

La ciudad cuarteada⁴⁰: Buenos Aires

Urbanización

*No sé qué es lo que extraño, no sé si extraño...

Los techos, pueden ser los techos, los tejados de las casas.

Son muy feos, cuadrados, blancos, con tanques de agua puestos como en boleo.

Es como que la gente no les da bola, como que la gente los desprecia, como si los tejados no fueran parte de la casa.

Adolfo Aristarain, fragmento del guión de la película *Martín (Hache)*, 1997

Pocas metrópolis han producido tanta literatura sobre los procesos de globalización económica y urbana como Buenos Aires. La capital argentina, una de las diez grandes aglomeraciones urbanas del mundo, ha experimentado muchas de las consecuencias negativas que sobre la ciudad representan los procesos de internacionalización de la economía y el trasfondo político de clara orientación neoliberal que muchas veces los ha acompañado. Metrópolis más globalizada que global, Buenos Aires es escenario de nuevos tipos de crisis urbanas; un espacio cuarteado y dividido donde ciudad y urbanización aparecen como naturalezas separadas. Una megalópolis de "fascinantes contrastes" según muchas guías turísticas, diferencias que ilustran lo que Manuel Castells llamó hace años la "ciudad dual". De hecho, Buenos Aires es uno de los casos que mejor explican el alcance y los riesgos que los procesos de urbanización significan para la ciudad entendida en su doble dimensión, como substrato físico construido y como el entramado de relaciones sociales entre quienes lo habitan. La fractura gradual entre ambas esferas, que tuvo lugar en Buenos Aires durante los últimos años del siglo xx ofrece, quizá, la versión más descarnada de la urbanización.

"Manos sobre la ciudad"⁴¹:

neoliberalismo económico y crisis urbana

Durante los últimos veinte años del siglo xx, Buenos Aires, al igual que Argentina, fue objeto de políticas económicas de corte neoliberal que implicaron cambios radicales en la gestión de la ciudad y el territorio, llegando a revertir los elementos fundamentales que habían modelado el proceso histórico de urbanización de la ciudad y del espacio metropolitano durante las décadas anteriores.

Desde mediados del siglo xix, la actividad económica había ido dando forma a la ciudad. Autores como Jorge Liernur o Graciela Silvestri han explicado el período que cubre el más de medio siglo entre 1870 y 1930 a partir del crecimiento acelerado que significó el paso de ciudad a metró-

polis. Un cambio de escala en el proceso de urbanización que pudo tener lugar gracias a la electrificación, al papel económico del puerto y a las redes de transportes públicos como el ferrocarril, los tranvías o el metro inaugurado ya en 1913.

Buenos Aires asistió así a una continua extensión del tejido urbano y productivo, lo que hizo que, en 1935, el 48 % del empleo industrial del país se concentrara en la ciudad. Desde la década de 1940, sin embargo, las actividades productivas empezaron a localizarse en otras áreas próximas al centro urbano, en el ámbito del actual conurbano de Buenos Aires.⁴² de forma que en 1984 la capital representaba el 18 % de los empleos industriales del país mientras que el resto de la provincia de Buenos Aires suponía ya el 46 %. La expansión de la urbanización y el crecimiento de una producción industrial promocionada por las políticas públicas fueron modelando un espacio metropolitano que crecería de forma exponencial durante la segunda mitad del siglo.

Durante ese período, la ciudad representa claramente lo que es la pauta seguida por el proceso de urbanización en Argentina: crecimientos suburbanos en las periferias, llegando a densidades inferiores a los 30 habitantes por hectárea; consolidación de corredores y franjas de expansión urbana siguiendo las arterias viarias; y crecimientos por contigüidad en los espacios centrales. Una trama urbana, así pues, con una gran variabilidad de densidades, donde espacios de elevada concentración de actividades urbanas habían convivido históricamente con otros de carácter semirrural; donde las sucesivas ampliaciones del tejido iban siguiendo el clásico damero, bien consolidando manzanas ya existentes —colmatando los vacíos, transformando los usos—, bien añadiendo nuevas islas construidas al todo urbanizado. Un proceso de urbanización de corte, podríamos decir y salvando todas las distancias, europeo, que tenía en los “loteos” populares la forma privilegiada de expansión de la ciudad hacia las periferias —donde se localizaban las implantaciones industriales—, mientras que en las áreas más centrales se difundía la pequeña propiedad horizontal que era primordialmente adquirida por clases medias. Ambos tipos de crecimiento urbano se caracterizaban por el predominio de intereses privados de carácter especulativo y por el papel del Estado, tanto en lo referente a los préstamos ofrecidos por los bancos oficiales como a los subsidios a empresas públicas de servicios que proporcionaban un transporte a bajo precio. Así, los ferrocarriles, nacionalizados desde 1948, ofrecían tarifas políticas para los trayectos suburbanos que aseguraban no sólo la continuidad del proceso de urbanización, sino también un rápido crecimiento del espacio metropolitano al concentrar el consumo de bienes y servicios justo allí donde se localizaba la actividad industrial.⁴³

Esta es la síntesis territorial que autores como Horacio Torres o Andrea Catenazzi y Eduardo Reese⁴⁴ hacen del proceso histórico de urbanización en Buenos Aires. Un modelo de territorio cuyas bases se fueron

transformando ya desde la década de 1970, merced a cambios legales y normativos –como el decreto ley 8.912 (1977) que restringía la subdivisión y urbanización de las tierras que no tuvieran dotación de infraestructura–, pero también económicos –como las políticas de ajuste que fueron reduciendo los subsidios a las actividades ya en los años ochenta–.⁴⁵ Fue, sin embargo, la década de 1990 la que resultó definitiva en ese proceso de mutación de los mecanismos que habían alimentado el proceso urbanizador. Tanto es así que Buenos Aires acabaría esa década presentando características incluso opuestas a las históricamente definidas por aquel: por una parte, un vaciado de densidades y actividades de calidad urbana en el sector central donde, simultánea y progresivamente, una multiplicidad de proyectos urbanos iban además rompiendo y fragmentando indiscriminadamente la estructura urbana del tejido en damero.

Por otra parte, las periferias asistían a una nueva ola suburbana caracterizada por la explosión de urbanizaciones privadas que introducían en el modelo territorial características propias de las ciudades norteamericanas y de otras megalópolis latinoamericanas tradicionalmente más orientadas hacia ese modelo.

Esta ruptura del modelo territorial fue de la mano del colapso económico que tendría finalmente lugar entre finales del 2001 y principios del 2002. Un colapso cuyos cimientos se habían puesto años antes, a inicios de la década de 1990, con las políticas de corte neoliberal implementadas por el gobierno que llegó al poder en 1989 y que, básicamente, implicaban la apertura a las inversiones internacionales, la desregulación de los mercados internos, la reducción de los subsidios públicos a las actividades productivas y, sobre todo, una reforma general del Estado con el correlato particular de la privatización masiva no sólo de actividades productivas y empresas estatales –como refinerías de petróleo, metalúrgicas o minería–, sino también de muchos servicios públicos claves en la anterior expansión urbana como el ferrocarril. Unas políticas justificadas con el argumento de estabilizar la economía, sanear el déficit público y mejorar la calidad de las infraestructuras, pero que tuvieron impactos directos sobre la ciudad y el espacio metropolitano produciendo, en sólo una década, una espiral de especialización territorial y dualización de la estructura social acelerada y sin precedentes.

Al amparo de las leyes de Reforma del Estado (Ley 23.696) y de Emergencia Económica, promulgadas en 1989, y de la famosa Ley de Convertibilidad, que establecía la paridad del peso con el dólar, se inició un proceso de reestructuración, tanto económica como administrativa, cuyos efectos serían resumidos por Néstor García Canclini con la imagen del “desmantelamiento del Estado” para abrazar los imperativos de la globalización económica. Así, servicios urbanos muy connotados con el ámbito colectivo de lo público, como la electricidad o el gas, fueron privatizados antes del tercer año de gobierno de forma que en 1992, el servicio eléc-

trico en el ámbito del Buenos Aires metropolitano era ya suministrado por tres compañías privadas mientras que, en el caso del gas, la privatización distinguió entre la producción y la distribución del fluido, asignando a diferentes operadores el servicio en diferentes territorios.

Buena prueba de la celeridad del proceso privatizador es el hecho de que el 80 % de las privatizaciones que tuvieron lugar durante la década de 1990 se produjo de forma acelerada en los primeros cinco años de la misma. Ello permitió enjugar deudas públicas pero sin que tuviera lugar reinversión ni planificación alguna a medio plazo. De hecho, como acertadamente señalan Juliette Bonnafé, Natalia Gitelman y Pedro Pérez,⁴⁶ las privatizaciones y la venta de los activos estatales no obedecieron tanto a necesidades propias de los servicios urbanos como a argumentos de tipo macroeconómico —mayor liquidez monetaria, saneamiento del Estado, posición para negociar la deuda externa— y políticos, puesto que el nuevo gobierno necesitaba legitimarse con una nueva credibilidad frente a la sociedad en general y frente los sectores privados en particular. Una cadena de privatizaciones que, curiosamente, se justificaba con argumentos similares a los que habían propiciado la nacionalización de los servicios urbanos medio siglo antes: la ineficacia, la desinversión y las necesidades urgentes de mejora. De hecho, como los mismos autores señalan, no existió una reglamentación general que cubriera de forma global las sucesivas operaciones sino que, más bien, cada proceso concreto atendió a condiciones específicas determinadas mucho más por la evolución del programa de reestructuración económica que por las necesidades y características del servicio o actividad que se privatizaba.

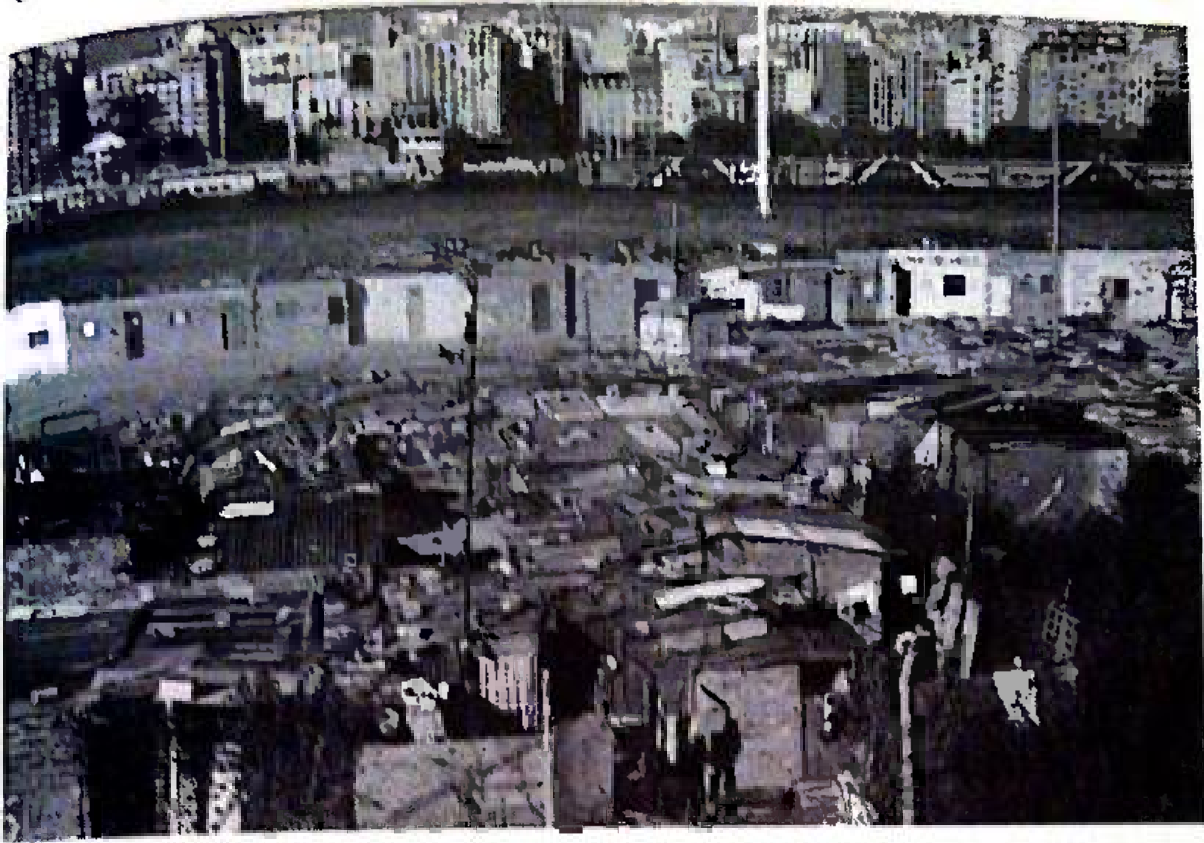
El expolio económico y territorial del patrimonio económico del Estado se desarrollaba así en paralelo a la venta de las propiedades públicas. Con el programa de privatizaciones fueron apareciendo nuevos consorcios adjudicatarios de las mismas, algunos claramente vinculados con el capital internacional. Un nuevo sector privado se hizo lugar en la economía y, de hecho, acabó la década teniendo un amplio control sobre las finanzas estatales. No en vano, uno de los elementos determinantes del panorama económico argentino en la década de 1990 era la llegada masiva de las inversiones extranjeras directas que, entre 1990 y 1997, llegaron a los 30.000 millones de dólares (en tan sólo ocho años). Un volumen de capital que supone un ritmo medio de más de 3.500 millones de dólares anuales, la mayor parte de los cuales concentrados en el espacio de la región metropolitana de Buenos Aires, sobre todo en su sector Norte.⁴⁷

Esta redefinición de los sectores público y privado escondía la absoluta dependencia de los resortes económicos internos de los flujos de capital foráneo: bancos, grandes firmas endeudadas en el exterior o empresas nacionales que habían sido adquiridas por capitales internacionales. Una arquitectura económica basada sobre la privatización sin control de los recursos y que tuvo como contrapartida la retirada del Estado de la gestión del territorio y de la propia política territorial.

Así, el proceso de privatización no significó solamente un cambio en el régimen de propiedad de empresas y servicios urbanos, sino también una transferencia de las funciones de coordinación, gestión y de gobierno del sector público al privado.⁴⁸ Es cierto que la década de 1990 asistió al planteamiento de proyectos de interés nacional como grandes obras de infraestructura —el puente Buenos Aires-Colonia sobre el Río de la Plata, la ampliación y modernización de aeropuertos, o el Puerto Nuevo—. La dimisión del Estado se refiere, más bien, a la ausencia de proyectos de territorio auspiciados por la autoridad pública y, en paralelo, a la asunción de un papel mucho más asociado a la promoción de grandes operaciones inmobiliarias y urbanísticas.⁴⁹

Si bien es verdad que se produjeron mejoras evidentes en las infraestructuras de transporte de la ciudad y se propició el consumo de productos importados por parte de los sectores mejor situados de la clase media,⁵⁰ la imparable precarización del empleo mostraba el auge de la economía informal, con niveles próximos al 40 % de la población económicamente activa según datos del 2002.⁵¹ El último corolario de estos procesos paralelos no fue otro que el aumento exponencial de la pobreza urbana: la población pobre pasó así de representar el 7 % en 1986 al 19 % sólo diez años más tarde, mientras que actualmente está alrededor del 40 %. Un contexto económico y territorial en el que la desigual distribución de la riqueza ha devenido no sólo el principal problema, sino un rasgo distintivo del paisaje urbano: si en Argentina la población con mayor nivel de renta percibe actualmente casi 30 veces más ingresos que la población con renta menor, los datos para la ciudad de Buenos Aires muestran cómo los habitantes que viven en situación de pobreza se han incrementado en 3,7 millones de personas en los últimos años, un colectivo en el que las clases medias urbanas representan hasta el 80 % al tiempo que los habitantes en las "villas-miseria" de la ciudad aumentaron en un 65 % entre 1990 y 1998.⁵²

La situación para la región metropolitana a inicios de la presente década mostraba igualmente la misma espiral de desigualdad: así, el 20 % de las familias con mayores ingresos se apropiaba del 44 % de los ingresos totales de la región metropolitana. Al mismo tiempo, hasta un 40 % de las familias más pobres sólo accedía al 19 % de los ingresos.⁵³ De hecho, como Pablo Ciccolella e Iliana Mignaqui han puesto de manifiesto en sus trabajos sobre Buenos Aires, la gran fractura social se evidenciaba con toda crudeza comparando la ciudad con su región metropolitana. Un territorio este donde la crisis de la estructura ocupacional había ido de la mano de la caída del poder adquisitivo del salario real; donde el empleo precario había subido del 27 % al 35 % entre 1990 y 1998; y donde los ingresos por habitante eran en el año 2.000 más de cuatro veces inferiores a los de la capital autónoma: 6.000 \$ frente a 25.000 \$.⁵⁴



Villas-miseria en el norte de la ciudad.

Buenos Aires, la ciudad y el espacio metropolitano, aparece hoy día como una ciudad "cuarteada": un espacio urbano en el que las fisuras físicas en la trama urbana y las fracturas sociales entre sus habitantes configuran una inacabable secuencia de espacios separados. Un espacio urbano rasgado y discontinuo, donde las líneas que dibujan esas brechas físicas y humanas representan una nueva cartografía de lo urbano, común por otra parte al conjunto del país. En palabras de Túlio Halperín Donghi:

"Argentina tiene una inmensa masa de pobres que viven al día, una clase media que se achica, cuyos miembros más afortunados pueden darse el lujo de tomar vacaciones en Orlando Disneyworld, y un grupo muy pequeño de ricos que gravitan alrededor de un liderazgo político, con mucho en común con aquellos que en Europa del Este son descritos como las cleptocracias".⁵⁵

Una diagnosis social compartida por tantas otras grandes megápolis del planeta, de Lagos a Caracas, de Sao Paulo a El Cairo. En el caso de Buenos Aires, para comprender esta dinámica absoluta de segregación social es necesario explicar, en paralelo, el acelerado proceso de cuarteamiento físico del espacio urbano que tuvo lugar durante la década de 1990. Para ello, debemos retrotraernos a finales de la década de 1980, cuando, por una parte, los planificadores de la ciudad enfrenta-

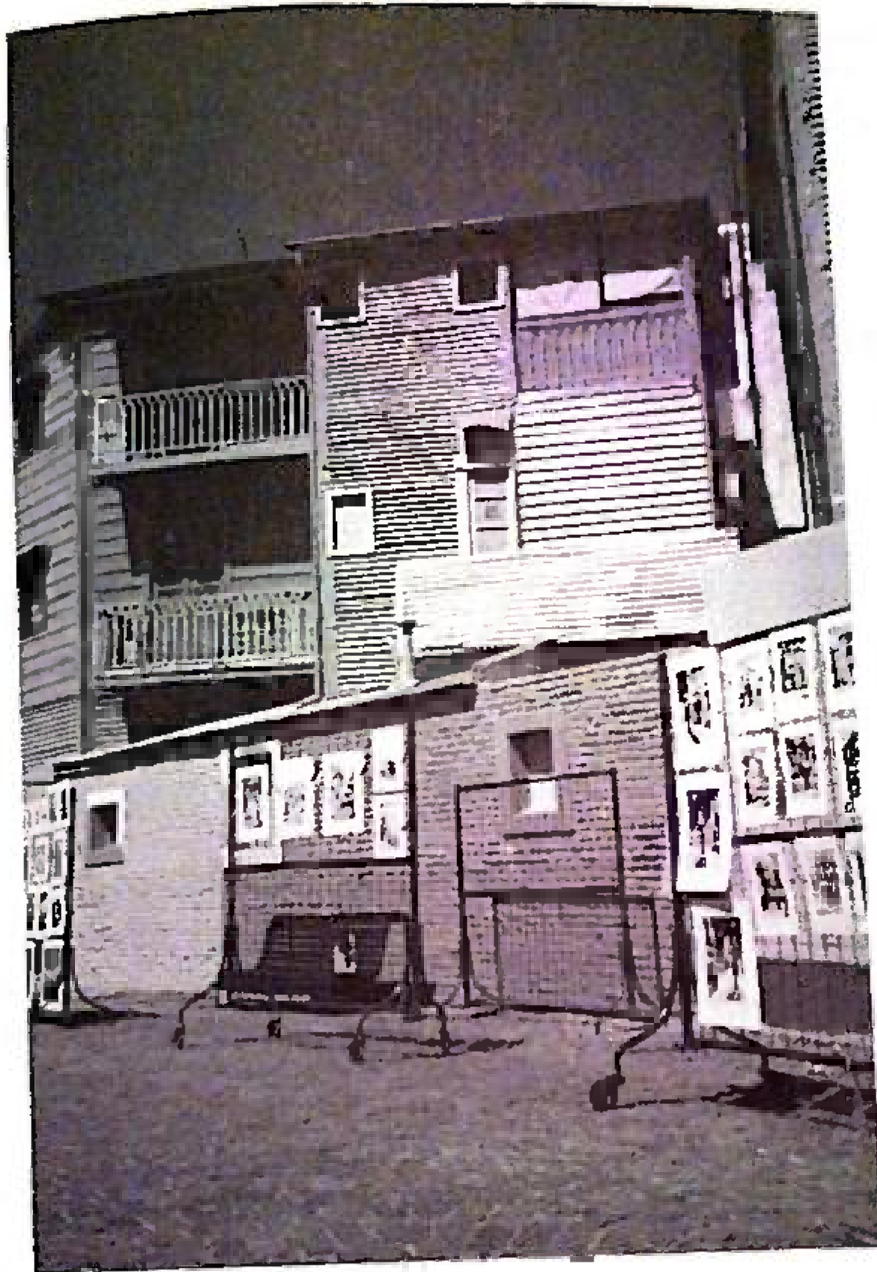
ban el problema del vaciado de contenido del centro urbano y, por otra, las tendencias de dispersión metropolitana y exclusión social empezaban a caracterizar el territorio regional.

El paulatino desplazamiento de actividad a nuevos espacios de centralidad bien comunicados en el norte de la región metropolitana había ido de la mano de la degradación de las zonas residenciales más antiguas, la entonces llamada "tugurización".

El rescate del centro histórico: retóricas identitarias en tiempos de globalización

En aquellos momentos, las políticas urbanas emprendidas desde las instancias públicas seguían dos orientaciones muy claras: por una parte, la rehabilitación, transformación controlada y puesta en valor de los sectores históricos degradados en la ciudad. Por otra, la reconversión y puesta al día de arterias comerciales importantes dentro de la trama urbana más consolidada y central. En palabras de Alfredo Garay, secretario de planeamiento de la ciudad entre 1989 y 1992, desde el gobierno de la ciudad se planteaba una "política de rescate" del centro urbano ante las incertidumbres del modelo depredador que ya entonces se vislumbraba asentándose en el territorio de la ciudad. Una política que, por lo que se refiere a la primera dirección, implicó desde la identificación de zonas de actuación concretas al diseño de instrumentos normativos para promover las actuaciones de rehabilitación del centro urbano e histórico; medidas que, por otra parte, también habían caracterizado la producción de textos legales en Europa durante toda la década de 1980. En ese sentido, las llamadas "Áreas de Protección Histórica" introdujeron en el Código de Ordenamiento algunos criterios de protección en la zona histórica, así como los mecanismos para establecer tales áreas protegidas.

En la línea de estos proyectos que intentaron consolidar una estrategia de actuación en el centro histórico se encuentran las experiencias de revitalización en los barrios de la Boca y en San Telmo-Montserrat. Así, el programa Recup-Boca contemplaba obras para el control de las inundaciones y saneamiento en la ribera del Riachuelo al sur de la ciudad y proponía iniciativas de espacio público y de vivienda, con actuaciones progresivas sobre los "conventillos" del barrio, la tipología de vivienda típica que desde el siglo XIX había sufrido un proceso de sobreocupación y degradación. Un programa de gestión difícil, que debía asegurar el realojo de las familias en paralelo al proceso de renovación y que, sobre todo, se centró en la remodelación de algunos inmuebles de propiedad municipal. Así, en 1998, si bien se contabilizan unas 190 viviendas nuevas, de los 21 conventillos adquiridos por la municipalidad para su rehabilitación sólo se habían recuperado efectivamente cuatro.⁵⁶



El programa Recup-Boca.

Por lo que se refiere al Plan de Revitalización de los barrios de San Telmo-Montserrat, el programa se concebía con el objeto de fijar criterios en la gestión de proyectos similares que pudieran desarrollarse posteriormente en el territorio histórico y encaja perfectamente en la descripción que Horacio Torres hace de las actuaciones urbanísticas de aquellos momentos cuando plantea cómo las estrategias privilegiaban la escala local, actuando en barrios o incluso manzanas concretas con proyectos de recuperación y mejora del espacio urbano que requerían poca inversión.⁵⁷ El plan para San Telmo-Montserrat proponía así operaciones de espacio público y mejora ambiental favoreciendo la peatonalización con operaciones de verde y, sobre todo, mobiliario urbano e iluminación, con una clara vocación de mantenimiento y rehabilitación de lo construido que incidía incluso en cambios normativos para regular usos y niveles de protección patrimonial.

En lo que se refiere a la segunda orientación de las políticas urbanas en el Buenos Aires de mediados de la década de 1980, la recuperación de artefactos comerciales con carácter de centralidad, el proyecto de revitalización de la Avenida de Mayo fue, sin duda, la apuesta más clara. El programa combinaba diversos instrumentos de regeneración urbana: rehabilitación física de plantas bajas y edificios de valor patrimonial, inversión en el sector comercial, o mejoras infraestructurales referidas al alumbrado, el cableado telefónico y el mobiliario urbano a cargo de la iniciativa pública. Se pretendía así definir una estrategia de actuación que sirviera como metodología para otras calles comerciales y sectores con problemáticas similares en la ciudad. La actuación llegó a contabilizar 25 edificios rehabilitados y 45 intervenciones sobre plantas bajas con inversiones privadas, concentradas en el interior de los inmuebles, en tres años.⁵⁸

En el haber de estas políticas públicas de rescate del centro histórico se debe poner la vocación de estrategia y de creación de metodologías nuevas de intervención sobre lo construido. Unas actuaciones que afrontaron situaciones de degradación del hábitat urbano y una difícil gestión de muchos proyectos a causa de la falta de recursos económicos de los residentes, de los problemas de propiedad en muchas de las fincas y, en particular, por lo que se refiere a la gestión de los realojos. Todo ello en una ciudad donde este tipo de situaciones no habían sido suficientemente reconocidas por el planeamiento urbano. Unas políticas que consiguieron incluso generar cierta retórica histórico-identitaria sobre el nuevo valor que el territorio del centro histórico parecía albergar en aquellos momentos. Según Fernando Díez:

"La ciudad ha depositado en el Barrio Sur la conciencia de su pasado, y sus modestas casas y descuidadas calles adquieren hoy un nuevo valor social, que cristaliza en las acciones públicas de protección ambiental o en las acciones privadas de recupero y restauración [...] Por distintas razones los porteños hemos depositado en los viejos barrios del sur la conciencia de nuestro pasado e identidad ciudadana. Porque siendo pobres y habiendo estado abandonados a su suerte tanto tiempo, preservaron su 'autenticidad'. Porque siendo pobre y simple su arquitectura, nos remite a nuestros orígenes más circunstanciados por las limitaciones. Porque siendo viejos son verdaderos".⁵⁹

Debe decirse que hablamos de una secuencia de experiencias-piloto ciertamente inspiradoras de una filosofía de intervención que leía la complejidad del territorio urbano, bastante vinculada a la existencia de algunos técnicos con conocimiento amplio de los procesos de crecimiento y transformación de la ciudad. Unos proyectos que incluso contaron con el apoyo de capital proveniente de la cooperación internacional (francesa en la Boca, española en la Avenida de Mayo y de Naciones Unidas en los primeros años del plan para San Telmo), pero que no llegaron a cuajar en una

tendencia real de intervención como pretendían los planificadores de aquel momento. Al contrario, fueron quedando descontextualizados por la avalancha de iniciativas de escala y naturaleza bien diferente que, como veremos después, fueron injertándose en la trama urbana en el curso de la década de 1990.

El mundo en un *country club*

El conocido artículo de Margaret Crawford "El mundo en un centro comercial", publicado en el volumen *Variaciones en un parque temático* editado por Michael Sorkin,⁶⁰ puso sobre la mesa del debate urbano de la década de 1990 la tendencia a crear espacios consagrados al consumo y el entretenimiento a modo de mundos paralelos en la ciudad. En el Buenos Aires de mediados de la década de 1990, la expansión del terciario de consumo iba colonizando espacios en la ciudad central pero también poblaba de centros comerciales e hipermercados los paisajes troceados por las nuevas autopistas. Primero en la zona norte a partir de la ampliación de la autopista Panamericana; después también en la zona sur, con la terminación de la autopista Buenos Aires-La Plata; y posteriormente, hacia el sudoeste, al construirse la autopista Ezeiza-Cañuelas.⁶¹

Un correlato directo de la mayor accesibilidad viaria de esos territorios fue la ola suburbana que se desarrolló durante la década de 1990 en la región metropolitana. Al mismo tiempo que las viejas y nuevas "villas miseria" eran sobreocupadas, los sectores de población con mayor renta empezaron a refugiarse en los llamados *countries*, o comunidades cerradas, en los suburbios del norte a partir de la línea de los 40 km desde la capital.

Es bien cierto que esta huida de la ciudad constituye un diagnóstico común a la mayoría de ciudades en el mundo actual y que las megápolis sudamericanas representan un ejemplo palmario de este proceso pero, en el caso de Buenos Aires, existe una dimensión añadida y que implica a las políticas públicas: lejos de mejorar y extender las redes de transporte colectivo, conectando y tramando mejor el espacio urbano, la construcción y ampliación de autopistas animó y mantuvo la demanda de este tipo de hábitat disperso redundando en patrones de ocupación residencial que incidieron aún más en la fragmentación del territorio metropolitano.

Una suburbanización que, lejos de venir determinada por estrategias de planeamiento globales o por la consecución de la planificación anterior, respondía a todo lo contrario, alimentada por privatizaciones o concesiones de obras de infraestructura igualmente indiscriminadas. Tanto es así, que el aumento progresivo de las inversiones iba de la mano de la compra de las tierras que aumentaban o tenían previsto aumentar su accesibilidad: en realidad, eran operaciones muy lucrativas puesto que se trataba de espacios suburbanos que no habían sido subdivididos anteriormente

con la extensión de las líneas de ferrocarril. Así, la tierra podía ser comprada en grandes lotes a un costo muy bajo y ser posteriormente vendida, una vez parcelada y construida, a precios hasta cuatro o cinco veces mayores.⁶²

A los primeros *country clubs* que habían aparecido en la década de 1970 a lo largo de la autopista Panamericana como segundas residencias, siguió una infinidad de variaciones sobre el mismo tema: barrios cerrados, marinas, pueblos privados, farm clubs, etc. Desde 1985, este tipo de vivienda suburbana de alto precio y aislada de su contexto territorial inmediato comienza a aparecer en los anuncios inmobiliarios de los periódicos de mayor tirada con esos nombres en lugar de incluirse dentro de apartados tradicionales como "casas de fin de semana".⁶³ Al iniciarse los trabajos de la autopista en el acceso norte a la capital, en 1995, la tendencia constructiva se acentuó y el año 1996 significa el boom del nuevo producto inmobiliario. Un año más tarde, se celebra una gran exposición sobre las urbanizaciones cerradas donde se exponen los nuevos productos que acompañan al estilo de vida suburbano: de las piscinas a la vigilancia privada, de los juegos infantiles a las instituciones de salud exclusivas. La dispersión residencial engloba así mucho más que la construcción y las agencias inmobiliarias. Se trata, de hecho, de todo un nuevo sector económico controlado, en paralelo al resto de la economía, por capitales especializados vinculados a consultoras, agentes inmobiliarios o empresas financieras siempre relacionadas con las inversiones exteriores, sobre todo a partir de la segunda mitad de la década de 1990.⁶⁴

La fractura social a escala metropolitana aparece así claramente cuando se comparan las imágenes amables y exclusivas de los *countries* en las páginas web de las constructoras con la realidad de lugares como La Matanza, la verdadera segunda ciudad argentina en palabras de Michael Cohen, con 1,5 millones de personas, el 95 % de las cuales viviendo bajo los umbrales de la pobreza.

A mediados de la década de 1990, la conversión de los primeros *countries* en primera residencia, el desarrollo de las nuevas tipologías de barrios cerrados, y la dispersión residencial que resultaba de todo el proceso eran tan evidentes que cualquier tipo de indicador metropolitano reflejaba su impacto: así, los viajes realizados en automóvil privado se duplican entre 1970 y 1995 con incrementos espectaculares entre 1990 y 1995.⁶⁵ La población permanente en este tipo de hábitats se triplica entre 1992 y 2000; la telefonía móvil se incrementa de forma vertiginosa entre 1990 y 1998, vinculada a la expansión suburbana y la capacidad adquisitiva de los habitantes del territorio disperso.⁶⁶

Según Pablo Ciccolella e Iliana Mignaqui, el cómputo de toda la década muestra la construcción de hasta 300 urbanizaciones privadas promediando unas 100 ha cada una y ocupando en total una superficie urbanizada de 30.000 ha, lo que equivale a una vez y media la superficie de la

capital.⁶⁷ Un censo que según otros autores llega a las 350 operaciones residenciales que, en el año 2000, albergaban una población estimada de entre 300.000 y 500.000 personas y que muestra ejemplos como Pilar del Este —una urbanización que contabiliza 18 barrios y unas 5.000 viviendas— o Nordelta, que suma unas 15.000 ha en total.

Al margen de los mecanismos económicos, vinculados a la inversión extranjera concentrada en el sector de la construcción, y los territoriales, derivados del cambio en las accesibilidades metropolitanas introducidos por las nuevas autopistas, el proceso tiene una dimensión normativa importantísima. Así, desde inicios de la década de 1990 se dan una serie de cambios legales que, por una parte, ofrecen posibilidades de inversión y seguridad a los capitales externos y, por otra, legitiman la ocupación del espacio con este tipo de proyectos urbanos. Este es el caso del decreto 27/98 que reglamentó los barrios cerrados y facilitó a muchos municipios recurrir a las inversiones privadas para desarrollar el territorio.

El resultado final de la confluencia de todos los elementos mencionados no fue otro que la introducción de una lógica de competencia exacerbada entre municipios que, durante la década de 1990, se consolidó como el primero y principal motor del cambio territorial en el espacio metropolitano. Así, la atracción de inversión e inversores se constituyó como el único medio para desarrollar el suelo al margen de los presupuestos y las estructuras decisionales públicas. Un círculo vicioso que fue progresivamente condenando el territorio a un cuarteamiento sucesivo: por una parte, amplios espacios se tornaban inaccesibles para la mayoría de la población al formar parte de urbanizaciones cerradas de forma directa o indirecta.

Por otra parte, las actuaciones se llevaban a cabo sin ningún tipo de planeamiento a medio plazo ni intención alguna de tramar el territorio, sino con el único objetivo inmediato del aprovechamiento de oportunidades económicas puntuales. Así pues, un paraíso para grandes operadores comerciales como Walmart y un caldo de cultivo propicio para todo tipo de fenómenos especulativos que hacían pesar el valor de la ocasión para atraer capital sobre cualquier idea de planeamiento ordenado o secuenciado en función de los intereses colectivos. Una interminable serie de modificaciones en los códigos de ordenación urbana y en la zonificación de los usos del suelo fue el principal resultado de este escenario con el correlato último de la pérdida de valor y de función de la política urbana cuando no de lo público en su sentido más amplio. Así, tan sólo cinco municipios del Gran Buenos Aires —Tigre, San Miguel, José C. Paz, Malvinas Argentinas y Hurlingham— contabilizaron, entre cambios de zonificación y del código que regula los usos del territorio, hasta 41 modificaciones en la división del suelo entre 1986 y 2000. Es decir, unos 10 cambios anuales en lo que debería haber sido la ordenación que asegurara la planificación coherente y a largo plazo del territorio. Unas modificaciones que sir-

vieron para destinar mayoritariamente el suelo a urbanizaciones cerradas y grandes áreas comerciales.⁶⁸

Pero si la venta del territorio por parte de los municipios metropolitanos explica en gran parte estos nuevos paisajes (privados) de la dispersión, la evolución urbanística de la propia ciudad de Buenos Aires durante la década de 1990 también cabe entenderla a partir de claves muy similares. Diferentes paisajes y espacios urbanos alimentando, en cambio, una misma venta de la ciudad.

La nueva toponimia creada por los paisajes de la renovación urbana

Al mismo tiempo que las operaciones residenciales cerradas y el terciario de consumo fracturaban los tejidos metropolitanos, en la capital, se repetirían una serie de proyectos tipificados, fragmentando igualmente el tradicional damero urbano y la estructura funcional en manzanas.

Los llamados *countries verticales* y las operaciones de *shopping* y oficinas, asociados o de forma independiente, fueron clonándose y poblando así el paisaje urbano en un proceso voraz que en menos de una década dejó sin sentido o fuera de contexto aquellas voluntades políticas y urbanísticas que a finales de los ochenta habían intentado, como se dijo antes, rescatar y mantener el valor urbano de la ciudad como escenario de identidad pública y colectiva. Los *countries verticales* introdujeron cambios radicales en el paisaje densificado de la ciudad al aislar territorios y concentrar en su interior operaciones de vivienda cerrada que incluían infraestructuras y servicios especializados –deportivos, comerciales, de seguridad, etc.– siempre con cercado perimetral. Unas nuevas morfologías del “encarcelamiento” urbano⁶⁹ que iban de las grandes torres que se entregaban incluso con parques privados –en Belgrano, Palermo o Retiro– a las operaciones de rehabilitación que ofrecían *lofts* también con servicios especializados y zona verde para los vecinos –en Puerto Madero, San Telmo o Montserrat–. Unos escenarios urbanos excluyentes, con sólo algunos vínculos directos con la ciudad que quedaba fuera del perímetro, como, por ejemplo, los servicios personales o el servicio doméstico.

También en este caso la dimensión normativa reforzó el proceso urbano. Así, la Ley 24.441/94 para financiamiento de la vivienda y la construcción amplió el mercado de consumo de vivienda con políticas crediticias e hizo posible la masificación del nuevo producto inmobiliario en su versión media que se iba localizando en las centralidades ya existentes, los corredores urbanos del norte y el oeste, en la Avenida Libertador o el barrio de Belgrano, o bien firmando la renovación en antiguas zonas degradadas como en el área de Flores.

Hablamos, de todas maneras, de un porcentaje mínimo de la población. Al tiempo que los sectores medios avanzaban para entrar en los

nuevos mecanismos crediticios protagonizaba estos procesos de exclusión la mayoría de los habitantes sencillamente restaban al margen del acceso a la vivienda y a los productos hipotecarios. Nada extraño si se tiene en cuenta que, con datos del año 2000, y sin considerar la población desocupada, hasta un 64 % de los hogares del Gran Buenos Aires tenía unos ingresos que no superaban los 530 \$ al mes. Si se tiene en cuenta que por debajo de un ingreso de 1.000 \$ mensuales es ciertamente difícil conseguir financiación bancaria para acceder a una vivienda, puesto que la cuota hipotecaria no baja del 35-40 % del ingreso mensual, la conclusión es muy clara: la mayoría de la oferta inmobiliaria se dirige al sector de población con ingresos entre 1.000-1.500 \$ mensuales o más que no representa en realidad más que un 8 % del total.⁷⁰

Junto con los *countries verticales*, la interminable cadena de centros comerciales que fue colonizando espacios en la ciudad concentraba servicios urbanos en puntos igualmente cerrados, constituyéndose como atractores de vida urbana, vaciando de contenido los espacios a su alrededor e iniciando o acelerando procesos de sustitución de actividades y población ciertamente agresivos con el contexto territorial y social existente.⁷¹ María Carman sintetiza el proceso de especialización urbana en el que juegan todos los elementos descritos en el caso de la zona junto al mercado del Abasto de forma clara y sucinta:

"El mercado se está convirtiendo en un *shopping* y, a fuego lento, las casas tomadas que lo rodean son desalojadas en pos de la construcción de la expresión comprimida de los barrios cerrados en la ciudad: las torres *country*".⁷²

Tanto la vivienda exclusiva como los nuevos espacios de consumo de localización indiscriminada muestran claramente cómo los mercados de créditos hipotecarios conjuntamente con la inversión extranjera directa, que llegaba a través de importantes operadores inmobiliarios y fondos de inversión financieros, habían introducido nuevos actores en el circuito inmobiliario. La evolución de los mercados de suelo escapaba así de forma acelerada de la lógica de los loteos y de las iniciativas privadas de tipo local que habían caracterizado la expansión urbana desde inicios de siglo.

El territorio de mayor centralidad o con mejores condiciones de accesibilidad se convertía así en moneda de cambio de interminables operaciones financieras de carácter especulativo. Los nuevos capitales directamente dirigidos a la inversión inmobiliaria, buscando rentabilidades a corto plazo, transformaban no sólo antiguos patrones de localización sino también la misma estructura urbana, alterando el contenido comercial o residencial de áreas o barrios y acentuando la fragmentación del espacio urbano. Un proceso que, como se dijo antes, también bebía de otras fuentes

como la subordinación de las políticas urbanas locales al principal requerimiento de ofrecer áreas de oportunidad para las nuevas inversiones de rotación rápida. De forma acelerada y continua, el mapa del cuarteamiento se iba replicando así en todas direcciones amparado por un circuito económico ciertamente básico, donde los mismos agentes involucrados en las inversiones inmobiliarias aparecían también firmando la construcción y ampliación de autopistas.

Con actores diferentes y en un contexto territorial igualmente distinto, el proceso de cambio urbano en el Buenos Aires de la década de 1990 recuerda bastante a los ejemplos ya explicados en capítulos anteriores de la City londinense en la década de 1980 o el Berlín reunificado en los primeros años de la década de 1990. Al igual que en aquellos casos, las inversiones extranjeras son una pieza importante en la cadena de procesos espaciales. Estas incrementan su participación de forma clara entre 1990 y 1997 en tres capítulos clave para la transformación del territorio urbano según lo muestran las elaboraciones de Pablo Ciccolella e Iliana Mignaqui: la hostelería y restauración –de un 0.2 % a un 5.4 % sobre el total de inversiones–; el comercio –de un 3.5 % a un 5.9 %–; y, sobre todo, la construcción –pasando de un 1.3 % en 1990 a un 8.7 % en 1997–.⁷³ Tomando el conjunto integrado por la construcción residencial, las autopistas, el sector comercial o de ocio y las plantas industriales, la mitad de los 28.430 millones de dólares invertidos en la región metropolitana entre 1990 y 1998 correspondieron a operadores extranjeros. En el caso del sector comercial –shopping centers e hipermercados– y la hostelería internacional, la inversión extranjera representó más del 75 % de esa inversión global. Las plazas hoteleras se duplicaron así entre 1995 y 2000, producto tanto de la nueva construcción como de renovaciones en adquisiciones llevadas a cabo por las grandes firmas del sector como Marriot o Hyatt.

La distribución de los nuevos usos del suelo fruto de esas inversiones muestra igualmente un proceso clarísimo de especialización territorial derivado de la concentración del capital en usos y actividades muy concretas: así, los barrios cerrados y countries verticales concentraron hasta el 44 % de la inversión total en la región metropolitana en el período 1990-1998, mientras que barrios cerrados, autopistas e hipermercados, tres elementos urbanos claramente vinculados al proceso de dispersión urbana, representaron hasta el 30 % de la inversión total. Aún más, tomando en consideración el conjunto de sectores connotados con la transformación urbana y territorial que aquí se ha explicado –como los shopping centers e hipermercados, centros de negocios y hostelería internacional, o las operaciones residenciales exclusivas como barrios cerrados y countries verticales– este conjunto de usos significó hasta el 76 % de la inversión total en la región metropolitana.

Se trata de unos procesos de transformación producto de la privatización de activos económicos y de territorio, generados y alimentados

por operaciones de gran escala —como los proyectos de Puerto Madero o Retiro—, pero también por el sinfín de iniciativas que, en dosis diferentes, fueron combinando oficinas, áreas de *shopping* y nuevos espacios residenciales.

Un paisaje de la renovación urbana identificado incluso con una nueva toponimia: los nombres de los proyectos que iban troceando la ciudad en lugares y momentos, como la actuación ya mencionada en el antiguo mercado del Abasto, la Isla Warnes, los hipermercados en Palermo, etc. Un urbanismo altamente selectivo que discriminaba qué territorios podían ter-clarizarse o recalificarse sobre todo en el norte de la ciudad, de Belgrano a Palermo, de Núñez a Puerto Madero. Precisamente el proyecto de renovación urbana en el antiguo puerto significó un antes y un después en este proceso de cambio urbano.

Puerto Madero:

retóricas historicistas en otro frente marítimo más

El proyecto de renovación urbana en Puerto Madero se inscribe dentro de las claves del rescate de la ciudad histórica ya mencionadas, pero afronta una escala de intervención bien diferente a los ejemplos antes citados de la revitalización en los barrios antiguos o las calles comerciales con centralidad. En el marco de las leyes de reforma económica y reforma del Estado ya citadas, se creó una sociedad de propiedad pública pero de derecho privado a la que se transfirieron los terrenos, antes propiedad de la Autoridad Portuaria, para la reurbanización. El proyecto afectaba a un total de 150 ha con un gran potencial de centralidad, contabilizando cuatro grandes diques portuarios y 16 construcciones entre las que destacaban almacenes de hasta 8.000 m², testimonio de la anterior actividad portuaria.

Desde el punto de vista del proyecto, la retórica historicista ocupa un papel importante en el planteamiento de la intervención, al igual que se comentó en el caso de los barrios del sur de la ciudad como San Telmo. La recuperación del puerto como escenario urbano se vestía así con elementos histórico-identitarios que asimilaban la operación a una solución de continuidad entre un pasado idealizado y un presente que empezaba ya a verse agitado por la maquinaria urbana especulativa que se ha descrito en los párrafos anteriores:

"En Puerto Madero, presente y memoria —opuestos que están insoslayablemente ligados— están presentes. Puerto Madero en los albores del siglo xx y una estrategia urbana que privó del río a la ciudad de Buenos Aires, en los albores del siglo xxi, la posibilidad de poder recuperarlo. Lograremos extender el borde mas allá de los diques, hacia el río, o será otro heroico proyecto fallido que dejaremos sea resuelto por aquellos que nos sucedan en la construcción de la ciudad".⁷⁴



Restos del pasado portuario en el sur de la ciudad.

La recurrencia de las imágenes identitarias locales, arropaba un proyecto que, como los trabajos del geógrafo Luis Domínguez Roca han puesto de manifiesto, contribuyó sobremedida a cambiar la dimensión del urbanismo de la ciudad, tanto por la envergadura del programa como por el contenido económico y los impactos derivados de la operación.⁷⁵ Así, por una parte, las inversiones en el centro de la ciudad cambiaron de escala: en cuatro años se habían construido o remodelado más de 160.000 m² en los antiguos almacenes. Por otra parte, los efectos de la renovación se pueden leer más allá de los límites estrictos que establecía la actuación, al proyectarse sobre zonas próximas como la Plaza Roma con su arquitectura de edificios significativos.

Aunque desde la secretaría de planeamiento siempre se ha insistido en la continuidad con la estrategia de rescate de las áreas históricas y se ha recordado el carácter abierto de los espacios renovados, la operación siempre ha connotado cierto elitismo, lo que tiene mucho más que ver con los usos que con el diseño de los espacios. Autores como Sharon Zukin han teorizado ampliamente sobre cómo los filtros sociales pueden aparecer de forma muy sutil en la simple configuración iconográfica que los usos comerciales, hoteleros o de consumo introducen en el espacio.⁷⁶ Hasta tal punto es así que pueden llegar a crearse paisajes excluyentes aun cuando el diseño de los espacios haya reservado áreas libres para un uso "democrático" del espacio público.

Seguramente, este problema se ha reproducido en tantos otros proyectos de renovación urbana en metrópolis sudamericanas y asiáticas donde la polarización social tiene itinerarios bien diversos para manifestarse. En ese sentido, Puerto Madero no es sino un nombre más en la larga lista de frentes marítimos transformados por el centrifugado de la renovación urbana a lo largo y ancho del planeta.

A la operación en el puerto siguieron una serie de iniciativas de gran escala —del proyecto Retiro a la famosa aeroísla;⁷⁷ de la recuperación de la Costanera Norte al Corredor Olímpico—. Proyectos de centralidad que si bien sirvieron para revalorizar áreas concretas del centro urbano, ni continuaron con la política inicial de rescate de los valores urbanos de la ciudad, ni fueron capaces de generar tendencias centrípetas de manera suficiente pese a presentar localizaciones con gran potencial para ello.

Lejos de ese objetivo, los grandes proyectos —y los de pequeño formato, que iban aprovechando el cambio en las curvas de los precios del suelo en las zonas ya renovadas o en proceso de transformación— propiciaron más bien una percepción del espacio urbano como una secuencia de islas: unas ampliamente favorecidas por las tendencias especulativas del mercado y otras definitivamente al margen de los procesos de mejora urbana. En palabras de Adrián Gorelik:

"El poder público y, a su manera, también la cultura arquitectónica, abandonaron por completo la ideología de la compensación urbana reemplazándola por la de la ciudad por partes [...] la atención postmoderna al fragmento, lejos de aparecer como un modo de respeto a la diferencia, es apenas una confirmación celebratoria de la desigualdad".⁷⁸

Unas dinámicas de cuarteamiento del espacio urbano que no sólo no fueron palladas por las políticas públicas sino que se vieron claramente reforzadas por ellas: así, por ejemplo, la inversión pública en infraestructuras y servicios en la ciudad de Buenos Aires entre 1991 y 1997 se concentró mayoritariamente en las zonas más ricas del norte de la ciudad; hasta un 68 % de la inversión en infraestructura se destinó a barrios que sólo representaban el 11,5 % de la población urbana.⁷⁹

Esa había sido, de hecho, la tendencia histórica en la planificación de la ciudad: la concentración de recursos, inversión y espacios de calidad urbana en la zona norte ya desde mediados del siglo XIX. Un siglo y medio después, esta tradición de ciudad dividida se veía reforzada por los efectos de la participación del territorio urbano en la economía global. No es, así pues, de extrañar que la candidatura olímpica presentada por la ciudad a los Juegos del año 2004 repitiera, de nuevo, la misma historia urbana.

Buenos Aires 2004, de la ambición olímpica al colapso social

La candidatura de la ciudad para los Juegos Olímpicos del año 2004 publicitada en 1997 partía de la idea de aprovechar las infraestructuras deportivas existentes —como el estadio River Plate— para provocar el menor impacto urbano y ambiental posible, según palabras del documento presentado al Comité Olímpico Internacional. El proyecto, que introducía Buenos Aires como la capital del país con mayor índice de fibra óptica por habitante del mundo, se inscribía en una ciudad que necesitaba precisamente impactos urbanos que revirtiesen el proceso de especialización de cada vez más áreas, siempre con el correlato de la concentración de valor económico en la zona norte.

Lejos de esa ambición, la candidatura olímpica concentraba sus esfuerzos precisamente en esa zona privilegiada por las inversiones económicas, mostrando así hasta qué punto había llegado el proceso de dimisión de las políticas públicas de su principal función: asegurar el desarrollo urbano garantizando umbrales mínimos de centralidad, accesibilidad y cohesión para la ciudad y sus habitantes. La candidatura olímpica, así pues, no era más que la prueba fehaciente de cómo, de alguna manera, en el Buenos Aires de finales del siglo XX, lo público había dimitido definitivamente de la ciudad.

El programa urbanístico de la candidatura localizaba proyectos en el sector más favorecido del territorio urbano: recuperar el borde del río, reactivar las áreas del antiguo puerto y generar nuevas zonas verdes públicas aparecían como los objetivos más claros de una propuesta que sacaba partido de las grandes operaciones ya finalizadas o en marcha como Puerto Madero, Retiro, la Costanera Norte o la llamada “reserva ecológica”,⁸⁰ siempre en la zona norte o en el perímetro fluvial de la ciudad. Las únicas actuaciones localizadas en el sur eran la operación Santa María del Plata —un proyecto de todas formas puramente residencial en un área revalorizada— y el saneamiento de las aguas del Riachuelo, una iniciativa de alguna manera heredada de la tradición urbanística de los años ochenta. El llamado Corredor Olímpico, que situaba la mayoría de las instalaciones deportivas a lo largo de una faja lineal de 2 km en la zona costera, completaba el mapa de los proyectos urbanos.



El centro urbano visto desde la reserva ecológica.

En aquellos momentos, voces como la de Adrián Gorelik ponían el énfasis en la necesidad de repensar la ciudad como un todo, como una secuencia de territorios y tiempos considerados en su conjunto:

“Lo que está desapareciendo aceleradamente no es un pasado de la ciudad que debe ser preservado, sino un horizonte de expectativas, un horizonte que determinadas características de Buenos Aires permitían suponer abierto para la transformación: sin duda, la principal de ellas era un espacio público plural y homogéneamente extendido en toda la ciudad. Lo que está desapareciendo es la posibilidad de imaginar colectivamente la ciudad futura en base a las potencialidades de ese espacio público”.⁸¹

Si bien la ciudad no pasó el segundo y definitivo corte, la candidatura porteña llegó a ser finalista. A pesar de los esfuerzos gubernamentales por destacar ese éxito, el principal problema del proyecto olímpico era la falta de consenso social. De hecho, cuando había sido presentado a la ciudadanía en la exposición organizada por los promotores en 1997, ya lo había hecho en un clima de absoluto divorcio entre la clase política y la sociedad civil. Una tendencia que iría in crescendo durante los últimos años de la década de 1990 y que explotaría con el colapso político e institucional hacia diciembre del 2001 y enero del 2002, justo al inicio del verano austral.⁸²

Una crisis urbana de graves consecuencias y múltiples dimensiones –económica, financiera, política, social y cultural– que, junto con otras muchas

cosas, despozá la embrionaria nueva candidatura de la ciudad, esta vez para los Juegos del año 2012, que se estaba empezando a gestar desde el año 2000.⁸³ Una segunda candidatura que enfatizaba la extensión del metro como proyecto urbano estrella y que quedó truncada por la cadena de acontecimientos cuya génesis era sintetizada así en 2003 por Juan Lombardo, Mercedes Di Virgilio y Leonardo Fernández:

"Se rompen los vínculos internos socioeconómicos que sustentaban los procesos de inversión externos en la economía nacional. El Estado Argentino no puede sostener la tasa de ganancia exigida por el capital internacional. La gran desocupación, la recomposición de la estructura social y la falta de inversión productiva, coinciden con la crisis de las instituciones políticas y la retirada de las instituciones financieras. Se interrumpe, entonces, en corto tiempo, el círculo de reproducción organizado alrededor del beneficio del capital hasta ese momento. Operativamente, en el mercado interno la devaluación de la moneda argentina juega un rol importante, sobre todo con relación a los préstamos otorgados. En el mercado inmobiliario esto afecta tanto a empresas como a receptores privados de préstamos. Las obras tanto de barrios como de infraestructura y equipamiento se interrumpen y el mercado deja textualmente de funcionar, no habiendo una recuperación considerable hasta la fecha".⁸⁴

Buenos Aires, ¿una ciudad latinoamericana más? Una ciudad en rebajas

Como se ha visto, la evolución de Buenos Aires durante la década de 1990 muestra en toda su extensión y crudeza los mecanismos de especialización urbana derivados de la *urbanización*. Un proceso acelerado de puesta en valor de algunos fragmentos del territorio urbano que iba sin embargo dejando lagunas, agujeros y, en el mejor de los casos, líneas de fractura difíciles de recomponer con los planes de ordenación urbana existentes. Más aún cuando, como se ha explicado antes, los instrumentos normativos que tendrían que haber servido como referentes organizadores de las dinámicas de ocupación y transformación del espacio, iban quedando como piezas descontextualizadas dentro del proceso de producción urbana.

El resultado no ha sido otro que un territorio habitado por más de 14 millones de personas donde crisis económica, social y ambiental se dan actualmente la mano de manera evidente. Así, hasta un 20 % del parque de viviendas metropolitano —unas 600.000 sobre un total de 3 millones— es claramente deficitario. La provisión de elementos básicos de urbanización y de calidad residencial sencillamente no existe en una gran parte del territorio conurbano: el alcantarillado, por ejemplo, sólo sirve al 45 % de la población; el 25 % de los habitantes no tienen acceso al agua potable; en

algunos municipios, los servicios urbanos ni siquiera alcanzan al 10 % de la población.⁸⁵

En este diagnóstico se podría incidir aún más en las magnitudes económicas y sociales de la desigualdad, pero quizá la principal conclusión sea lo que Adrián Gorelik, Graciela Silvestri o Pablo Ciccolella han explicado en términos de una "latinoamericanización" de Buenos Aires.

De alguna manera, la excepcionalidad de Buenos Aires como lugar de urbanismo y carácter europeos en América —como lugar con el grado justo de "americanidad" para el visitante europeo como siempre destacaban las guías turísticas—, se había mantenido incluso durante la década de 1980. Sin embargo, la estructura y el paisaje urbanos del Buenos Aires actual acercan la ciudad a otros modelos que habían caracterizado durante el siglo xx metrópolis latinoamericanas como México, Caracas o Sao Paulo. Ciudades que experimentaron procesos de modernización económica y territorial siguiendo el patrón norteamericano basado en el automóvil y la casa suburbana, pero acompañados de fuertes contrastes sociales. Unos procesos urbanizadores que introducían la lógica de la desigualdad en el espacio de forma acumulativa, a través de la producción de enclaves, cuarteando el territorio urbano.

En palabras de Pablo Ciccolella:

"El despliegue bastante intensivo en los años noventa de este tipo de equipamientos comerciales está desencadenando procesos de transformación a priori comparables a los de otras metrópolis latinoamericanas y del primer mundo, con patrones de suburbanización más próximos al modelo norteamericano —en términos de estructura, morfología y paisaje urbanos— ya distintivos de muchas grandes metrópolis latinoamericanas [...] que a los clásicos patrones de metropolización europeos, predominantes hasta hace pocos años en la producción del espacio urbano de Buenos Aires".⁸⁶

En palabras de Adrián Gorelik:

"Si tradicionalmente la modernización en la ciudad había significado expansión urbana y social, en este fin de siglo significa concentración y exclusión; ya no es la clásica oposición entre el norte rico y el sur pobre, sino el desarrollo de una modernización a través de enclaves, bolsones de bienestar, riqueza y, sobre todo, seguridad, cuyo éxito ya no reside en su potencial expansión sino en su contraste con el ocaso del conjunto del espacio público".⁸⁷

Una Buenos Aires más latinoamericana que europea y que se muestra en los escaparates de las agencias de viajes y operadores turísticos como una ciudad en rebajas. En efecto, la devaluación de la moneda sumada a la crisis urbana han hecho aparecer a la ciudad en las guías turísticas

ahora como un destino propicio para disfrutar de un cosmopolitismo de segunda mano y a precios de tercera. Así, en 2002, tan sólo meses después del colapso, un anuncio de la compañía Delta Airlines en Santiago de Chile decía textualmente: "Buenos Aires no es barato, es un regalo". Según datos de la consultora Mercer, Buenos Aires bajaba durante aquel año del puesto 23 al 133 de la lista de ciudades más caras del mundo. Son, en este contexto, los artículos periodísticos los que señalan más claramente el cuaderno de saldos:

"Desayuno por un euro. Una noche de verano inolvidable, a la luz de la luna y a orillas del canal donde se aparkan los veleros, mirando a ciudad desde el nuevo barrio de Puerto Madero, es posible comer en un restaurante italiano de inmejorable cocina, bebiendo vinos argentinos que compiten entre los mejores del mundo, por sólo 12 euros. Con un euro se puede desayunar café con leche, zumo de naranja y tres crocantes medias lunas en el bar de la esquina donde se cruzan las calles Brasi y Defensa, al sur de San Telmo, en el límite con el barrio de La Boca, con todo el tango como música de fondo del paisaje".⁸⁸

Buenos Aires muestra, así pues, un itinerario de urbanización diferente a los ya explicados en los casos de Londres y Berlín, en el cual tiene cabida incluso la estetización de las condiciones de pobreza o conflicto que aún caracterizan a la ciudad actualmente. Las protestas urbanas, la precariedad o el trabajo informal... todo pasa, a través del filtro de la mirada estética, a formar parte de la narración iconográfica que la mirada turística habrá ya consumido antes de visitar la ciudad:

"Buenos Aires no es un casco histórico ni un centro comercial es un quizz le de barrios marcados por las cicatrices de la corrupción, es historias aberrantes, las periódicas decisiones arquitectónicas sin sentido, un pasado de ambición europea que resiste con una nobleza impositiva en muchos edificios que evocan París [...] Durante el día ruidos al grito espeso de la protesta, el reclamo, la bronca y la furia que parecen siempre a punto de desencadenarse. En las noches, luego de que los bartenders arrasen con los restos, los bares de San Telmo, Palermo Hollywood -el barrio mítico de Borges tomado por la movida joven-, Las Cañitas en el Bajo Belgrano, Puerto Madero y demás lugares de moda se calientan hasta la madrugada".⁸⁹