

Rastreando las marcas territoriales de las nuevas periferias urbanas de la Región Metropolitana de Buenos Aires. El caso de Pilar

32.2

María Agustina Frisch
magustinafrisch@gmail.com

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Sociales. Instituto de Investigaciones Gino Germani. Becaria doctoral Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

ORCID: <https://orcid.org/my-orcid?orcid=0000-0002-3999-1927>

Lavoratorio

Resumen

Este artículo se propone aportar al campo de los estudios urbanos desde las ciencias sociales, a partir del estudio de caso de la ciudad de Pilar situada en la Región Metropolitana de Buenos Aires, Argentina. Tal elección se basa en que se trata de un municipio atravesado por procesos de neoliberalización urbana en una escala tan pronunciada que lo vuelve único en su tipo, con procesos que datan de la década de 1990 y continúan en la actualidad. El trabajo propone dar cuenta, a partir de la identificación de las marcas territoriales de estos procesos, de la interrelación entre el territorio y las desigualdades sociales que se actualizan, afirman y (re)producen en el espacio urbano. Para ello, se reconstruyen los hitos distintivos del crecimiento urbano de esta ciudad en base a fuentes estadísticas secundarias y la observación de campo. Se concluye que es una ciudad con un crecimiento y desarrollo urbano fuertemente orientados por el mercado, con consecuencias como un creciente desacople en formas de vida de sus habitantes que se expresa en procesos cotidianos de segmentación y (des)encuentros entre los diversos grupos sociales que habitan este distrito.

Palabras clave: Buenos Aires, neoliberalismo, crecimiento urbano, segmentación urbana, desigualdades sociales

TRACING THE TERRITORIAL MARKS IN THE NEW URBAN PERIPHERIES OF THE METROPOLITAN REGION OF BUENOS AIRES. THE CASE OF PILAR

Abstract

This article aims to contribute to the field of urban studies from the Social Sciences. It is based on the case of Pilar City, located in the Metropolitan Region of Buenos Aires, Argentina. This case was chosen based on the fact that Pilar is a district undergoing processes of neoliberalization on such a pronounced scale that it makes it unique in its kind, with processes that date back to 1990s and are active today. This paper aspires to account, by the identification of the territorial marks of these processes, the interrelation between the territory and the social inequalities that are updated, affirmed and (re)produced in the social space. To achieve this, the distinctive milestones of the city's urban growth are rebuilt based on secondary statistical sources and field observation. This article concludes that Pilar is a district in which its growth and urban development are strongly oriented by the market, with consequences such as the incremental decoupling in the ways of living of its inhabitants, expressed in daily processes of segmentation and (dis)encounters between the various and diverse social groups that inhabit the city.

Keywords: Buenos Aires, neoliberalism, urban growth, urban segmentation, social inequalities

Recibido: 15 de junio del 2022

Aceptado: 23 de septiembre del 2022

Introducción

El interés por la elección de Pilar como objeto de estudio para abordar la dimensión territorial de las desigualdades sociales es múltiple. Llama inicialmente la atención su crecimiento demográfico: Pilar es el municipio de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) que más creció en términos poblacionales, en las últimas décadas. Desde 1991 hasta 2010, creció un 130%. Este crecimiento acumulado estuvo muy por encima del crecimiento promedio de la región, el cual fue del 28%. Esta ciudad se encuentra en la zona norte de la RMBA, a 54 km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y cuenta, según los datos del último censo na-

cional, con aproximadamente 300 mil habitantes que se duplican durante fines de semana y temporadas altas.

Asimismo, hay un rasgo distintivo en esta ciudad que motiva este abordaje: la particular distribución de la población en su territorio, donde llama la atención el contraste entre la presencia de espacios privados, en general con grandes infraestructuras modernas –principalmente urbanizaciones cerradas y centros comerciales–, conviviendo con otros espacios de infraestructuras precarias –como los asentamientos y centros comerciales informales. Este constituye el segundo rasgo distintivo importante de la ciudad respecto del resto de los municipios que componen la región: Pilar concentra la mayor cantidad de urbanizaciones cerradas (de aquí en más, UC) de toda la RMBA; casi un cuarto del total de las que existen en la Provincia de Buenos Aires (PBA). Por último, y fuertemente relacionado a la presencia de este tipo de urbanizaciones residenciales, la ciudad se caracteriza por la ausencia de un centro urbano definido, debido a la constante emergencia de nuevas subcentralidades dispersas en el territorio. Estas características llevan a preguntarse por los procesos socioeconómicos que sirvieron de marco a la evolución de la ciudad y a su actual configuración socioterritorial.

En la década de 1990 se dio un quiebre en las formas típicas de habitar las periferias de la RMBA a partir de un proceso persistente de neoliberalización urbana, siendo Pilar un caso emblemático, en donde los modos de vida urbanos de sus habitantes no pueden pensarse por fuera de la reconfiguración socio-territorial del partido. En este contexto, el objetivo del artículo es aportar a la conceptualización de estos procesos desde un estudio de caso, buscando comprender el rol del territorio, en tanto que dimensión clave, en la producción y reproducción de las desigualdades –materiales y simbólicas– entre los residentes de las nuevas periferias metropolitanas. A fin de llevar esto a cabo, el proyecto pone foco en el municipio de Pilar, particularmente a partir del ‘despegue’ (en términos de crecimiento demográfico y de desarrollo de obras de infraestructura urbana) que se dio en la década de 1990 hasta la actualidad.

En este marco, el territorio en tanto dimensión analítica tiene una característica particular: es justamente en y desde el espacio (social) donde se proyectan y se llevan a cabo –es decir, se producen y reproducen– las distintas prácticas de los sujetos, y donde éstas cobran sentido en sus dimensiones material y simbólica. El territorio, en términos sociales, es al mismo tiempo material y simbólico. De esta manera, el territorio, en tanto espacio social, es una dimensión analítica en donde las experiencias de los sujetos son indisociables de sus prácticas concretas. Las posibilidades de acceso a una vivienda, las formas en las que se desplazan las personas por el espacio público, el acceso (o no) a los bienes y servicios públicos de una

ciudad son también factores de desigualdad y su relevancia cobra sentido desde una perspectiva relacional.

Asimismo, la disposición en el territorio de equipamientos urbanos (ya sean públicos o privados) también guarda relación con las formas en las que se estructura la desigualdad. La oferta pública y privada de bienes y servicios se destaca en Pilar no tanto por su competencia o complementación sino por su contraste en términos de acceso desigual: colegios privados bilingües versus escuelas públicas deficitarias; un hospital privado de altísima tecnología para portadores de prepagas y obras sociales frente a un hospital municipal desbordado y una eterna obra que promete su ampliación y modernización; urbanizaciones cerradas que se garantizan no solo la infraestructura interna sino también la construcción de sus propios accesos pero que no construyen las veredas para que transiten los peatones del lado de afuera de los muros, son apenas algunas de las imágenes que evidencian la multidimensionalidad de las desigualdades en esta ciudad y la relevancia de abordarlas desde el territorio. En este sentido, las experiencias en las formas de habitar, transitar y consumir son muy distintas tanto por las inequidades en el poder adquisitivo de los sujetos, así como a partir de los dispares entornos materiales del hábitat en el que residen y por los cuales se desplazan, como también por los medios desplegados para ello.

Los hallazgos que presenta este artículo están basados en los resultados publicados en la tesis de maestría titulada *Habitando las desigualdades la ciudad de Pilar en las periferias urbanas de la Región Metropolitana de Buenos Aires*¹. Principalmente, se presentan los resultados del trabajo de campo, con un diseño metodológico es de corte predominantemente cualitativo, basado en observaciones de campo realizadas entre enero y octubre del 2021. Estas observaciones se reinterpretan en función del análisis de fuentes de datos secundarias, provenientes de distintas agencias públicas nacionales (como el INDEC), provinciales (ARBA) como municipales.

El artículo se organiza en cinco apartados, aparte de esta introducción. El primero de ellos es un breve repaso por el estado de la cuestión sobre los aportes de diversxs autorxs acerca de los procesos de suburbanización metropolitanos. A continuación, se presentan las coordenadas teórico epistemológicas desde las cuales se aborda este trabajo en particular. Luego, se presenta el caso de estudio en relación con el contexto sociohistórico que le dio marco al despliegue urbano de Pilar, así como una caracterización del partido para poner en perspectiva su relevancia. Luego, se abordan las marcas territoriales de los procesos de transformación de Pilar. Finalmente, se presentan las reflexiones del trabajo.

1 Datos de la tesis

Características del auge y despliegue urbano de Pilar

El rápido crecimiento de Pilar y su desigual desarrollo no pueden pensarse por fuera del contexto político y socioeconómico que se consolidó en la década de 1990. Este periodo de gran desarrollo urbano del partido se dio en un contexto de creciente microsegregación: esto es, la coexistencia en un mismo territorio de tipologías residenciales tributarias de la suburbanización de los sectores medios altos y altos (en urbanizaciones cerradas), y por el otro, la aparición de múltiples asentamientos de origen informal en territorios aledaños (Ciccolella, 1999; Pirez, 2014; Robert, 1998; Svampa, 2008; Torres, 2006). Estos fenómenos coincidieron con la emergencia de grandes obras de infraestructura de capitales privados que fueron cruciales para comprender tal despegue: la ampliación de la autopista Panamericana le dio a Pilar una conexión inmediata con el principal centro urbano del país, se suma al ya consolidado Parque Industrial Pilar recientemente revitalizado a partir del desembarco de empresas multinacionales y grandes grupos empresarios (Arizaga, 2004; Carman, 2015; Vidal-Koppmann, 2007).

Históricamente, la producción de la periferia estuvo a cargo de los sectores de menores ingresos que no tenían la posibilidad de acceder al suelo urbano a través de transacciones de compra venta formales. Estos, accedían a la tierra mediante los loteos populares que se dieron por terminados durante la última dictadura militar. Sin embargo, a partir de la década de 1990, el crecimiento de la periferia se presenta bajo dos caras: por un lado, continúa el desplazamiento de las poblaciones más vulnerables y de menores recursos desde la CABA y otras ciudades a la RMBA (entre otras causas debido a los procesos porteños de gentrificación, desplazamiento y desposesión que se arrastran desde mediados de la década de 1970), y en paralelo, un proceso de suburbanización privada protagonizado por los grupos sociales de mayores ingresos (Prévôt Schapira y Velut, 2016, Janoschka, 2002; Svampa, 2008).

Otra característica que marcó a esta época fue la reforma del Estado, que implicó un notorio incremento de las inversiones locales y extranjeras relacionadas a la puesta en marcha de la privatización y concesión de empresas estatales y servicios públicos (Ciccolella et al, 2015; Pirez, 2016; Pirez 2014; Prévot-Schapira y Velut, 2016). La ciudad de Pilar no fue ajena a estas tendencias, ya que repercutieron en la configuración socio-espacial del partido, reconfigurando el territorio y complejizando las formas de desigualdad social y los vínculos entre los distintos grupos sociales involucrados (Frisch, 2022).

El neoliberalismo como lógica urbana pilarense

Uno de los fenómenos más distintivos del período tiene que ver con la irrupción del neoliberalismo como rasgo distintivo del período. A continuación, se propone una sistematización del concepto a partir de distintos autores, buscando aportar a una caracterización de los fenómenos urbanos desde esta perspectiva. La morfología de las ciudades se encuentra, en gran medida, condicionada por la lógica (que puede darse tanto bajo formas institucionales como mercantiles, formales o informales) que cobra la disputa organizativa de nuestras sociedades capitalistas: aquella por la apropiación del excedente. Una de las características propias de las sociedades capitalistas es considerar a la tierra como una mercancía, es decir, atribuyéndole un valor de cambio. En este sentido, el espacio urbano se constituye en una dimensión clave en los estudios de la desigualdad y las disputas por el espacio urbano, en donde las posibilidades de acceso, movilidad y usos de la ciudad se ven fuertemente vinculados a las formas de organización social del territorio.

El espacio urbano, desde esta clave, no es una mera coordenada desde se inscriben los fenómenos sociales, sino que ambos mantienen una relación que, como sugieren Di Virgilio y Perelman (2019), es más bien ontológica. Desde esta perspectiva, tanto la estructura de clases como el diseño de la ciudad deben tenerse en cuenta para explicar las desigualdades que constituyen el marco de los conflictos y disputas por la apropiación (material y simbólica) del espacio social. La desigualdad y, por lo tanto, “los procesos de segregación se construyen sobre la base de elementos materiales y simbólicos, históricamente producidos, social y territorialmente contextualizados”, así como temporalmente situados (Di Virgilio y Perelman, 2019, p. 15).

En este sentido, el proceso de neoliberalización de la sociedad tiene sus efectos: en la dirección económica y política de la gestión pública y su directo impacto en la distribución de posiciones de la estructura social y económica de la sociedad, la irrupción de nuevos actores y formas de apropiación del excedente (con nuevas disputas por la apropiación del espacio urbano). Dicho de otro modo, el neoliberalismo como proceso tiene efectos en el territorio, que se pueden observar en el mediano término en distintas ciudades. El concepto de neoliberalización enfatiza el estado de proceso con efectos o “proceso de transformación socioespacial” (Peck et al., 2009: 95) y no en su condición fenómeno acabado (Peck et al, 2019). Estos efectos, entre otros, tienen que ver con un recorte en el gasto (social), tendencias hacia la privatización y desregulación y una acentuada subordinación a las lógicas pro-mercado de las políticas vinculadas al desarrollo urbano, “así como una mayor subordinación del lugar y del territorio a estrategias especulativas ligadas al lucro, a expensas del valor de uso, necesidades sociales, y bienes públicos” (Peck et. al, 2013: 1092).

Es importante resaltar, siguiendo a Peck et al. (2013), que el neoliberalismo

es un proceso que, lejos de tener efectos predeterminados universales, presenta ciertas características comunes a los lugares, socialmente e históricamente situadas, en donde las ciudades son constitutivas-de y constituidas-en el proceso de neoliberalización.

Harvey (2003), define al neoliberalismo como una doctrina de economía política que presenta en oposición “al comunismo, al socialismo y a cualquier otra forma de intervención activa del gobierno” con efectos en las sociedades debido a la insistencia de recortar el rol del Estado ante cualquier actividad que implique ir “más allá de la necesaria para proteger la propiedad privada, las instituciones de mercado y la actividad empresarial” (p. 124). Desde este punto de partida, y teniendo en cuenta que siempre hay algo más ocurriendo que el neoliberalismo (Peck et al., 2013), señalar que Pilar es un caso de ciudad de características neoliberales es más un énfasis en este rasgo distintivo antes que un intento por agotar el análisis allí.

Este trabajo sostiene como perspectiva teórica aquella que propone considerar a la ciudad como un producto, es decir, como el resultado de un proceso de producción y no solamente como un objeto de consumo material y simbólico (Topalov, 1979). En este sentido, la ciudad no se considera una realidad ya dada, sino el resultado de una serie de procesos de urbanización capitalista en un contexto en el que “la política urbana, que no puede reducirse a una actividad de planificación, se convierte en un momento de un proceso social complejo, el de las luchas de clase donde están incluidos, en particular, los movimientos sociales urbanos” (p.8).

Lefebvre (2013), por su parte, también comprende al espacio como un producto social desde una perspectiva que permite la posibilidad de reconstruir el proceso de producción de ese espacio, para advertir el objeto de estudio desde dos dimensiones: una dimensión histórica o diacrónica que permite dar cuenta de la historia de la ciudad y su evolución en el tiempo, y una sincrónica, comprendiendo las formas en las que se despliegan las distintas lógicas del habitar en la actualidad. En el capitalismo tardío, el espacio concebido se manifiesta como dominante, como espacio instrumental “bajo discursos pretendidamente clarificadores y coherentes, como producto acabado y aislado, lo que hace que se muestre desgajado de los procesos de producción y con ellos de las relaciones de producción, dominación y explotación” (Martínez Lorea, 2013: 15). Retomar esta lectura es oportuno para dar cuenta de las contradicciones en el espacio urbano en el sentido que, a medida que se urbaniza el mundo, hay una mayor tendencia a la segregación de los territorios y sus respectivas poblaciones a partir de una fragmentación que se manifiesta como un doble movimiento: la homogeneización de los espacios y la atomización de los ciudadanos.

Recuperando de Castells (1976) el tema de la producción social de formas espaciales, este doble movimiento de la urbanización se comprende en tanto que un proceso mediante el cual una parte importante de la población se concentra en un espacio determinado, construyendo “aglomeraciones funcional y socialmente interdependientes desde el punto de vista interno, y en relación de articulación

jerarquizada (red urbana)” (p. 26). La jerarquización del espacio en Pilar es evidente: alrededor de los principales accesos se encuentran los principales enclaves privados, incluso los más exclusivos, y se provee a todos estos de valores de uso como servicios básicos de infraestructura y bienestar, tanto públicos como privados. A medida que crece la distancia respecto de estos accesos, las condiciones de habitabilidad de las urbanizaciones se vuelven más precarias, debiendo garantizarse la provisión de estos servicios de manera particular, en caso de poder hacerlo, o vivir en condiciones de precariedad. De esta forma, la ciudad se jerarquiza entre su casco histórico y subcentralidades tradicionales, territorialmente acotados en la traza urbana, los nuevos enclaves privados (exclusivos y excluyentes) y las nuevas zonas que crecieron a partir de las ventas de los últimos loteos para sectores populares, que muchos resultaron en asentamientos o barrios con ausencia de infraestructura básica y tomas de tierras.

Estas nuevas formas de apropiación del espacio por parte de los sectores medios y altos, tienen un impacto directo en la producción de valor de uso de la ciudad. Si la función del Estado es proveer este tipo de valor de la ciudad para sus habitantes, y el Estado se ve afectado por los intereses en pugna de la clase dominante, entonces se puede comprender desde esta perspectiva el abandono de en la planificación del valor de uso de la ciudad durante estos años, excepto para favorecer el crecimiento y propagación de los diversos enclaves privados, ya sean residenciales o comerciales. En otras palabras, los valores de uso de la ciudad “están formados por un proceso ciego, sin sujeto, es decir, el movimiento de búsqueda de la ganancia privada de cada polo autónomo de acumulación” (Topalov p.9). Por lo tanto, “la urbanización capitalista es, ante todo, una multitud de procesos privados de apropiación del espacio” (Topalov, p. 12).

Por último, en Pilar es evidente la crisis de los medios de consumo colectivo urbanos. Jaramillo (1988) habla entiendo a esta como un problema que pone en evidencia los límites de la socialización capitalista. Para el autor, algunos de estos consumos colectivos son formas de vida para los sectores populares. Como Topalov (1979), Jaramillo considera a la urbanización capitalista como uno de los soportes que sustentan la cooperación a nivel de toda la sociedad, en el sentido que la concentración en un espacio reducido, “estrecha el entrelazamiento de los capitales individuales y aumenta su productividad, reúne a los consumidores y facilita la circulación de mercancías, compacta la fuerza de trabajo y facilita su reproducción colectiva, abre el campo para actividades especializadas que sustentan la acumulación” (Jaramillo, 1988, p. 132).

Sin embargo, esta concentración acarrea una serie de ‘costos’, es decir, exige la creación de unos valores de uso que implican el consumo de cantidades de trabajo social, pero al mismo tiempo son “requisitos para que la estructura urbana opere eficazmente como soporte de la cooperación capitalista” (p. 133). Sin embargo, así como Castells señalaba la jerarquización en el entramado de la red urbana, este autor indica que al mismo

tiempo “existe una jerarquización en el caso de los valores de uso colectivo urbanos, en cuanto a su atención prioritaria por parte del Estado” (p. 136). Esto se evidencia en el caso de Pilar en cuestiones como la ausencia de espacios comunes para la dispersión, como parques o plazas, que se verá a continuación.

El lugar de Pilar en la RMBA

Pilar es parte de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esto tiene una serie de implicancias políticas, económicas y administrativas, así como simbólicas, que obligan a comenzar el análisis por poner en perspectiva a Pilar como parte de esta masa urbana y suburbana de la que forma parte.

La RMBA a la CABA y 43 partidos². Estas unidades son ciudades-partidos que se consideran una unidad en base a criterios de integración funcional, a partir de su conexión con el área urbana principal mediante de red nacional de servicios de transporte públicos y de accesos mediante rutas nacionales que constituye una red metropolitana (Kralich, 2012) y se define geográficamente como una región principalmente por sus características funcionales como unidad urbana, respecto de un centro nodal: la CABA. Esta se encuentra conectada de manera reticular con el resto de la RMBA mediante sus múltiples redes de ferrocarriles, autopistas, rutas nacionales y provinciales, que permiten a los habitantes de esta región desplazarse en sus vehículos particulares o mediante la amplia red de transporte metropolitano que conectan este territorio (particularmente en flujos desde y hacia la CABA).

La RMBA es el principal aglomerado urbano de Argentina. Contiene en su territorio cerca de 15 millones de personas (ver cuadro 1), aproximadamente un cuarto del total de la población del país. En las últimas décadas, el crecimiento de la RMBA se dio de manera expansiva, desde su epicentro (la CABA y el primer cordón) hacia las periferias, principalmente hacia el tercer cordón. Esto, facilitado por la conectividad mediante transporte público y la expansión de las autopistas, que conectan el área con la CABA.

El partido de Pilar se encuentra en la zona norte de la RMBA, a 54 km de la CABA y cuenta con una superficie de 355 km². La ubicación de Pilar es estratégica,

2. Se denomina Región Metropolitana de Buenos Aires al aglomerado urbano que comprende a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 43 municipios aledaños: Almirante Brown Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lobos, Lomas de Zamora, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Moreno, Merlo, Morón, Navarro, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, Zárate.

si se consideran los accesos que esta ciudad tiene respecto al centro urbano principal, la CABA: dos líneas de ferrocarriles: el FC Belgrano Norte y el FC San Martín; la autopista Panamericana, desde acceso norte Ramal Pilar; asimismo, tiene conexiones con otros partidos y localidades de la RMBA mediante accesos clave, como las rutas provinciales.

El centro político y administrativo del partido posee la fisonomía característica de las ciudades pampeanas del interior de la provincia: una plaza central arbolada y de trazado geométrico, rodeada por instituciones tradicionales como la iglesia, escuela estatal N°1, y la municipalidad, así como comercios y galerías. El casco –propriadamente dicho– tiene un radio de aproximadamente 1 km² que se extiende con un trazado cuadrangular por manzanas, con algunas casas (unas muy antiguas), galerías comerciales de estilo colonial (construcciones de tipo horizontal), restaurantes y otro tipo de ofertas comerciales y de servicios.

Como se verá más adelante en profundidad, la geografía de la ciudad se vio fuertemente afectada a partir de una serie de obras de infraestructura urbana que disputaron la centralidad comercial y de servicios al casco histórico a partir de la década de 1990. Algunas de estas, particularmente las que se encuentran cercanas a la autopista Panamericana, constituyen nuevas centralidades que, al día de hoy, se encuentran consolidadas en tres puntos nodales: la principal en el Km.50, y otras en el Km. 46, y 42.

Otra de las condiciones diferenciales de Pilar respecto de otros partidos de la RMBA es la presencia del parque industrial más grande de la Argentina y de mayor desarrollo tecnológico³, ubicado estratégicamente en las cercanías a los principales accesos como la autopista Panamericana y conectado al cordón de enclaves de producción industrial que conecta al sector productivo de la zona norte de la RMBA con el de Rosario, en la provincia de Santa Fe y Córdoba.

Ya se anticipó que Pilar creció de manera significativamente más abrupta que el resto de la RMBA, si bien toda la zona registra un crecimiento demográfico importante. A continuación, se muestran una serie de indicadores para dar cuenta de las particularidades del estallido urbano y demográfico de Pilar, contextualizando el caso dentro de la RMBA. Según los datos arrojados por los censos de 1991, 2001 y 2010, la población de Pilar creció un 130%, mientras que la media de la RMBA fue del 38% (sin contar a la CABA).

Cuadro 1: Variación poblacional RMBA 1991 – 2010 en totales y % de crecimiento relativo

Ciudad o Región	1991	2001	2010	1991-2001	2001-2010	1991-2010
------------------------	-------------	-------------	-------------	------------------	------------------	------------------

3. Véase: parqueindustrialpilar.org.ar

CABA	2.965.403	2.776.138	2.890.151	-6%	4%	-3%
RMBA (sin CABA)	8.732.831	10.506.840	12.065.385	20%	15%	38%
RMBA (con CABA)	11.698.234	13.282.978	14.955.536	14%	13%	28%
Pilar	130.187	232.463	299.077	79%	29%	130%

Fuente: elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población y Vivienda INDEC (años 1991, 2001, 2010)

Según las publicaciones estadísticas del municipio, la población total proyectada al año 2018 era de 363.309 habitantes. Esto implica un crecimiento del 21% respecto del censo de 2010 y un crecimiento demográfico acumulado del 179% desde 1991. A continuación se presenta la distribución poblacional del partido de Pilar, discriminando por localidad, según los datos proyectados al 2018:

Cuadro 2: Datos poblacionales del partido de Pilar. Estimaciones al año 2018

Localidad	Población 2010	Población proyectada a 2018	Densidad poblacional Hab./Km ²
Del Viso	50.833	61.750	2.582,98
Presidente Derqui	50.130	60.896	1.832,73
Pilar	39.241	47.669	2.358,47
Villa Rosa	37.165	45.147	832,04
Manuel Alberti	27.730	33.686	2.604,99
Champagnat	20.682	25.124	1.846,12
Luis Lagomarsino	16.025	19.466	6.347,41
Pilar Sur	15.251	18.526	360,62
La Lonja	10.602	12.879	918,26
Villa Astolfi	6.716	8.158	2.376,88
Fátima	6.438	7.820	144,46
San Francisco	5.902	7.170	190,42
Manzanares	5.837	7.091	211,54
Zelaya	3.332	4.048	165,03
Manzone	3.193	3.879	597,3
TOTALES	299.077	363.309	940,31
Crecimiento proyectado a 2018			21,48%

Fuente: Dirección de estadísticas. Municipalidad de Pilar: <https://www.pilar.gov.ar/wp-content/uploads/2018/05/Direcci%C3%B3n-de-Estad%C3%ADsticas-1.pdf>

Es interesante detenerse en un dato. Las localidades con mayor población son aquellas que, sacando al casco histórico, se encuentran en ubicaciones estratégicas de conectividad ferroviaria: Presidente Derqui y Del Viso y, en menor medida, Villa Rosa. Derqui y Del Viso, al mismo tiempo son localidades cuya trama urbana se bifurca con localidades vecinas, pertenecientes a partidos aledaños, como Malvinas Argentinas y José C. Paz.

Asimismo, considerando el mismo período intercensal, otro fenómeno hace destacar a Pilar es que se trata de la ciudad que alberga la mayor cantidad de urbanizaciones cerradas (de aquí en más, UC) de toda la región. Según los datos disponibles en el Registro Provincial de Urbanizaciones Cerradas (RPUC) de la Provincia de Buenos Aires (PBA), existen en la actualidad 353 en toda la provincia, concentrándose en Pilar 86 de estas UC, es decir, casi un cuarto del total. Es relevante destacar que, si bien Pilar es el municipio con mayor cantidad de UC (en términos absolutos y relativos) de la PBA, y, en la RMBA se concentra casi el 90% de estas urbanizaciones, de los cuales cerca de la mitad se aglutina en apenas cuatro partidos: Escobar, Tigre, Luján y Pilar (ver **cuadro 3**).

Cuadro 3: Urbanizaciones cerradas en PBA según zona en totales y peso relativo en %

ZONA	Cantidad de UC	% dentro de PBA	% dentro de RMBA	% dentro de 4 Partidos
PBA	353	100%	-	-
RMBA	312	88,40%	100%	-
4 partidos*	148	41,90%	47,40%	100%
Pilar	86	24,40%	27,60%	58,10%

Fuente: elaboración propia a partir de datos disponibles en el RPUC de PBA: <https://www.gba.gob.ar/gobierno/empadronamientoinmobiliario-RPUC>

Si bien los datos que se presentaron en el cuadro 3 son datos oficiales brindados por ARBA y la PBA, una serie de autores (Svampa, 2001; Fernández Wagner, 2008; Randado Díaz, 2010) tienen trabajos desarrollados desde hace más de una década, en los que sugieren que estas UC son muchas más⁴.

4. De hecho, en el RPUC no figura ninguna para el caso del partido de San Isidro, en la zona norte de la RMBA, cuando se localizan allí barrios cerrados como el Boating Club, San Isidro Chico, Altos de la Horqueta, entre otros.

Las huellas territoriales de los procesos de neoliberalización urbanos

En esta sección, se presentan las marcas en el territorio, identificando aquellas instalaciones urbanas que persisten en Pilar en la actualidad y cuyos orígenes pueden rastrearse a la década de 1990, cuando cambiaron la morfología de la ciudad y los habitantes trazaron, en función de estas, nuevos circuitos urbanos con consecuencias en los procesos de segmentación, microsegregación y fragmentación urbanos.

En términos concretos, Pilar, como otras jurisdicciones de la RMBA, pasó de ser un partido que se insertaba dentro del entramado productivo regional a partir de actividades primarias vinculadas a la explotación agropecuaria, a posicionarse como enclave industrial a partir de la instauración del Parque Industrial de Pilar. Asimismo, favorecido por su ubicación y su posición (Fritzsche y Vio, 2005), se consolidó como proveedor de actividades terciarias a partir de 1990, consolidándose en un faro en la región en cuanto a su oferta de estas (Vidal-Koppmann, 2007). Cines, centros comerciales, shopping-malls, colegios bilingües y un hospital de punta emergieron en la década de 1990, posicionando a esta ciudad como faro en una trama urbana que Vio y Fritzsche denominan metropolización difusa. Estos cambios se expresan en un patrón de organización territorial condicionado por el rediseño de la red de transporte metropolitano, en particular por la ampliación y ensanche de las autopistas, y, como contracara “signado por una mayor desigualdad y fragmentación del territorio” (Di Virgilio, Arqueros Mejica y Guevara, 2015, p. 91).

Ya se hizo hincapié en los rasgos distintivos de Pilar sobre otras localidades de la RMBA en términos demográficos y sus transformaciones. Para que estos procesos de cambio se concentren en su territorio, deben traerse una serie de condiciones previas de posibilidad, como la ampliación del trazado de la autopista Panamericana entre 1994 y 1996, la cantidad de tierras vacantes a precios competitivos, el parque industrial ya consagrado. En este sentido, sin negar que uno de los factores para comprender el auge y crecimiento de Pilar se debe a su conectividad dentro de y con el centro neurálgico de la RMBA, en este apartado se hace foco en las ventajas urbanas de Pilar para esta consolidación del espacio producido, siguiendo la propuesta de Vidal-Koppmann (2007) tomando el concepto del geógrafo Santos (1996):

La localización de hipermercados, centros de compras, servicios de gastronomía y edificios de oficinas, entre otros usos del suelo, fue el resultado de una concentración de inversiones inmobiliarias que recalaron en la zona, aprovechando los beneficios de la ampliación y extensión de las autopistas metropolitanas. Pero también a partir de la segunda mitad de los noventa comenzó a multiplicarse el “espacio producido” (...) perfectamente aplicable al conjunto de nuevos emprendimientos

urbanísticos destinados a vivienda con características diferentes (cerramiento perimetral y equipamientos autónomos). Se comienza a producir en serie y de forma acelerada, espacio para ser consumido por una determinada élite que aspira a un hábitat donde el paisaje se integre con la función residencial y con las áreas de recreación y deportes (Vidal-Koppmann, 2007, p. 286).

Las instalaciones urbanas dispuestas en la Panamericana impactan en la composición de la ciudad por su dispersión en el espacio; esto se debe a que están concebidas y proyectadas por desarrolladores privados exclusivamente para un público de consumidores o clientes que se trasladan en automóviles particulares. Esto hace que se construyan en los bordes de la autopista, de manera dispersa con dimensiones arquitectónicas que son llamativas: tienen que ser vistos e identificados desde la autopista, circulando a alta velocidad, y deben tener suficiente espacio para las playas de estacionamiento de quienes los visitan. La imagen a continuación ilustra la dimensión de una de estas instalaciones:

Imagen 1: Toma aérea del Km.50 de la autopista Panamericana de Pilar, año 2021.



Fuente: Google Earth, 2021.

La más importante de estas subcentralidades es el Km. 50. No solo por su antigüedad o por la diversidad de instalaciones que esta zona concentra, sino porque constituye el principal hito para comprender las transformaciones formas de habitar la ciudad. Hasta entrada la segunda década del nuevo siglo, el Km. 50 era el punto nodal de desarrollos privados con oferta de bienes y servicios más importante de Pilar y casi el único de estas características. Al día de hoy, existen otros puntos que, sin disputar su

primacía, al menos, la descomprimen.

Los efectos que tuvo el Km 50 son de distintos tipos. En primer lugar, impactó al casco histórico por disputarle su carácter de centralidad comercial y gastronómica. En segundo lugar, la irrupción de los equipamientos comerciales a lo largo de la autopista significó cambios en las formas de habitar estos *country-clubs*. Hoy en día, los *club-house* se ven vacíos, las piletas apenas se utilizan para la colonia de verano de lxs niñxs, los restaurantes prácticamente existen sin servicio de mesa (aunque sí envíos internos). Posiblemente, la práctica de deportes siga sendo una actividad sostenida en estos lugares. ¿Qué cambió? Básicamente, los residentes de estas UC se desplazan hacia los circuitos brindados por los equipamientos urbanos de cercanía.

No es extraño, en esta línea, que hayan emergido particularmente hacia los años 2000 una proliferación de barrios más pequeños, con menor cantidad de instalaciones comunes, o directamente sin ellos (como es el caso de los barrios privados)⁵. Las instalaciones de estos gigantes clubes de campo (como Mayling, Lagartos o Mapuche, casos en los que se realizó el trabajo de campo) parecen más el testimonio de un modelo de *country-club* de otra época que otra cosa. Esto se ve en el abandono estilístico: mobiliario, decoración y luminaria que dan una apariencia de antiguos, particularmente por su contraste con las casas modernas construidas dentro de estos countries, por ejemplo. En aquel momento, también, se guardaban estos enclaves el derecho de admisión de sus residentes⁶. Con el paso del tiempo, el km 50 y alrededores empezó a ofrecer una variedad de bienes, servicios y actividades que disputaron la exclusividad de los countries para los usos y elecciones vinculados a la movilidad cotidiana de sus residentes⁷.

En la tabla 3 se identifican los equipamientos urbanos más relevantes del km 50. Estos equipamientos comienzan a surgir entre fines de la década de 1990 y el nuevo milenio. Entre estos pioneros se destacan: Las Palmas de Pilar Shopping (con Jumbo como hipermercado e Easy, con capitales chilenos del grupo Cencosud); Village Cines con un complejo gastronómico que incluyó un Mc Donald's; una estación de servicio Y.P.F.; el Hospital Austral; el colegio bilingüe St. John's. Las urbanizaciones cerradas del tipo club de campo ya se encontraban consolidadas.

5. Como se puede rastrear en los registros del RNUC

6. Ver: <https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-66437-2006-05-04.html>

7. No debe extrañar que, hacia principios del nuevo siglo, fuera el *boom* de los barrios privados: esta vez, áreas loteadas con servicios de infraestructura y vigilancia similares a las de los *countries* pero a un menor precio y más económicos de mantener, debido a que estos, a diferencia de lo *countries*, no tienen áreas comunes ni espacios asociados al deporte u otras actividades.

Tabla 1. Equipamientos urbanos privados del Km 50. Octubre de 2021

Urbanizaciones cerradas	Equipamiento de servicios	Equipamiento comercial
Mayling C.C.	Hospital Universitario Austral	Las Palmas Shopping
La Tranquera	Universidad Austral	Jumbo Las Palmas (hipermercado)
Los Fresnos	Sanatorio Las Lomas (consultorios externos)	Easy y shopping Las Palmas
Mapuche C.C.	Diagnóstico Maipú (Estudios clínicos)	Torres del Sol Shopping
Martindale C.C.	Centro médico Pilares (consultorios)	Cinépolis complejo gastronómico (ex Village Cines)
Pueyrredón C.C.	Laboratorio Hidalgo (estudios clínicos)	Cine Multiplex Las Palmas
La Masía	Sheraton Hotel	Estaciones de servicio
Pilar Village	Ibis Hotel	Restaurantes
La Casualidad	Howard Johnson Hotel	Centros estéticos
Hebraica C.C.	Apart Hotel Pilar	Bares, pubs y cervecerías
La Delfina	Cementerio Memorial	Bingo Oasis
Pilar del Lago	Cementerio Jardín de Paz	Supermayorista Vital
Springdale	Banco Galicia	Diarco (incluye un centro comercial compartiendo estacionamiento)
	Banco Santander Río	Inmobiliarias
	Banco Comafi	
	Banco ICBC	
	Banco Itaú	
	Colegio Chesterton	
	St. John's College	
	Concord (edificio de oficinas, consultorios y viviendas)	
	Paralelo 50 (oficinas)	
	Bureau (edificio de oficinas)	
	Megatlon (gimnasio)	
	Cementerio Jardín del Sol	
	Veterinarias	

Fuente: elaboración propia en base a observaciones de campo.

Posteriormente, en la primera y segunda década del 2000, surgieron otras subcentralidades asociadas a la proliferación de urbanizaciones cerradas de uso residencial a lo largo de la autopista panamericana. Estas cobraron mayor relevancia en la segunda década del nuevo milenio. Si bien en todos los puntos nodales alrededor de la Panamericana se condensan equipamientos similares, el Km50 sigue ofreciendo la mayor cantidad y variedad de instalaciones.

La inauguración de las Palmas del Pilar y del complejo de cines Village (actualmente Cinépolis) fueron sucesos icónicos, que marcaron un antes y un después en las dinámicas y morfología de Pilar hacia finales de los años noventa. Asimismo, instauraron al km.50 como principal corredor comercial y de servicios privados del partido, consolidándose esto con la inauguración del hospital Austral. Estos acontecimientos implicaron cambios en los modos de vida de los habitantes de Pilar, tanto para aquellos de las UC como del CH. Al mismo tiempo, significaron en el imaginario colectivo de Pilar una entrada al mundo globalizado, la sensación de estar viviendo en el futuro (Frisch, 2022). El desembarco de estas locaciones urbanas fueron un giro completo para quienes allí vivían instaurando nuevas prácticas de consumo, de circulación, nuevas estéticas (a partir de la aparición del *shopping*, con vidrieras de primeras marcas por primera vez en el municipio) y, sobre todo, nuevas desigualdades, como se verá a continuación.

Desigualdades en clave territorial más allá de la segregación

Una de las implicancias de la instauración de estos espacios (ya sean comerciales o residenciales) amplifica los procesos de segmentación del hábitat que se señalaron previamente. La microsegregación residencial, en Pilar, se ve amplificada por la desigualdad de un lado y del otro de los muros y cercos de las UC y centros comerciales. La fragmentación, en este sentido, se da en la cercanía: con un barrio cerrado al lado de un asentamiento, cursos de agua limpios en el barrio cerrado; y basurales, quemados de basura o falta de infraestructura del otro lado, grandes equipamientos al lado de pequeñas viviendas en mal estado cerca de los accesos, etc. (ver imagen 1)

Imagen 2: Acceso a UC y zona colindante.



Fuente: Google Maps Street View, 2022.

Esto tiene implicaciones no solo materiales, sino también simbólicas: no poseer los medios simbólicos para acceder a estos espacios no quiere decir que, quienes no disponen de estos medios, no circulen por ellos. Circulan y, de acuerdo a los roles que ocupan en la interacción, lo hacen con fuertes mediaciones simbólicas pero bien materiales. Es decir: una persona que reside en uno de los barrios periféricos y trabaja en un *country*, se vincula de manera cotidiana con los propietarios o inquilinos de las casas particulares donde se emplea. Ahora bien, para llegar a estos lugares pasa por un control inicial en la guardia de la UC, donde revisan sus bienes personales al ingresar y al salir de allí, le solicitan su documento de identidad y solo puede ingresar bajo autorización de los propietarios. Al mismo tiempo, no tiene permitido desplazarse por dentro del country más que a las casas donde se dirige. En algunos casos, el personal doméstico y de mantenimiento porta uniformes, lo que enseguida los distingue dentro de las UC del resto de los residentes o visitas, como no propietarios ni visitantes materializando las jerarquías simbólicas⁸.

Esto también se observa en la presencia de puestos de vigilancia en centros comerciales con posibilidad de ejercer coerción sobre individuos por “portación de *habitus* dudoso⁹”. Si bien cualquiera puede ingresar a es-

8. Para un análisis detallado de las interacciones en los ingresos y egresos de los puestos de seguridad de las urbanizaciones cerradas, ver Frisch (2021).

9. Se emplea este concepto como alternativa a la idea de portación de cara. Los sujetos, en tanto que habitantes de un determinado espacio social y portadores de un *habitus* – entendido como forma de obrar, pensar y sentir según la posición ocupada en la estructura social- comparten prácticas y principios de visión y división que permiten establecer sistemas de clasificación,

tos espacios, se guardan el derecho de admisión ante conductas o estéticas indeseadas (o sospechosas) que fácilmente pueden convertirse en prácticas segregacionistas y discriminatorias. Al mismo tiempo, si bien cualquiera puede *circular* por estos espacios, no cualquiera puede *acceder* a ellos: son zonas de consumo, con una oferta de bienes y servicios orientadas al sector de mayor nivel adquisitivo.

Es desde este punto de vista que la fragmentación y la segregación son dimensiones que amplifican y constituyen la desigualdad. Se busca señalar que estos equipamientos, a medida que se distribuyen en el territorio, si bien son fuente de empleo para una gran masa de personas, y si bien traen soluciones en las necesidades de cualquier habitante de regiones urbanas, operan como amplificadores de desigualdad. Esto sucede porque segmentan los circuitos según las posibilidades de acceso de los pilarenses y quienes por allí circulan: se vuelven enclaves exclusivos, segregando una importante cantidad de actores que no pueden acceder a esa oferta. Esto, al mismo tiempo, incrementa la distancia entre los segmentos poblacionales, ya que deja de ser natural en esta ciudad la mixtura típica de los centros urbanos de la RMBA, por lo tanto, naturaliza la segregación. La predilección por los colegios bilingües (con altísimas cuotas) para la escolarización de lxs hijxs de residentes de UC¹⁰ y consumidores de estos equipamientos no hace sino acompañar estos procesos.

En gran medida, esta proliferación de equipamientos urbanos del orden de lo privado aporta una de las condiciones de posibilidad para el *boom* del crecimiento de Pilar como elección residencial (no ya de fin de semana) para los sectores medios-altos y altos de la RMBA. El mercado se encargó de volver el destino aún más atractivo, brindando gran oferta de bienes y servicios a lo largo de la Panamericana. Esto acortó las distancias para la satisfacción de casi todas las necesidades cotidianas de quienes allí residen, excepto los traslados laborales. Desde la instauración del km50, ya no deben desplazarse los residentes de las UC al casco histórico para pasar por la farmacia, o hacer compras: cuentan con las subcentralidades de cercanía a las que, de cualquier manera, acceden en automóviles personales.

Mutaciones en el casco histórico

Si hay algo que no tiene el casco histórico de Pilar es el calificativo de ‘pintoresco’. Lo tuvo, pero ya no lo conserva. Es que las transformaciones que sufrió

el cual genera y a la vez unifica “las características intrínsecas de una posición en un estilo de vida unitario” (Bourdieu, 1997, p. 19)

10. Ver Frisch, 2021

el casco histórico –vale la pena recordar que se denomina así en este trabajo a lo que sería el ‘centro’ administrativo de la ciudad–, es más bien caótico, ecléctico y con evidentes marcas de abandono (por el deterioro que se percibe a simple vista). ¿Cuáles fueron las transformaciones urbanas que llevaron a tal mutación? A continuación, se presentan algunas claves para responder esta pregunta.

Antes del estallido del km 50 hacia mediados y finales de la década de 1990, el casco histórico era el punto de encuentro para todos los sectores, tanto residentes como visitantes de fines de semana. Proliferaban los restaurantes, las galerías comerciales y tiendas multimarca (con mercadería de primeras marcas) alrededor de la plaza. Había consultorios médicos privados, centros odontológicos y de estética. Apenas había torres residenciales construidas, una de ellas con un paseo comercial en su planta baja, abierta al público. Los dúplex y los departamentos no eran comunes como residencia entre sus habitantes, de hecho, apenas existían los primeros, en algunas zonas residenciales a las afueras del casco histórico. Predominaban las casas, tipo chalet, de una o dos plantas con retiro y jardín al fondo. En algunas zonas, se mezclaban con construcciones de losa, de dos plantas. Se veían, también, grandes casas con amplios jardines delimitados de la vereda por alambre tejido, que permitía ver sus parques. Los comercios alrededor de la plaza y la zona central estaban construidos para los sectores medios y medios altos tradicionales de allí, en un centro urbano que era compartido con el resto de los habitantes del partido. Sin ir más lejos, frente a esa misma plaza y de manera enfrentada, se encuentran dos de los establecimientos educativos tradicionales de Pilar: la escuela municipal N°1 y el Colegio Parroquial¹¹.

A medida que la Panamericana se fue poblando por estos nuevos residentes que prefirieron los lugares cerrados antes que las zonas de quintas o residenciales céntricas para instalarse, en un primer momento el casco histórico convergió con las modas y demandas de los nuevos pobladores. En la década de 1990, sobre todo en los primeros años, aparecieron nuevos locales de servicios y comerciales asociados al consumo de estos nuevos habitantes, que se fueron instalando en el casco histórico. Primeras marcas en galerías donde antes había locales tradicionales, nuevas galerías, así como algunas cadenas de comidas y de electrodomésticos abrieron sus puertas por primera vez en Pilar (Arizaga, 2004). Si bien no fue un desplazamiento de lo tradicional por lo novedoso, sí hubo una apropiación territorial para saciar sus necesidades comerciales. Al mismo tiempo, crecía dentro del casco histórico, apenas a unas cuadras de allí, una galería con una impronta muy distinta: varios galpones conectados por pasillos con tiendas de indumentaria y electrónica que, entre

11. Esta caracterización de Pilar está basada en testimonios recopilados durante la etapa del trabajo de campo de la tesis de maestría previamente citada, así como de una reconstrucción a partir de la propia trayectoria como pilareense.

pilarenses, pasó a denominarse el boli-shopping (en alusión a la gran cantidad de comerciantes de origen boliviano consumiendo en ese espacio). Este lugar, parecido a las ferias informales de otros centros del conurbano, completaba el mosaico de la heterogeneidad estructural y de sectores que caracterizaría de allí en más al partido.

Con el advenimiento del estallido del km. 50 y de las otras subcentralidades, estos nuevos comerciantes asociados al consumo de los pobladores de UC de la Panamericana trasladaron allí sus negocios, hacia principios de la década del 2000 (Vidal Koppmann, 2007). Lo mismo hizo gran parte de la oferta tradicional del casco histórico. Esto fue particularmente notorio entre el sector de salud: a medida que crecía la demanda de este sector, se fueron trasladando hacia los nuevos consultorios disponibles por la Panamericana, o en el Hospital Austral. Este nuevo faro comercial y de servicios, opacó el casco histórico y comenzó a partir de entonces un proceso de transformación y deterioro, que se observa al día de hoy en sus inmediaciones, como puede verse en la imagen a continuación.

**Imagen 3: Fotografías de zonas deterioradas del casco histórico, Pilar.
Año 2021**



Fuente: autoría propia, 2021

Al incrementarse la población de Pilar, esto significa más tránsito por sus calles, más demanda de viviendas para los sectores medios y mayor inseguridad.

ridad. Esto implicó un sostenido éxodo de residentes tradicionales del casco histórico, en especial de los sectores más acaudalados, hacia otros lugares. Sus casas son derribadas y sobre esos lotes se construyen dúplex o departamentos para alquilar. Los comercios están orientados más a un público de trasbordo diurno (el casco histórico conserva allí la terminal de ómnibus, el centro de trasbordo de transporte público más importante del partido) que a sus residentes permanentes: locales de electrónica, de reparación de distintos artefactos, bazares al estilo ‘todo por dos pesos’ (regalerías), comidas al paso, indumentaria, etc. Estas, después del horario laboral, casi en su totalidad bajan las persianas metálicas cambiando drásticamente el paisaje, asemejándose más a la intersección porteña de Florida y Reconquista que a lo que alguna vez fue ese lugar.

Los espacios comunes en el municipio: de la falta a la reconversión del espacio

Si bien se vienen señalando las transformaciones territoriales a partir del surgimiento de nuevas instalaciones urbanas, es importante destacar algunos rasgos ausentes en el municipio, teniendo en cuenta la cantidad de habitantes que su espacio aglutina. Quizás la más llamativa sea la falta de espacios verdes o parques públicos¹². Los espacios comunes de las ciudades son puntos importantes para el encuentro de diversos sectores sociales. Son lugares donde se encuentran las diferencias e interactúan por el mero hecho de compartir un lugar común para realizar actividades relacionadas al ocio y la dispersión. En sociedades cada vez más desiguales, donde los circuitos de consumo están cada vez más segmentados, contar con estos resulta una forma de garantizar los encuentros cara a cara de las diferencias. Implican un lugar de encuentro en donde las jerarquías sociales se matizan, acercando a los diversos actores que por allí circulan en una relación de horizontalidad, por el mero hecho de estar haciendo lo mismo: un paseo, ejercicio, un picnic, una cita, una tarde en familia, etc. De aquí se desprende la relevancia por los bienes de uso colectivo (Jaramillo, 1988).

12. En Pilar, aparte de las plazas barriales que son de una manzana en zonas de alta densidad poblacional, no hay parques públicos, excepto por tres espacios que no cumplen una función de parque público propiamente dicha: un predio inaugurado recientemente que se denomina “Parque Pilar” que funciona como un centro recreativo y de actividades culturales abiertas a todo el público. Asimismo, el municipio cuenta con una reserva natural sobre el Río Luján (uno de sus límites) de acceso libre, aunque muy alejada del casco histórico y de difícil acceso en transporte público. Asimismo, en el casco histórico hay un pequeño corredor aeróbico con instalaciones para realizar ejercicio al aire libre, municipales.

El caso es que, en Pilar, a pesar de no haber suficientes espacios públicos para este tipo de actividades, los pilarenses igualmente se apropian de algunos lugares para satisfacer esta necesidad, de ocio y dispersión. Esto sucede en los alrededores de la autopista: en las tierras vacantes parquizadas entre el asfalto y la colectora, que se convierten en un parque público los días del fin de semana, en donde se aprecian familias y diversos grupos de personas utilizar estos espacios. Esta ‘conversión’ a parque público no está reglamentada: ocurre por la prácticas de apropiación del espacio por parte de quienes los frecuentan. Falta allí garantías de seguridad, los autos pasan a altísima velocidad, a apenas unos metros de la gente allí dispersa. La contaminación visual, sonora y del aire que implica una autopista tampoco garantiza salubridad en ese espacio. Por último, no hay en estos lugares instalaciones que faciliten la estancia allí: ni sanitarios ni, como ya se indicó, instalaciones comerciales abiertas para el tránsito peatonal. No es de extrañar que quienes usan estos espacios son, mayoritariamente, los sectores populares.

Una vez más, se presencia una segmentación de los circuitos. Prestando atención a las imágenes satelitales, se puede tener una pista sobre por qué son los sectores populares los que *salen* a apropiarse del espacio verde para nuevos usos, vinculados con el ocio y la dispersión (ver imagen 13 y 14).

Imagen 4: Vista aérea de urbanizaciones cerradas (countries) a la altura del km 44-45 de la autopista Panamericana, ramal Pilar.



Fuente: Google Maps 2022.

Imagen 5: Vista aérea de la localidad de Derqui, Pilar.



Fuente: Google Maps 2022.

Como se puede apreciar en estas imágenes, el acceso a los espacios verdes es un factor más en el señalamiento de las desigualdades en la ciudad. La ausencia de espacios comunes disponibles y equipados como parques públicos contribuye en la segmentación de los circuitos, limitando la posibilidad de encuentro de las diferencias en una relación de horizontalidad, haciendo un uso común de la ciudad.

En cuanto a la ausencia de espacios públicos comunes, los *shoppings* y centros comerciales se convirtieron en zonas de paseo y dispersión, al igual que los espacios verdes de los costados de la autopista panamericana, que los fines de semana se copan de personas que los utilizan para pasar el día al aire libre, a pesar de los peligros que esto implica y la ausencia de infraestructura básica (como baños o comercios). Es pertinente traer una observación de Jaramillo (1988) respecto al rol del tiempo en la expansión y crecimiento de ciudades suburbanas, cuando señala que “la expansión sumamente acelerada de estas ciudades, que ven multiplicar su población en periodos de tiempo muy cortos, y su extensión física aun más, crea enormes exigencias, en general más que proporcionales a esta expansión, en términos de suministro de valores de uso colectivo” (p. 138).

Conclusiones

Este trabajo buscó contribuir a la discusión acerca de las desigualdades desde

un enfoque territorial. En este marco, el territorio se volvió un caleidoscopio desde el cual las escalas sociales de la desigualdad y sus dimensiones se entrecruzan en las experiencias concretas de los diversos actores sociales en tanto habitantes vivos de un determinado espacio urbano. El territorio, comprendido como el lugar en el que se llevan a cabo estos procesos mediante lógicas de producción y reproducción de los procesos sociales que contiene, es al mismo tiempo una locación, una clave temporal (no es posible referirse a ningún lugar sin indicar el momento histórico que lo engloba) y el punto de referencia desde el cual los actores se relacionan con su entorno y se lleva a cabo el contacto con los otros.

En Pilar, las UC están insertas en una red urbana de oferta de servicios y bienes comerciales de la mano de los desarrolladores privados, pero en la trama formal de la ciudad. Es un modelo de ciudad disperso, abierto, que implica la circulación por distintos espacios en función de las necesidades comerciales, escolares, laborales o de salud que, a su vez, trazan circuitos cotidianos que devienen en una segmentación de esta ciudad, en apariencia abierta, cuya clave de acceso es un poder adquisitivo entre medio y alto, aunque más allá de que las UC se garanticen a sí mismas la infraestructura y sus residentes puedan acceder al mercado para los servicios como educación y salud, y más allá que el CH siga proveyendo un piso de bienestar, la negación de lo público por parte de la (in)acción estatal es evidenciada. En este sentido, el municipio se constituye como un caso emblemático en donde los procesos de crecimiento poblacional y económico se produjeron merced a lógicas de segmentación del desarrollo urbano. Esto condiciona el crecimiento de la ciudad con una marcada dualización y segregación en las condiciones de vida y formas de habitar el territorio, instaurando persistentes y novedosas desigualdades.

De este modo, una parte del municipio (aquella que se erige a lo largo de la autopista que lo atraviesa en su totalidad) se instaure como circuito de ciudad neoliberal, dominada por las lógicas pro-mercado. Es decir, se erige una ciudad en detrimento de cualquier concepción de bienes de uso colectivo urbanos, como parques, plazas, espacios culturales, circuitos aeróbicos o, incluso, veredas, semáforos o paradas de ómnibus con frecuencia acorde al caudal de viajes demandados. En este circuito, las realidades socioterritoriales para quienes lo transitan son abismalmente distantes.

En el caso de Pilar, esto tiene como manifestación material una fragmentación del espacio urbano y social que se cristaliza en las múltiples obras de infraestructura urbana asociadas al consumo de los sectores medios y altos, en centros comerciales y shopping malls, pero también en los prestadores de salud para prepagas y los colegios bilingües, a la par de la proliferación de UC, sobre todo en los principales accesos. En este punto, la segmentación se da, principalmente, mediante los usos y costumbres asociados a los habitantes de las UC y los centros comerciales aledaños, que, en términos de posibilidades

de acceso, también segregan estos espacios a una gran masa de personas que no tienen los medios materiales ni simbólicos para acceder a ellos.

Haciendo foco sobre lo simbólico, cobra relevancia el principal de los hallazgos del trabajo: no poseer los medios para *acceder* a estos espacios no quiere decir que, quienes no disponen de estos medios, no circulen por ellos. Circulan y, de acuerdo a los roles que ocupan en la interacción, lo hacen con fuertes mediaciones simbólicas pero también materiales. Es decir: una persona que reside en uno de los barrios popular, que trabaja en un *country*, se vincula con los propietarios o inquilinos de las casas particulares donde trabaja. Ahora bien, para llegar a estos lugares pasa por un control inicial en la guardia de la urbanización cerrada, donde revisan sus bienes personales al ingresar y al salir de allí, le solicitan su documento de identidad y solo puede ingresar bajo autorización de los propietarios. Al mismo tiempo, no tiene permitido desplazarse por dentro del *country* más que a las casas donde se dirige y, en caso de portar uniforme, lo/a distingue dentro de las urbanizaciones cerradas, como no propietaria/o.

Otro factor importante en las desigualdades tiene que ver con los bienes de uso colectivo y la incapacidad del sector privado de reemplazarlos. Tal es el caso del uso diferencial de las modalidades de transporte para la movilidad cotidiana, y la falta de espacios comunes, como parques, ya que también tienen un efecto en las desigualdades. En general, la falta de bienes de uso colectivos, es abrumadora. Por ejemplo, la ausencia de veredas en las zonas de las urbanizaciones cerradas, así como de paradas de colectivos que resguarden del tránsito y del clima a quienes lo esperan, dan cuenta de ello. Esto genera desigualdad en las experiencias urbanas: es muy distinto moverse en auto a esperar el colectivo sobre una avenida que en días de lluvia se inunda y los autos terminan por salpicar a los peatones; caminar por la calle (con los peligros que esto implica en zonas transitadas) por falta de veredas o por veredas en mal estado que en días de lluvia son intransitables (son de tierra). Esto, agravado por el hecho de que las veredas lindan con los paredones de las urbanizaciones cerradas. Estas experiencias contribuyen a las distancias morales que genera la segmentación en Pilar.

Semblanza de la autora

Becaria doctoral CONICET. Universidad de Buenos Aires (UBA), Instituto de Investigaciones Gino Germani (IIGG). Doctoranda en Ciencias Sociales (UBA). Mg. en Sociología Económica IDAES-UNSAM.

Bibliografía

Agencia de Recaudación de Buenos Aires (ARBA). Registro Provincial de Urbanizaciones Cerradas (RPUC), 2021: <https://www.gba.gob.ar/gobierno/empadronamientoinmobiliario-RPUC>

Arizaga, M. C. (2004). Espacialización, estilos de vida y clases medias: procesos de suburbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Perfiles Latinoamericanos*, 12(25), 43-58.

Bourdieu, P. (1997). *Razones prácticas*. Anagrama.

Carman, M. (2015). Cercanías espaciales y distancias morales en el Gran Buenos Aires. En G. Kessler, *Historia de la Provincia de Buenos Aires*. UNIPE: editorial universitaria, EDHASA.

Castells, M. (1976 [1972]). El fenómeno urbano: Delimitaciones conceptuales y realidades históricas. En: *La cuestión urbana* (pp 14-27). Siglo XXI, México.

Ciccolella, P. (1999). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa *Eure*, 25(26), 5-27.

Ciccolella, P. et. al. (2015). Revitalización de subcentros metropolitanos. Buenos Aires entre la ciudad dispersa y la ciudad compacta. *Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León*, 9(11), 11-27.

Di Virgilio, M. M., y Perelman, M. (2019). *Disputas por el espacio urbano. Desigualdades persistentes y territorialidades emergentes*. Biblos.

Di Virgilio, M. M., Arqueros Mejica, S. y Guevara, T. (2015). La evolución territorial y geográfica del conurbano bonaerense En G. Kessler, *Historia de la Provincia de Buenos Aires* UNIPE: editorial universitaria, EDHASA.

Fernández Wagner, R. (2008). *Democracia y Ciudad: procesos y políticas urbanas en las ciudades argentinas (1983-2008)*. Universidad Nacional de General Sarmiento.

Frisch, M. A. (2021). Formas desiguales de habitar la ciudad de Pilar: interacciones en los ingresos a las urbanizaciones cerradas. *Quid16* (16), 140-155

Frisch, M. A. (2022). *Habitando las desigualdades: la ciudad de Pilar en las periferias urbanas de la Región Metropolitana de Buenos Aires* [Tesis de maestría no publicada]. Escuela de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de San Martín.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Censo Nacional de Personas, Hogares y Viviendas 1991, 2001 y 2010 <https://www.indec.gov.ar/indec/web/Nivel3-Tema-2-41>

Harvey, D. (2003) *The New Imperialism* [VERSIÓN EN ESPAÑOL]

Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Eure*, 28(85), 11-29

Jaramillo, S. (1988). Crisis de los medios de consumo colectivo urbano y capitalismo periférico. En L. Mauricio Cuervo, S. Jaramillo, J. I. González y F. Rojas: *Economía política de los servicios públicos. Una visión alternativa*, CIDEP, Bogotá

Kralich, S. (2012). “Sobre aglomerados en expansión: algunas precisiones conceptuales y su aplicación al caso de Buenos Aires.” En L. Ainstein (coord.): *Estructuración Urbana, Institucionalidad y Sustentabilidad de Ciudades Metropolitanas y Regiones Difusas. Miradas comparadas de Buenos Aires / Londres / Los Ángeles / París / Tokio y Toronto*. ISBN 978-950-23-1881-3.

Municipalidad de Pilar. Dirección de Estadísticas, 2018: <https://www.pilar.gov.ar/wp-content/uploads/2018/05/Direcci%C3%B3n-de-Estad%C3%ADsticas-1.pdf>

Peck, J., Theodore, N. y Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados, *Temas sociales*, (66)

Peck, J., Theodore, N. y Brenner, N. (2009). Neoliberalism and its Malcontents, *Journal compilation*, 41(S1)

Peck, J., Theodore, N. y Brenner, N. (2013). Neoliberal Urbanism Redux? *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(3)

Peck, J., Theodore, N. (2019). Still Neoliberalism? *The South Atlantic Quarterly*. <https://read.dukeupress.edu/south-atlantic-quarterly/article-pdf/118/2/245/566267/1180245.pdf> (Bajado el 01 de agosto de 2021)

Pírez, P. (2014); La privatización de la expansión metropolitana en Buenos Aires. *Revista Economía, Sociedad y Territorio*, 6(21).

Pírez, P. (2016). Buenos Aires: la orientación neoliberal de la urbanización metropolitana, *Sociologías*, 18(42), 90-118

Prêvot-Schapira, M. F. y Velut, S. (2016). El sistema urbano y la metropolización. En G. Kessler (comp.) *La sociedad argentina hoy, radiografía de una nueva estructura* (pp. 61-89). Siglo Veintiuno Editores.

Randado Díaz, A. (2010). Aparición y auge de las urbanizaciones cerradas en el Gran Buenos Aires. *Temas Americanistas*, (25), 110-136. <http://hdl.handle.net/11441/31196>

Robert, F. (1998). *La gran muralla: aproximación al tema de las urbanizaciones cerradas en la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Mimeo.

Svampa. (2008). *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Biblos.

Topalov, C. (1979). Las contradicciones de la urbanización capitalista. En: *La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis* (pp 7-21). Edicol, México

Torres, H. (2006). El mapa social de Buenos Aires (1940-1990). *Serie Difusión 3*, Dirección de Investigación, Secretaría de Investigación y Posgrado. FADU-UBA

Vidal Koppman, S. (2007). *Transformaciones socio-territoriales de la Región Metropolitana de Buenos Aires en la última década del siglo XX. La incidencia de las urbanizaciones privadas en la fragmentación de la periferia*. Tesis de doctorado

Fritzsche, F. y Vio, L. M. (2005) la huella del desarrollo urbano en la región metropolitana de buenos aires. Consideraciones acerca de las transformaciones recientes del espacio industrial. *Scripta Nova*, 194 (113).