

CLAVES PARA LA COMPRESIÓN DE LAS MUTACIONES RECIENTES EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

RESUMEN

En los últimos tiempos el debate sobre las transformaciones socio-espaciales de las regiones metropolitanas ha dado lugar a una importante cantidad de simposios, seminarios, congresos, etc., poniendo siempre en evidencia que aspectos tales como la fragmentación territorial, la segregación socio-residencial, la hibridación de las áreas periféricas y/o la dinámica financiera inmobiliaria, no se han agotado en su tratamiento. Por el contrario, su vigencia demanda nuevos abordajes y por ende, una forma posible sería plantear algunas claves para analizar un caso de estudio que posee características en común con

algunos otros ejemplos latinoamericanos. La región metropolitana de Buenos Aires, debido a su expansión incontrolada y a los cambios de patrones que la misma presenta (crecimiento tentacular / crecimiento insular) ha sido objeto de variados estudios, que han destacado el impacto de los procesos de globalización económica en relación con la dinámica de las transformaciones territoriales. Es por este motivo que resulta apropiado plantear determinadas dimensiones como claves para la profundización del análisis de dichas mutaciones. La investigación sobre cuatro mega-emprendimientos urbanísticos localizados en la proximi-

dad de los corredores metropolitanos, nos permitirá explicar estos fenómenos recientes y abrir el debate acerca de los desafíos que representan para el ordenamiento urbano territorial.

**PALABRAS-CLAVE: DINÁMICA METROPOLITANA
EXPANSIÓN PERIFÉRICA - AGENTES PÚBLICOS Y
PRIVADOS**

ABSTRACT

In recent years, the discussion on socio-spatial transformations of metropolitan regions has led to a significant number of symposia, seminars, conferences, etc., Always highlighting such issues as the territorial fragmentation, the socio-residential segregation, hybridization of peripheral and / or areas of the real estate financial dynamics have not been exhausted in their treatment. Rather, its validity requires new approaches and thus a possible way would raise some keys to analyze a case study that has features in common with some other Latin American examples.

The metropolitan area of Buenos Aires, due to its uncontrolled expansion and changing patterns that it presents (tentacular growth / insular growth) has been the subject of many studies, which have highlighted the impact of economic globalization processes in relation to the dynamics of territorial transformations. It is for this reason that it is appropriate to raise certain dimensions as key to deepening the analysis of such mutations.

Research on four urban mega-enterprises located in proximity to the metropolitan corridors, allow us to explain these recent developments and

open discussion about the challenges posed to the territorial urban planning.

KEYWORDS: METROPOLITAN DYNAMICS - SPRAWL - PUBLIC AND PRIVATE ACTORS

INTRODUCCIÓN

La región metropolitana de Buenos Aires (RMBA), compuesta por cuarenta municipios y la ciudad autónoma homónima, evidencia una expansión guiada por la traza de corredores viales, incorporando los distritos más alejados como parte de una dinámica funcional (no institucional). Sin embargo, a pesar de los diagnósticos oficiales, no se implementan políticas de ordenamiento urbano-territorial adecuadas.

En este escenario siguen avanzando los grandes emprendimientos urbanísticos, produciendo urbanizaciones de destino incierto. ¿Hasta dónde es aceptable que la RMBA incorpore nuevos municipios a su área de influencia, cuando en el presente ya concentra el 80% del total de la población de la provincia y el 37% del total del país? ¿Cuáles

son los criterios para seguir produciendo suelo urbanizado de baja densidad? ¿Pueden modificar las políticas de planificación los crecientes desequilibrios generados por el urbanismo privado? La situación expuesta que reproduce territorialmente condiciones extremas de polarización y de fragmentación nos llevó a plantear los siguientes objetivos de investigación:

- Profundizar el estudio de las transformaciones recientes de la RMBA, focalizando los cambios en la participación de los actores y en sus acciones sobre el territorio.
- Explicar la dinámica inmobiliaria generada por los grandes emprendimientos urbanos y su apropiación de suelos productivos.

- Indagar en la condición de hibridez de los nuevos productos inmobiliarios y las desigualdades e inequidades territoriales que se derivan de esta situación.

- Reflexionar acerca de la cuestión de la expansión ilimitada de las metrópolis latinoamericanas, que adoptando patrones similares evidencian los efectos de una lógica capitalista extrema.

Como introducción a la problemática del urbanismo privado, vale recordar que hasta hace poco más de una década, los municipios que actualmente conforman la tercera y cuarta corona metropolitana eran considerados en los estudios territoriales como parte del conjunto denominado “municipios del interior de la provincia de Buenos

Aires". Por sus características predominantemente rurales y por la distancia que los separaba de la Ciudad de Buenos Aires, no parecía adecuado englobarlos en la región metropolitana.

Sin embargo, los factores de accesibilidad vial que favorecieron los negocios inmobiliarios a gran escala, los fueron acercando de a poco. Primero la expansión metropolitana se encaminó por los corredores norte y noroeste (Acceso Norte - Autopista Panamericana con sus ramales hacia Escobar y Pilar); luego de terminarse las obras de las autopistas Buenos Aires – La Plata (corredor sur), Ezeiza – Cañuelas (corredor sudoeste) y la Autopista del Acceso Oeste, estas tres nuevas cuñas de expansión urbana pusieron en evidencia el crecimiento orientado casi exclusivamente por los desarrolladores inmobiliarios.

Es de hacer notar que en estos procesos de suburbanización insular, después de la crisis político-económica de 2001, hubo una transformación en la producción inmobiliaria: los mega-emprendimientos cobraron mayor importancia y comenzaron a reproducirse en las zonas más alejadas de la ciudad de Buenos Aires.

Por este motivo nos planteamos las siguientes hipótesis en las que basamos nuestra investigación.

En primer lugar, consideramos que la propuesta de mega-proyectos que reúnen un mix de actividades a una escala comparable a la de pequeñas ciudades autosuficientes, no apunta a la radicación de población permanente, sino a la creación de espacios para el ocio destinados a residentes temporarios.

En segundo lugar, destacamos que la conexión de estos emprendimientos con el sector turístico y su orientación hacia un determinado tipo de usuarios, evidencia mecanismos de diversificación de la dinámica inmobiliaria para asegurar su reproducción y su sustentabilidad.

Y por último, sostenemos que los mega-emprendimientos que están posicionados como exitosos

en su promoción, crecimiento y grado de consolidación, se encuentran a cargo de las firmas desarrolladoras de fuerte presencia en el mercado y se asocian nuevamente con inversores extranjeros.

LOS MEGA-EMPREDIMIENTOS DEL SIGLO XXI

En los años previos a la crisis de 2001, entre 1998 y 2000, cuatro ciudades privadas emergían en la región: Nordelta en el municipio de Tigre ubicado en el segundo cordón y Pilar del Este, Estancias y Ayres del Pilar en el partido homónimo en el tercer anillo. En las zonas sur y oeste de la región, si bien se habían instalado clubes de campo de extensa superficie, ninguno de ellos ostentaba el carácter de ciudad (Mirasoles de Monte Grande, Abril en Berazategui, El Nacional Golf Club en General Rodríguez, entre otros).

El producto inmobiliario ofertado al sector de potenciales compradores definido por los empresarios como ABC1, incluía además de los barrios cerrados con lotes de amplias superficies, un conjunto de equipamientos educativos, sanitarios y de servicios para emular la calidad de vida urbana. Es importante señalar que la estrategia de los desarrolladores apostaba a la mezcla de usos del suelo como factor clave para la radicación de moradores permanentes. Por este motivo, estos proyectos contemplaron la localización de áreas de estudios y oficinas, la radicación de hoteles de cadenas internacionales y la instalación de marcas globalizadas en centros comerciales de gran envergadura. Alrededor de ocho años después de la aparición de los primeros mega-emprendimientos en el corredor sur y sudoeste de la región comenzó la promoción de otras nuevas ciudades, todas ellas cerradas y diseñadas no sólo para residentes estables sino también para turismo internacional. Al mix de actividades mencionadas se le agregan es-

pacios para competencias internacionales de golf y/o de equitación, y en algunos casos áreas diseñadas especialmente para los deportes acuáticos. Las áreas residenciales con lotes que superan los 1.000 m² se complementan con departamentos de uno o dos ambientes, lofts, estudios y hoteles internacionales. No se requiere ser propietario en este tipo de hábitat, por el contrario estos diseños se ofertan para inversionistas. Cabe señalar que el principio de "comunidad cerrada" que dio origen a los primeros emprendimientos, va perdiendo valor. En los mega-emprendimientos, la heterogeneidad de los habitantes se amplía y sólo aparece como elemento en común el status económico que posea el usuario para acceder a las propuestas ofrecidas.

La posibilidad de la construcción en etapas de estos proyectos ha permitido a los desarrolladores incorporar cambios en los planes originales. Un caso emblemático es el de Nordelta (zona norte) que además de seguir comercializando nuevos barrios residenciales ha implementado toda una gama de usos del suelo destinados a visitantes ocasionales.

Las inversiones realizadas en el emprendimiento mencionado superan los trescientos cincuenta millones de dólares y el presidente de la firma desarrolladora estima que llegarán a los mil millones cuando la nueva ciudad esté terminada. De hecho, la misma empresa comenzó en 2008 otro emprendimiento de 1.600 hectáreas y con similares características en el municipio de Escobar (zona noroeste de la región, tercera corona).

Con una inversión de sesenta millones de dólares para la adquisición de los terrenos y para iniciar las obras, Puertos del Lago no convocó a inversores extranjeros, como sucedió en los inicios de Nordelta. Los capitales iniciales, según la explicación de los empresarios, fueron invertidos por la empresa desarrolladora.

La propuesta de la nueva ciudad en Escobar está

basada en la aplicación de criterios que preserven el medio ambiente y que contemplen la utilización de energías renovables. Los proyectistas definen a este emprendimiento dentro de los cánones de la “eco-walking community”; a pesar de que para su concreción se han invadido humedales, se han apropiado de seis kilómetros de costa sobre el río Luján y se han modificado las condiciones del relieve del lugar.

La cantidad acotada de los casos que componen el universo de análisis, ha permitido relevarlos individualmente desde sus inicios hasta el presente. De esta forma se han podido establecer estadios en relación con los objetivos de fundación y la evolución de los proyectos.

A su vez, dicha evolución ha permitido tomar nota de los cambios de estrategia en la producción de estos conjuntos y de la transformación que se está operando sobre el entorno inmediato. Factores como la ubicación, los vaivenes económicos, las campañas de promoción y marketing mejor o peor armadas, y la solvencia de las empresas desarrolladoras inciden de manera directa para poder concretar los proyectos.

Analizando la totalidad de las potenciales ciudades privadas que se encuentran localizadas en la RMBA, pueden distinguirse los siguientes grados de desarrollo:

- Ciudades consolidadas: son aquellas que desde su puesta en marcha hasta la actualidad han ido implementando las etapas de su Plano Maestro, y cuentan con una población estable que se va acrecentando a medida que se inauguran nuevos barrios. Nordelta y Villanueva, ciudades privadas en la zona norte localizadas en el municipio de Tigre y Estancias, en la zona noroeste en el municipio de Pilar, pueden ser incorporadas en este subconjunto. La primera de las mencionadas ya se encuentra incluida en la cartografía oficial del municipio como “localidad”.

- Ciudades en proceso de transformación: en este subconjunto se englobaron los mega-emprendimientos que al no alcanzar sus objetivos tuvieron que adaptarse para no desaparecer. Pilar del Este (zona noroeste, municipio de Pilar) y Puerto Trinidad (zona sur, municipio de Berazategui), evidenciaron un estancamiento en su evolución. El primero de ellos a diez años de su fundación sólo había ejecutado un barrio. En 2008, se produjo el cambio de la firma desarrolladora y el proyecto fue re-lanzado llegando al presente con tres barrios edificados y uno más en proceso de comercialización. En el segundo de los nombrados, el quiebre de la empresa constructora llevó a los propietarios a conformar una cooperativa para poder terminar la construcción de sus viviendas, por lo tanto, el proyecto de ciudad náutica ha devenido en un barrio cerrado.

- Ciudades potenciales: en este subconjunto se englobaron los emprendimientos de reciente inicio. Si bien cuentan con un Plan Maestro aprobado, lo que les ha permitido promover y comercializar sus primeros barrios, en su etapa de ejecución sólo presentan el portal de acceso, el vallado del perímetro y el inicio de algunas edificaciones y obras de infraestructura. En esta categoría hay dos nuevas ciudades localizadas en la zona sur y sudoeste: Área 60 en el municipio de Brandsen y El Principado en San Vicente. En la zona noroeste, Puertos del Lago y San Sebastián en el municipio de Escobar y de Pilar respectivamente, continúan con un lento proceso de crecimiento.

- Conglomerados de urbanizaciones privadas: en este conjunto se integraron urbanizaciones localizadas en diferentes municipios pero que constituyen una unidad funcional a lo largo de un corredor de transporte. Como ejemplo, puede mencionarse el “Corredor Verde Canning-San Vi-

cente” que se encuentra ubicado en la sub-región sudoeste metropolitana. Esta tipología adopta en el territorio una continuidad espacial de conjuntos cerrados de diferentes características; que vistos desde una imagen satelital semejan una especie de “cuña verde” que se prolonga a lo largo del corredor vial de alta velocidad.

- Ciudades estancadas: en este último grupo habría que considerar los proyectos cuyas obras han quedado paralizadas por diferentes motivos. En los casos que tenemos conocimiento se ha tratado de medidas judiciales que dieron curso a la petición de organizaciones intermedias, vecinos y ambientalistas. A esta situación extrema se llegó en el caso de una isla privada en el delta del río Paraná. No obstante, podrían ser estudiados aquellos proyectos que sólo construyeron una parte de su plan inicial y que poseen fracciones de tierra ociosa sin tener que pagar ningún tipo de multa o encarecimiento de las tasas municipales y provinciales.

METODOLOGÍA APLICADA

Para llegar a la clasificación presentada anteriormente, se tomó como base un trabajo expuesto en 2002 en el Coloquio Internacional “Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas” (Vidal-Koppmann, 2002); en el que aparecían los proyectos de envergadura surgidos pocos años antes del cambio de siglo.

Estos mega-emprendimientos urbanísticos salieron a la luz en los suplementos especializados en el mercado de bienes raíces de los diarios de cobertura nacional.

A partir de estos datos, se trabajó con un horizonte temporal de quince años, coincidiendo su comienzo con la aparición de los primeros mega-proyectos (alrededor del año 1998) y se llegó hasta el presente, contando con la base de los dos últimos

censos nacionales de población, hogares y viviendas. El área bajo estudio se circunscribió a los municipios que conforman la tercera y cuarta corona que rodea a la Ciudad de Buenos Aires. La selección se hizo tomando en cuenta que en ellos han recalado los emprendimientos de mayor envergadura (ciudades náuticas, chacras urbanas, nuevas centralidades, etc.); y que además de recibir fuertes inversiones para la concreción de dichos proyectos, han mostrado un dinamismo demográfico sostenido en los dos últimos cortes censales.

La consideración de estos municipios como pertenecientes a la región se fundamenta en el reconocimiento de la traza de la ruta N°6 que circunvala como un tercer anillo el área de estudio, y es tomada como un límite virtual de la región metropolitana, según se desprende de los Lineamientos Estratégicos elaborados por la Secretaría de Vivienda y Urbanismo de la Provincia de Buenos Aires (2007) y de investigaciones publicadas (Ainstein, 2012; Ciccolella, 2011).

En la investigación se utilizaron técnicas de recopilación de información del sector inmobiliario mediante publicaciones especializadas, suplementos periodísticos y encuentros de “real estate”. A esta información se agregó, el estudio de la evolución de los territorios involucrados, con los procedimientos de cortes históricos que facilita el software Google Earth y que fueron corroborados por el trabajo de campo de observación directa.

Con respecto a los emprendimientos, se estudiaron en detalle los proyectos para analizar la variación de las características comparadas con otras tipologías de urbanizaciones privadas, que venimos estudiando desde hace más de una década. La investigación también se focalizó en las empresas desarrolladoras presentes en la tercera y cuarta corona, y en la composición de los capitales invertidos (nacionales, extranjeros, mixtos) Por último, se analizó el encuadre del ordenamiento territorial y de la normativa urbanística

a través de documentos elaborados por el Ministerio Federal de Planificación (Plan Estratégico Territorial, 2005), de los lineamientos estratégicos difundidos por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires; de los estudios críticos sobre la RMBA preparados por el Observatorio Urbano Local Metropolitano (OUL-BAM) y finalmente, a nivel municipal la puesta en marcha (en algunos de los distritos) de planes estratégicos propios.

Las visitas a los municipios y el intercambio con funcionarios del sector de Planificación y/o de Ordenamiento Territorial permitieron acceder a la información sobre recientes re-zonificaciones y cambios en la delimitación de áreas.

Resumiendo, es preciso destacar que la investigación y producción de conocimientos sobre estos escenarios cambiantes, demanda de creatividad para adecuar los métodos de trabajo y obtener los mejores resultados, priorizando el análisis in situ y el seguimiento permanente de las variables estudiadas

CASOS DE ESTUDIO

El último relevamiento realizado hacia fines de 2011 sobre la RMBA, arrojó la cifra de doce proyectos con pretensiones de llegar a convertirse en ciudades privadas (Vidal-Koppmann, 2014). En el Cuadro 1 se ha volcado una síntesis de los resultados obtenidos (cuadro 1).

Los cuatro casos que se describirán a continuación constituyen ejemplos de las ciudades privadas más recientes, que aún se encuentran en vías de construcción y consolidación; pero dada su envergadura, el impacto potencial que podrían producir en las transformaciones socio-territoriales de su área de influencia sería de consideración.

CASO 1: PUERTOS DEL LAGO

Esta ciudad cuyos inicios datan del 2008, es otro mega-emprendimiento de la empresa Consulta

Consultora S.A. quien ha proyectado y construido la ciudad de Nordelta en el municipio de Tigre.

Puertos del Lago es un proyecto semejante al anterior, emplazado en una superficie de 1.600 hectáreas en el distrito de Escobar, en la tercera corona metropolitana. Su corredor de vinculación con la Ciudad de Buenos Aires es la Autopista Panamericana – ramal Escobar y se encuentra a una distancia de aproximadamente 59 kilómetros.

En entrevistas concedidas a la prensa especializada, el presidente de la empresa desarrolladora ha aclarado que la inversión de sesenta millones de dólares para comenzar las obras, ha sido hecha con fondos propios y que el resto se hará sin contar con capitales externos, estimando un monto de alrededor de mil millones de dólares invertidos a la finalización de las obras.

Si bien este proyecto se encuentra más alejado de Buenos Aires que la ciudad privada de Nordelta (distante a 30 kilómetros) ofrece también la posibilidad de comunicación fluvial, ya que cuenta con seis kilómetros de costa sobre el río Luján, según se aprecia en la Figura 1.

Es de destacar que a diferencia de lo que sucedió en el municipio de Tigre, este proyecto ha sido cuestionado por los vecinos y las asociaciones ambientalistas del municipio receptor. Las críticas están basadas en la apropiación de humedales, en la modificación en la fauna y flora local, y en las transformaciones del territorio que podrían tener impactos altamente negativos.

PROYECTO	MUNICIPIO	BARRIOS	POBLACIÓN	OBSERVACIONES
Nordelta	Tigre / norte	20 + área central + colegios + c. salud +universidad	130.000 hab.	90% del predio son humedales. Salida al río Luján
Villanueva	Tigre / norte	11 + centro comercial y de servicios	45.000 hab.	Laguna + salida al río Luján
Estancias del Pilar	Pilar / noroeste	5 + 3 clubes temáticos + área central (El Pueblo)	8.000 hab. (Se redujo la cifra inicial)	Laguna artificial aprovechando una cava
Pilar del Este	Pilar / noroeste	3 + 1 en etapa de construcción	45.000 en el proyecto fundacional	Cambio de empresa desarrolladora
Puertos del Lago	Escobar / noroeste	20 + área central	Sin datos	6 km de costa sobre el río Luján
San Sebastián	Pilar / noroeste	13 + espacios deportivos, comerciales, educativos	25.000 habitantes (<8restimada)	Barrios con proximidad al río Luján
Puerto Palmas	Campana / norte	3 + c. comercial + villa náutica + bahía	Sin datos	Frente sobre Paraná de las Palmas – C. ecológica
Puerto Trinidad	Hudson (Berazategui) / sur	1 + muelle y servicios	80 familias	Posee 1 Km de costa s/ Río de la Plata
Colony Park	Tigre (Delta) / norte	Isla privada con 5 barrios	Sin datos	Suspendido por intervención judicial
Reserva Los Cardales	Campana / norte	Residencias + deptos. + hotel de lujo (Sofitel)	Sin datos	Reserva natural con laguna de 20 has,
Área 60	Brandsen / sur	15 + c.comercial + hotel internacional	15.000 habitantes	Sólo hay dos barrios en construcción
El Principado	San Vicente / sudoeste	Residencias uni y multi-familiares + área central y sectores deportivos	Sin datos	Ciudad náutica, sectores comunicados por canales
Mirasoles	E. Echeverría / sudoeste	4 + área comercial + parque industrial	Sin datos	Diseño semiabierto. Parque industrial (60 Has)
Pampas Pueblo de Hudson	Berazategui /sur	4 + Centro cívico comercial	Sin datos, mix de residencias+torres	Apertura al Río de la Plata (muelle)

Cuadro 1- Mega-emprendimientos en la RMBA **Fuente:** Elaboración propia sobre la base de suplementos especializados, 2012

CASO 2: SAN SEBASTIÁN

Este mega-emprendimiento se encuentra ubicado en el municipio de Pilar, próximo al límite con el de Escobar. Está situado en la zona noroeste en la tercera corona metropolitana y a una distancia de Buenos Aires de aproximadamente 60 kilómetros.

Al igual que el caso anterior han sido diseñados trece barrios además de las áreas comunes; y el desarrollo del proyecto ha insumido una superficie de 1.110 hectáreas, de las cuales 159 están ocupadas por lagunas internas.

El Plano Maestro (Figura 2) contempla la construcción de trece barrios con un promedio de 350 lotes en cada uno de ellos y vastas superficies destinadas a espacios deportivos, comerciales, educativos y de servicios. Establece, además, una reserva de once hectáreas para la construcción de un área central (El Pueblo).

El comienzo de las obras data de 2009 y a pesar de ser bastante reciente, según la empresa que lo desarrolla y comercializa (EIDICO S.A.) ya hay 10 barrios suscriptos al 100%.

Cabe agregar que la misma empresa está desarrollando desde 2008 otra ciudad privada en el municipio (Pilar del Este), a una distancia de 60 Km del centro de Buenos Aires.

Sin embargo, la construcción de este mega-emprendimiento fue rechazada por vecinos y organizaciones ambientalistas en una audiencia pública realizada en el municipio de Pilar en febrero de 2011.

La principal crítica se sustentaba en que el proyecto se emplazaba sobre un amplio humedal y se podían prever las inundaciones que produciría la transformación del territorio. Por otra parte, cabe agregar que con anterioridad, en el año 1999 las autoridades del municipio habían aprobado la construcción de otro proyecto que no llegó a concretarse (Sol de Pilar), ya que los terrenos estaban anegados en su totalidad (Publicación Digital El Tigre Verde, 23/02/2011).



Figura 1: Plano Maestro de Puertos del Lago. **Fuente:** sitio oficial del proyecto www.purtosdelago.com, 2012



Figura 2: Plano Maestro de San Sebastián. **Fuente:** sitio oficial de la empresa EIDICO S.A., 2012.

CASO 3: ÁREA 60

La propuesta de Área 60 (ciudad privada) se basa en la edificación de 15 barrios en una fracción de tierra de 815 hectáreas, dotados de todas las infraestructuras y con alta tecnología de comunicaciones. Se trata de uno de los mega-proyectos más alejados del centro de Buenos Aires, puesto que está situado en la zona sur, en la cuarta corona metropolitana (municipio de Brandsen). Se vincula con la Autovía 2 (a la altura del kilómetro 64) que comunica con la ciudad balnearia de Mar del Plata, y se encuentra aproximadamente a una hora de la ciudad de Buenos Aires.

Actualmente, sólo dos barrios están en proceso de construcción y de comercialización; y por lo tanto, sería demasiado arriesgado conjeturar sobre la evolución de este proyecto. Sus desarrolladores (Grupo Sepimo) han estimado una inversión total de U\$S 88 millones que provendrán de recursos propios; aunque hasta el presente se han desembolsado U\$S 42 millones para las obras de los dos primeros barrios.

En forma independiente, un grupo empresario italiano invertirá otros U\$S 50 millones para la construcción de un área central denominada El Borgo, que se conecta con uno de los barrios cerrados del Plano Maestro.

La particularidad de este espacio que abarcará 11 hectáreas, consiste en sus características edilicias. El Borgo está diseñado como una aldea italiana del Medioevo según puede verse en la Figura 3; y en este pueblo en miniatura se edificarán cuatrocientos departamentos destinados a vivienda, locales gastronómicos, comerciales y de amenidades y plazas.

Al frente de este proyecto se encuentra un equipo de arquitectos italianos dirigidos por el Arq. Vittorio Grattarola, quien define los objetivos de este emprendimiento como sigue:



Figura 3: El Borgo en Área 60. **Fuente:** sitio oficial del Proyecto www.area60.com 2011

Por qué El Borgo en Brandsen y en Área 60 “Brandsen es sinónimo de “reserva verde a pocos minutos”. Sus grandes extensiones de espacios verdes han sido uno de los grandes atributos que detectaron los desarrolladores. El segundo gran atributo es el acceso: la autovía 2 implica un acceso incluso mejor que la zona norte, permitiendo arribar a la zona de Puerto Madero en menos de 35 minutos. Hoy la zona de Brandsen, por precios y nivel de desarrollo, es una real oportunidad de inversión. Sin dudas Brandsen y La Plata se convertirán en el nuevo sur, un nuevo polo de desarrollo en donde El Borgo y Área 60 serán grandes protagonistas. Hoy se pueden encontrar iguales productos hasta un 50% más económico en comparación con zona norte.” (Nota del Diario Clarín, Suplemento Countries, 28/08/2011)

Cabe remarcar que aparece una variación en cuanto a la organización financiera del proyecto. Además de la asociación del grupo desarrollador local con los inversores italianos, se realizó un convenio con la empresa de telefonía Telecom por un monto de U\$S 4 millones para construir una red de cableado de fibra óptica domiciliaria.

Y el otro elemento diferenciador, está constituido por la “aldea medieval” pensada como atractivo para eventuales turistas internacionales.

CASO 4: EL PRINCIPADO DE SAN VICENTE

El “Principado de San Vicente”, actualmente en etapa de construcción y venta, fue concebido por sus proyectistas como una ciudad náutica dentro del municipio homónimo. Los barrios cerrados se encuentran conectados por canales y para asegurar la infraestructura turística, el plan contempla la localización de un hotel internacional (Figura 4). Conviene aclarar que el partido de San Vicente se ubica dentro de un dinámico circuito de desarrollos inmobiliarios: el denominado “corredor verde Canning - San Vicente”, asociado a la traza de la

autopista Ezeiza – Cañuelas y su prolongación a través de las rutas provinciales 52 -58.

En esta zona del sudoeste metropolitano se erigen más de treinta proyectos de urbanizaciones privadas con diferentes grados de consolidación; y, además, concentra diez mega-proyecto, entre ellos “El Principado”. Las características socio-espaciales de los municipios que integran este corredor (Ezeiza, Echeverría, Presidente Perón, San Vicente y Cañuelas) son variadas.

Mientras que algunos de estos distritos están muy poco urbanizados y con amplios territorios agropecuarios (por ejemplo, Cañuelas y San Vicente), otros son netamente urbanos. Sin embargo, todos ellos poseen en común un alto déficit de viviendas y de infraestructura y servicios básicos, que se refleja en los porcentajes de población con nece-



Figura 4: Plano Maestro de El Principado de San Vicente. **Fuente:** información publicitaria en el sitio web del proyecto, 2009

sidades básicas insatisfechas (NBI).

Dentro de este entorno de pobreza se erige esta ciudad náutica que comenzó a construirse en 2009. Los avances son por etapas para la entrega de viviendas. Sus desarrolladores estiman que serán necesarias entre 5 o 7 etapas con una duración promedio de cada una de ellas de dos años. El programa de obras contempla la construcción de un centro educativo, un centro de salud, un centro comercial, un club de golf, otro de equitación y dos apart-hotel.

La singularidad del proyecto reside en que todos los barrios estarán vinculados por canales fluviales navegables, “al mejor estilo delta” según la opinión de sus diseñadores. El predio de 200 hectáreas se estructura en base a una red de lagunas artificiales y canales, que sólo pueden conducir hasta los límites vallados del emprendimiento, lindero a otra urbanización cerrada de la misma firma.

No se han podido obtener datos sobre la inversión total a realizar, pero sí se sabe que la obra se ha iniciado con recursos propios de la empresa desarrolladora, quien además de construir financia la comercialización de las unidades de vivienda, promocionando planes con ventajas para compras mayoristas o corporativas.

CUESTIONES PARA REFLEXIONAR

El horizonte temporal de más de una década ha permitido no solamente ver la evolución de los primeros proyectos de ciudades privadas que aparecieron a partir de 1998; sino también ha servido para constatar el cambio de estrategias en las firmas desarrolladoras, el cambio de actitud de los residentes en ciudades vecinas a los megaproyectos y el rol de los agentes estatales frente a esta problemática.

Con respecto a la evolución de las ciudades satélites privadas, se verifica la tendencia a “abrir la ciudad” a nuevos segmentos de usuarios: los visi-

tantes temporarios y el turismo. La incorporación en casi todos los proyectos de hoteles de cadenas internacionales y edificios para apart-hotel es un indicador importante. La comunidad cerrada del “entre nos” (Bauman, 2003) va dando paso a habitantes más heterogéneos.

Asimismo la creación de áreas temáticas (El Borgo) o de circuitos deportivos para la realización de competencias internacionales (específicamente, golf y equitación) pone en evidencia una “generación de emprendimientos” volcados hacia las actividades de esparcimiento. Sólo en ciudades como Nordelta o Puertos del Lago aparecen diseñadas áreas para estudios y oficinas (espacios de trabajo para el sector terciario).

Otra cuestión a destacar es la envergadura comercial de las empresas desarrolladoras. En el mercado inmobiliario se perfilan unas pocas firmas al frente de los mega-emprendimientos. En varios de los ejemplos observados las empresas están desarrollando simultáneamente más de una de estas miniciudades (EIDICO, Consultatio, por citar algunos ejemplos). Dichas empresas se están manejando con capitales propios (en su mayoría locales) y han diseñado estrategias de financiación para atraer inversores desde el inicio de los proyectos.

La actitud de los actores de la sociedad civil también puede decirse que ha variado con el correr de los años. En la década de los 90 trascendían algunos casos aislados de vecinos afectados por la localización de urbanizaciones próximas. Las protestas surgían como consecuencia del empeoramiento del entorno inmediato de los barrios, que sufrían los impactos negativos de las transformaciones del paisaje (inundaciones, desvíos de calles, senderos peatonales inseguros, etc.) y han mostrado una activa concurrencia a asambleas y convocatorias comunales.

En los últimos años, los vecinos se han organizado junto con asociaciones no gubernamentales. Existe una mayor información sobre los mega-proyectos

y aunque las asambleas no poseen carácter vinculante, se ha logrado frenar el avance de obras que podrían afectar la calidad de vida urbana. Es importante destacar que al presente, se encuentran varios mega-emprendimientos detenidos hasta tanto la provincia de Buenos Aires no promulgue el Plan de Manejo Ambiental.

Con respecto al ordenamiento territorial, cabe hacer una reflexión acerca de la localización de más de doce ciudades privadas que como satélites de la ciudad de Buenos Aires se han implantando en los municipios de la periferia. Resulta notorio que esta situación no aparezca tratada en los Lineamientos Estratégicos de la provincia de Buenos Aires (2007), ya que se estaría conformando un sistema de centros urbanos privados en paralelo con el sistema urbano-regional existente. No obstante, se vislumbra una posición diferente frente al tema por parte del COFEPLAN (Consejo Federal de Planificación, organismo de nivel nacional), quien está estudiando la posibilidad de articulación entre las urbanizaciones cerradas y el resto del tejido urbano.

Por último, habría que considerar la transformación que este nuevo sistema de ciudades podría significar a nivel político-administrativo. En este sentido, el hecho de que la ciudad de Nordelta ya sea considerada por el municipio de Tigre como una “localidad privada”, plantea un nuevo escenario; comienza a perfilarse otra problemática: la gobernabilidad de las ciudades privadas. En los EE.UU. de América, varios millones de personas habitan en municipios privados. Esta situación descrita con todo detalle en la obra *Privatopia* (Mac Kenzie, 1994) y estudiada en sus aspectos más críticos por el urbanista Mike Davis (1993), debería servir para analizar en profundidad el caso argentino, y quizás otros en el resto de América latina.

BIBLIOGRAFÍA

- Ainstein, L. (2012). Estructuración urbana, institucionalidad y sustentabilidad de ciudades metropolitanas y regiones difusas, Buenos Aires, Eudeba.
- Bauman, Z. (2003) Comunidad. En busca de seguridad en un mundo hostil, Buenos Aires, Siglo XXI de Argentina Editores.
- Ciccolella, P. (2011) Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización, Quito, OLACCHI.
- Davis, M. (1993) Cidade de Quartzzo. Escavando o futuro em Los Angeles, Sao Paulo, Editora Página Aberta.
- Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (2007) Lineamientos estratégicos para la Provincia de Buenos Aires, La Plata, Secretaría de Vivienda y Urbanismo.
- Mac Kenzie, E. (1994) Privatopía. Homeowner Associations and The Rise of Residential Private Government, New Haven, Yale University Press.
- República Argentina. Ministerio de Planificación Federal, Inversión y Servicios Públicos (2005) Plan Estratégico Territorial, Buenos Aires, Subsecretaría de Ordenamiento Territorial.
- Vidal-Koppmann, S. (2014) Countries y barrios cerrados. Mutaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires, Buenos Aires, Dunken.
- Vidal-Koppmann, S. (2012) Movilidad y urbanizaciones privadas. Consecuencias socio-espaciales del corredor sudoeste en la región metropolitana de Buenos Aires. En Liberali, A. (Directora) Movilidad y Pobreza. Una prioridad para el Área metropolitana de Buenos Aires, Buenos Aires, Ediciones CETAM-FADU, pp.11-36.
- Vidal-Koppmann, S. (2002) "Nuevas fronteras intraurbanas: de los barrios cerrados a los pueblos privados. Buenos Aires, Argentina". En L. Cabrales Barajas (Coord.), Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas, México DF., Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades y UNESCO, pp. 265-283.