane Probleme", *Geographie und Schule*, 16, 89: 3-12.
- _____. (2002). "Barrios cerrados in Santiago de Chile, Quito y Lima: tendencias de la segregación socio-espacial", Cabrales, L. F. (ed.), *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 581-610.
- Borsdorf, A.; J. Bähr y M. Janoschka (2002). "Die Dynamik stadtstrukturellen Wandels in Lateinamerika im Modell der lateinamerikanischen Stadt", *Geographica Helvetica*, 57 (en prensa).
- Cabrales, L. F. & E. Canosa (2002). "Nuevas formas y viejos valores: urbanizaciones cerradas de lujo en Guadalajara", Cabrales, L. F. (ed.), *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 93-117.
- Caldeira, T. (2000). *City of Walls. Crime, Segregation, and Citizenship in São Paulo*. Berkeley: University of California Press.
- Capron, G. (1998). "Les centres commerciaux à Buenos Aires: les nouveaux espaces publics de la ville de la fin du XXe siècle", *Les Annales de la recherche urbaine*, 78: 55-64.
- _____. (2000). "Fragmentation et polarisation urbaine: le rôle des hypermarchés dans les restructurations territoriales de l'aire métropolitaine de Buenos Aires", *Bulletin de l'Association des Géographes Français*: 106-116.

- _____ (2002). "L'accès aux espaces publics modernes dans les villes latino-américaines: apparences physiques et réalités socio-spatiales", ponencia presentada en la conferencia "Rights to the City" de la International Geographical Union. Roma: 29 de mayo al 01 de junio.
- Ciccolella, P. (1999). "Globalización y dualización en la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y re-estructuración socioterritorial en los años noventa". *Eure*, 25, 76: 5-28.
- Dammert, L. (2001). "Construyendo ciudades inseguras: temor y violencia en Argentina", *Eure*, 27, 82: 5-20.
- Davis, M. (1990). *City of Quartz: Excavating the future in Los Angeles*. Londres: Verso.
- Dear, M. (1988). "The Postmodern Challenge: Reconstructing Human Geography", *Transactions of the Institute of British Geographers*, 13: 262-274.
- _____ (2000). *The postmodern urban condition*. Oxford: Blackwell.
- Dear, M. & S. Flusty (1998). "Postmodern Urbanism", *Annals of the Association of American Geographers*, 88, 1: 50-72.
- Degoutin, S. (2002). "No-Go Areas vs. No-Go-Land in the USA", ponencia presentada en la International Conference on Private Urban Governance. Instituto de Geografía, Universidad de Maguncia/Alemania, 05 al 09 de junio 2002.
- De Lima Ramires, J. C. & B. Ribeiro Soares (2002). "Os condomínios horizontais fechados em cidades médias brasileiras", Cabrales, L. F. (ed.), *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/ UNESCO, 373-396.
- De Mattos, C. (2002). "Santiago de Chile de cara a la globalización, ¿otra ciudad?", Luzón, J. L. (ed.), *Documentos del III Seminario Medamérica* (en prensa).
- Ellin, N. (1996). *Postmodern Urbanism*. Oxford: Blackwell.
- Foldvary, F. (1994). *Public goods and private communities: the market provision of social services*. Brookfield, Vermont: Edward Elgar Publishing Company.
- Gans, P. (1990). "Die Innenstädte von Buenos Aires und Montevideo. Dynamik der Nutzungsstruktur, Wohnbedingungen und informeller Sektor" (= Kieler Geographische Studien Bd. 77).
- Garreau, J. (1991). *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Doubleday.
- Glasze, G. (2001). "Privatisierung öffentlicher Räume? Einkaufszentren, Business Improvement Districts und geschlossene Wohnkomplexe", *Berichte zur deutschen Landeskunde*, 75, 2-3: 160-177.
- _____ (2002). "Die fragmentierte Stadt", tesis doctoral en el Instituto de Geografía de la Universidad de Mainz (en prensa).
- Hiernaux-Nicolás, D. (1999). "Los frutos amargos de la globalización: Expansión y re-estructuración metropolitana de la ciudad de México", *Eure*, 25, 76: 57-78.
- Janoschka, M. (2000). "Reich und arm in Buenos Aires. Barrios privados als neue Form der Suburbanisierung", *Praxis Geographie*, 30, 12: 60-62.
- _____ (2002a). "Stadt der Inseln. Buenos Aires: Abschottung und Fragmentierung als Kennzeichen eines neuen Stadtmodells", *RaumPlanung*, 101: 65-70.
- _____ (2002b). "Urbanizaciones privadas en Buenos Aires: ¿hacia un nuevo modelo de ciudad latinoamericana?", Cabrales, L. F. (ed.), *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/ UNESCO, 287-318.
- _____ (2002c). "Wohlstand hinter Mauern. Private Urbanisierungen in Buenos Aires. Wien" (= Forschungsberichte des Instituts für Stadt- und Regionalforschung 28, Österreichische Akademie der Wissenschaften, en prensa).
- _____ (2002d). "Die Flucht vor Gewalt? Stereotype und Motivationen beim Andrang auf Barrios Privados in Buenos Aires", *Geographica Helvetica*, 57 (en prensa).
- Judd, D. (1995). "The Rise of New Walled Cities", Liggett, H. & D. C. Perry (eds.), *Spatial Practices*. Newbury Park (CA): Sage Publications.

- Krätke, S. (1995). *Stadt, Raum, Ökonomie*. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser Verlag.
- Low, S. (2000). *On the Plaza. The Politics of Public Space and Culture*. Austin: University of Texas Press.
- _____ (2001). "The Edge and the Center: Gated Communities and the Discourse of Urban Fear", *American Anthropologist*, 1, 103: 45-58.
- Marcuse, P. (1997). "The enclave, the citadel, and the ghetto: What has changed in the post-Fordist U.S. city?", *Urban Affairs Review*, 33: 228-264.
- Marcuse, P. & R. Van Kempen (2000). "Introduction", Marcuse, P. & R. Van Kempen (eds.), *Globalizing Cities: a new spatial order?* Oxford: Blackwell, 1-21.
- Marti i Puig, S. (2001). "L'Amérique Latine des années 1990: La décennie des opportunités ou celle des chimères?", *Cahiers de Amériques Latines*, 35: 141-160.
- Massey, D. (1999). "On Space and the city", Massey, D., J. Allen y S. Pile (eds.), *City Worlds*. London: Routledge, 157-175.
- McGovern, P. S. (1998). "San Francisco Bay Area Edge Cities. New roles for planners and the general plan", *Journal of Planning, Education and Research*, 17: 246-258.
- McKenzie, E. (1994). *Privatopia. Homeowner Associations and the Rise of Residential Private Government*. New Haven: Yale University Press.
- Mertins, G. (1980). "Typen inner-und randstädtischer Elendsviertel in Großstädten des andinen Südamerika", *Lateinamerika Studien*, 7: 269-295.
- _____ (1995). "La diferenciación socioespacial y funcional de las ciudades intermedias latinoamericanas: ejemplos del noroeste argentino", *Revista Interamericana de Planificación*, 28, 112: 55-68.
- Meyer, K. & J. Bähr (2001). "Condominios in Greater Santiago de Chile and their Impact on the Urban Structure", *Die Erde*, 132, 3: 293-321.
- Mollenkopf, J. H. & M. Castells (eds.) (1991). *Dual City. Restructuring New York*. New York: Russell Sage Foundation.
- Musterd, S. & W. Ostendorf (1998). "Segregation, polarisation and social exclusion in metropolitan areas", Musterd, S. & W. Ostendorf (eds.), *Urban Segregation and the Welfare State. Inequality and exclusion in western cities*. London: Routledge, 1-14.
- Prévôt-Schapira, M. F. (2000). "Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires", *Economía, Sociedad y Territorio*, 2, 7: 405-431.
- _____ (2001). "Introduction", *Cahiers de Amériques Latines*, 35: 15-19.
- Rodrigues Soares, P. R. (2002). "Fragmentación y segregación espacial en ciudades no metropolitanas; las periferias urbanas del sur de Brasil", Cabrales, L. F. (ed.), *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 549-580.
- Rodríguez, I. & M. Mollá (2002). "Urbanizaciones cerradas en Puebla y Toluca", Cabrales, L. F. (ed.), *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 511-548.
- Sabatini, F., G. Cáceres y J. Cerda (2001). "Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción", *Eure*, 27, 82: 21-42.
- Sassen, S. (1991). *The Global City*. Nueva Jersey: Princeton University Press.
- Sennett, R. (1971). *The Uses of Disorder. Personal identity and city life*. Nueva York: Alfred Knopf, Inc.
- Sobarzo, O. (2002). "Los condominios horizontales en Presidente Prudente, Brasil", Cabrales, L. F. (ed.), *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 423-440.
- Soja, E. (1989). *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. New York: Verso.
- _____ (2000). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell.

- Stoker, G. (1995). "Regime Theory and Urban Politics", Judge, D., Stoker, G. y H. Wolman (eds.), *Theory of Urban Politics*. Thousand Oaks, Sage: 54-71.
- Stone, C. N. (1993). "Urban Regimes and the Capacity to Govern", *Journal of Urban Affairs*, 15, 1: 1-28.
- Svampa, M. (2001). *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Buenos Aires: Biblos.
- Torres, H. (2000). "Procesos recientes de fragmentación socioespacial en Buenos Aires: la suburbanización de las élites", *Mundo Urbano*, 3 (www.argiropolis.com.ar/mundourbano/antiores/Tres/Torres.htm).
- _____ (2001). "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990", *Eure*, 27, 80: 33-56.
- Thuillier, G. (2001). "Les quartiers enclos à Buenos Aires: quand la ville devient country", *Cahiers de Amériques Latines*, 35: 41-56.
- Wehrheim, J. (1999). "Gated Communities: Sicherheit und Separation in den USA", *RaumPlanung*, 87: 248-254.
- Welch, M. (2002). "Gartentürme des Wohlstands. Buenos Aires: Projektionen einer Wohnhaustypologie", *RaumPlanung*, 101: 71-76.