

Fragmentación urbana

Daniel Kozak

¿Qué esperamos, reunidos en el foro?
Dicen que hoy estarán aquí los bárbaros (...)
¿Por qué este desconcierto, esta súbita
inquietud? ¿Qué graves los rostros!
¿Por qué tan rápido se vacían las calles y las plazas?
¿Por qué todos retornan preocupados a sus casas?
Porque ha caído la noche y los bárbaros no llegaron
y algunos que vienen desde las fronteras
dicen que ya no hay bárbaros.
Y ahora, ¿qué será de nosotros sin los bárbaros?
Esa gente era, al menos, una solución.
“Esperando a los bárbaros” Konstantinos Kavafis, 1904¹

Desde al menos las últimas tres décadas *fragmentación* se ha vuelto una palabra recurrente en los discursos urbanos. Más allá de las diferentes acepciones que el término pueda tener y los usos que de él puedan hacerse – ya discutidos en otros textos² – es evidente que existen manifestaciones físico-espaciales que han motivado la persistencia del debate acerca del carácter fragmentado de las metrópolis contemporáneas. Las nociones de “ciudad archipiélago”,³ “ciudad partida”, “cuarteada” (*quartered city*), “urbanismo astillado” (*splintering urbanism*), “metropolaridades”,⁴ por citar sólo unas pocas, apuntan en una misma dirección: el reconocimiento de nuevas formas de separación, o la exacerbación de formas divisorias preexistentes, que en el período contemporáneo parecieran cobrar un creciente protagonismo en la forma y estructura de las ciudades y regiones metropolitanas.

Como hipótesis preliminar, Rod Burgess⁵ argumenta que la relación entre distancia social y distancia espacial ha vuelto a cambiar desde el último cuarto del siglo XX. Según Burgess, en la sociedad pre-industrial la distancia entre clases sociales era sustancial, pero la distancia espacial era corta. Amos y esclavos vivían cerca unos de otros. En la sociedad industrial, con la aparición de las clases medias, la distancia social se acortó pero la distancia espacial se agrandó. Las ciudades se volvieron más extensas, los barrios obreros se localizaron cerca de las fábricas en las periferias industriales, generalmente muy lejos de las zonas elegidas por las clases altas, y en el medio se ubicaron los estratos medios. El gradiente social generalmente replicaba la distancia espacial. En la sociedad post-industrial la distancia social se ha vuelto a ampliar.

¹ Citado en Burgess, R. (2009) “Violencia y la ciudad fragmentada”. En: Falú, A., ed. *Mujeres en la ciudad: de violencias y derechos*. Santiago de Chile: Ediciones SUR, pp. 99-126.

² Ver Kozak, D. (2004) “Urban Fragmentation in a cultural context”. En: Carmona, M. y Schoonraad, M., eds. *Globalization, Urban Form & Governance*. Delft University Press, Delft, 2004; y Kozak, D. (2005) “Entre la celebración del fragmento y la condena a la fragmentación”. En: *9th International Conference of the ALFA-IBIS Network on Urban Peripheries*. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 11-13 de julio, pp. 249-256.

³ Ver, por ejemplo, “Roles de la periferia. Buenos Aires: de ciudad expansiva a ciudad archipiélago”. En: Gorelik, A. (2011) *Correspondencias*. Buenos Aires: SCA-Nobuko, pp. 265-293.

⁴ Términos acuñados por: Marcuse, P. y van Kempen, R. (2002); Marcuse, P. (1989); Graham, S. y Marvin, S. (2001); Soja, E. (2000), respectivamente.

⁵ Burgess, R. (2005) “Technological Determinism and Urban Fragmentation: A Critical Analysis”. En: *9th International Conference of the ALFA-IBIS Network on Urban Peripheries*. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 11-13 de julio, pp. 127-137.

Después de décadas de políticas monetaristas, preeminencia del sector financiero en la economía global y procesos de desindustrialización generalizados en buena parte del mundo occidental, la brecha entre ricos y pobres ha alcanzado cifras inéditas desde al menos los años veinte del siglo pasado. Sin embargo, en muchos casos la distancia espacial ha vuelto a acortarse con la aparición de enclaves ricos muy próximos a enclaves de pobreza.⁶ El caso de barrios cerrados contiguos a villas miseria, un fenómeno generalizado en nuestra región, es un buen ejemplo en este sentido. La separación por distancia física de la “ciudad industrial” es a menudo reemplazada en la actual “ciudad post-industrial” por un tipo de separación impuesto por la contundencia de los límites, el despliegue de dispositivos de seguridad y distintas formas de fragmentación urbana. En este contexto, la relación entre proximidad y accesibilidad ha sido resignificada. Vivir próximo no implica compartir espacios en ciudades donde cada vez existen menos lugares de encuentro universal y el principio de exclusividad es el que con mayor potencia rige la producción de nuevas tipologías urbanas.

Uno de los motivos por los cuales la yuxtaposición de enclaves pobres y ricos se ha vuelto común en muchas de las ciudades que podrían entrar en la categoría de “post-industriales” está relacionado con las transformaciones producidas a partir de cambios estructurales en las economías urbanas, incluyendo la decadencia de los antiguos barrios industriales desencadenada a partir del cierre masivo de fábricas y el consecuente aumento del desempleo en esas áreas. Junto a la tugurización de vastos territorios de las antiguas ciudades industriales y el descenso en la escala socio-económica de una importante proporción de sus habitantes – ex obreros industriales – una enriquecida elite de la economía de servicios produjo nuevos entornos urbanos de lujo. De modo tal que mientras los antiguos barrios obreros perdían dinamismo y capacidad de generar puestos de trabajo, las áreas de la metrópoli elegidas por las nuevas elites del sector terciario y cuaternario comenzaron a demandar numerosos empleados para tareas de baja remuneración; lo que la literatura anglosajona llama el “*menial service sector*”: empleados para tareas domésticas, de seguridad, mantenimiento edilicio, de pequeñas infraestructuras y demás. Consecuentemente, del mismo modo que vivir cerca de la fábrica era – y sigue siendo – la estrategia más conveniente para la clase obrera en las “ciudades industriales”, vivir cerca de barrios cerrados y *shopping centers* lo es para una creciente población pobre de las metrópolis contemporáneas. Esto ocurre tanto en ciudades des-industrializadas como en otras que nunca tuvieron un sector industrial significativo, pero que en la “era post-industrial” adoptaron también estas modalidades generalizadas de hábitat. Por otro lado, los movimientos demográficos ocurren en todas las direcciones: sectores pobres se localizan en los intersticios y bordes de emprendimientos ricos con el fin de aprovechar las externalidades que éstas generan, y sectores medios y altos se desplazan a zonas tradicionalmente pobres, atraídos por las características de los nuevos emprendimientos cerrados, construidos generalmente en entornos con un muy bajo valor de suelo que generan una gran rentabilidad para sus desarrolladores.

El tipo de separación característico de la que llamamos genéricamente “ciudad industrial”, puede conceptualizarse apropiadamente mediante la noción de “segregación”, es decir “la distribución desigual de los grupos sociales en el espacio”, y

⁶ Por otro lado, a partir del desarrollo de nuevas infraestructuras, las nociones de cercanía y lejanía han cambiado; las distancias no son medidas en kilómetros sino en tiempo de conexión.

cuantificarse a través de instrumentos tales como el *Índice de Disimilaridad*.⁷ Sin embargo, ciertas formas de separación, típicas en ciudades de la era post-industrial, con fuerte presencia física en la forma y estructura de la ciudad, pero especialmente simbólica en sus imaginarios, no son perceptibles a través de estas herramientas. Como ha demostrado Gonzalo Rodríguez Merkel,⁸ la existencia de un asentamiento precario y un barrio cerrado en un mismo radio censal, por ejemplo, incide sobre los instrumentos que miden la Segregación Residencial Socioeconómica (SRS), disminuyendo el grado de segregación registrado. Este fenómeno, denominado por el autor como “falsa mixidad socio-espacial”, ilustra la necesidad de contar con otras herramientas interpretativas complementarias que sirvan para conceptualizar este tipo de puntos ciegos en las metodologías de medición de la SRS.

Muy a menudo los términos “segregación” y “fragmentación” son utilizados intercambiadamente, como meros sinónimos, sin reparar en las especificidades de cada uno de estos conceptos. De este modo, ambas nociones son aplanadas para denotar, genéricamente, algún tipo de separación o división en la ciudad. Sin embargo, si bien es evidente que tanto “fragmentación” como “segregación” intentan dilucidar fenómenos urbanos interrelacionados y frecuentemente simultáneos, su utilización más rigurosa y diferenciada permite alumbrar diferentes facetas de estas cuestiones.

La “segregación de grano fino”, en palabras de Rod Burgess,⁹ requiere la utilización de la noción de “fragmentación urbana”, entendida como “un modo de organización espacial determinado por lo cercado y los obstáculos físicos”. En el concepto de segregación lo fundamental es la dimensión social asociada al espacio bidimensional del plano de la ciudad. Se opera en primer lugar determinando los grupos sociales que se pretende mapear en el espacio urbano, para luego analizar sus patrones de localización de un modo cuantitativo. En el caso del concepto de fragmentación, la principal dimensión de análisis es la espacial – en sus tres dimensiones – y el abordaje es eminentemente cualitativo. Se examinan las barreras físicas, los obstáculos y los límites que fragmentan. Estos límites físicos pueden dividir diferentes grupos sociales, y en ese caso la fragmentación urbana actúa como “una segregación acentuada que se inscribe en el espacio a través de barreras”.¹⁰ En otros casos, como el de dos o más barrios cerrados contiguos y separados entre sí por sus respectivos muros y demás dispositivos de seguridad, la división impuesta por los límites físicos puede no coincidir con la demarcación de la distribución de los grupos sociales en el espacio. Es decir, esta conceptualización de fragmentación urbana admite situaciones en las que pueda existir fragmentación espacial y continuidad social. El concepto de fragmentación urbana interpela un tipo de organización espacial que en la actualidad es común a todos los usos de suelo – incluyendo residenciales, comerciales, recreativos y demás.

⁷ El *Índice de Disimilaridad*, desarrollado por Otis D. Duncan y Beverly Duncan en los años cincuenta, varía entre 0 (ausencia de segregación) y 1 (segregación total) y se interpreta como el porcentaje de sujetos del grupo social – cuyo grado de segregación se intenta determinar – que deberían cambiar su lugar de residencia a fin de que la razón entre este grupo y el resto de la población – u otro grupo social de referencia – en cada unidad espacial sea idéntica a su razón en el conjunto de la ciudad.

⁸ Rodríguez Merkel, G. (2011) “Desigualdades socioeconómicas y segregación residencial en la Argentina, 1991-2001: Niveles, tendencias y aportes teórico-metodológicos para su estudio”. Tesis Doctoral. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

⁹ Burgess, R. “Technological Determinism and Urban Fragmentation: A Critical Analysis”, *op. cit.* pp., 134-135.

¹⁰ Thuillier, G. (2005) “El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires”. *EURE*. Vol. 31 (939), pp. 5-20.

Se trata de caracterizar, examinar y explicar estos modos de producción de ciudad, que parecieran estar reconfigurando algunas de las áreas de mayor dinamismo de las metrópolis contemporáneas. Interpretar el porqué de la rápida difusión de estas tipologías urbanas cuya característica más saliente es la determinación de bordes duros que separan áreas o piezas urbanas – en todas las escalas – de sus entornos inmediatos. Entre los casos de fragmentación urbana de más reciente aparición, los más frecuentes son aquellos cuyo fin es separar a la “ciudad privada” y/o “pseudo-pública” del espacio público genuino.

Usualmente se le atribuye a la violencia urbana un rol fundamental en la generación y reproducción de las tipologías asociadas a la fragmentación urbana. Sin embargo, tal como señala Burgess,¹¹ esta consideración es cuanto menos incompleta y no explica, por ejemplo, la rápida proliferación de urbanizaciones cerradas en ciudades del este y sudeste asiático, regiones con los índices de violencia y crimen más bajos del mundo. Según Blakely y Snyder¹² – pioneros en el estudio de urbanizaciones cerradas en Estados Unidos – las tipologías en las que se podrían clasificar las urbanizaciones cerradas, y a la vez los motivos que podrían explicar su difusión, son tres: aquellas cuyo principal propósito es proveer un determinado “estilo de vida”; dotar de cierto “prestigio social”; y/o establecer “una zona de seguridad”. A estos argumentos también puede sumarse la economía de escalas que suponen estos emprendimientos para los desarrolladores y la usual anuencia de las políticas de uso de suelo que generalmente estimulan grandes operaciones gestionadas por desarrolladores únicos.

Estos últimos motivos son clave en la argumentación que proponen Dick y Rimmer en torno a la idea de “ciudad reagrupada”.¹³ Observando específicamente la nueva geografía urbana de las ciudades del sudeste asiático, y principalmente Bangkok, los autores describen una tendencia hacia la producción de complejos cada vez mayores, en superficie y sofisticación, ubicados en las márgenes de las autopistas, reuniendo funciones urbanas que habitualmente se encontraban dispersas en la ciudad. De este modo, centros de compras y de convenciones, combinados con usos recreativos, hoteles 5 estrellas y oficinas *premium* pueden compartir un único perímetro amurallado, con todos los dispositivos de seguridad típicos de las urbanizaciones cerradas.

Las “ciudades reagrupadas” descritas por Dick y Rimmer tampoco son sensibles a los instrumentos usuales para medir segregación que en general contabilizan únicamente usos residenciales. Tampoco lo son, en menor escala, los parques de negocios, *shopping centers*, hipermercados y otros usos de suelo a menudo caracterizados como ejemplos de insularidades urbanas.

Estas consideraciones refuerzan la necesidad de refinar la utilización de los términos que intentan definir estos fenómenos urbanos. En definitiva se trata de avanzar en el desarrollo de conceptos y marcos teóricos que permitan comprender más exhaustivamente las transformaciones socio-espaciales que inciden sobre la forma y estructura de las ciudades. Un conocimiento que resulta fundamental a fin de

¹¹ Burgess, R. “Violencia y la ciudad fragmentada”, *op. cit.*

¹² Blakely, E. J. y Snyder, M. G. (1997) “Fortress America: gated communities in the United States”. Washington, D.C.: Brookings Institution Press, p. 38.

¹³ Dick, H. y Rimmer, P. (1998) “Beyond the third world city: the new urban geography of south-east Asia”. *Urban Studies*. Vol. 35 (12), pp. 2303-2321.

desarrollar instrumentos, políticas, y programas de regulación y gestión urbana apropiados, con el fin de impulsar y promover un derecho a la ciudad ampliado, el derecho lefebvriano a la vida urbana en ciudades inclusivas.

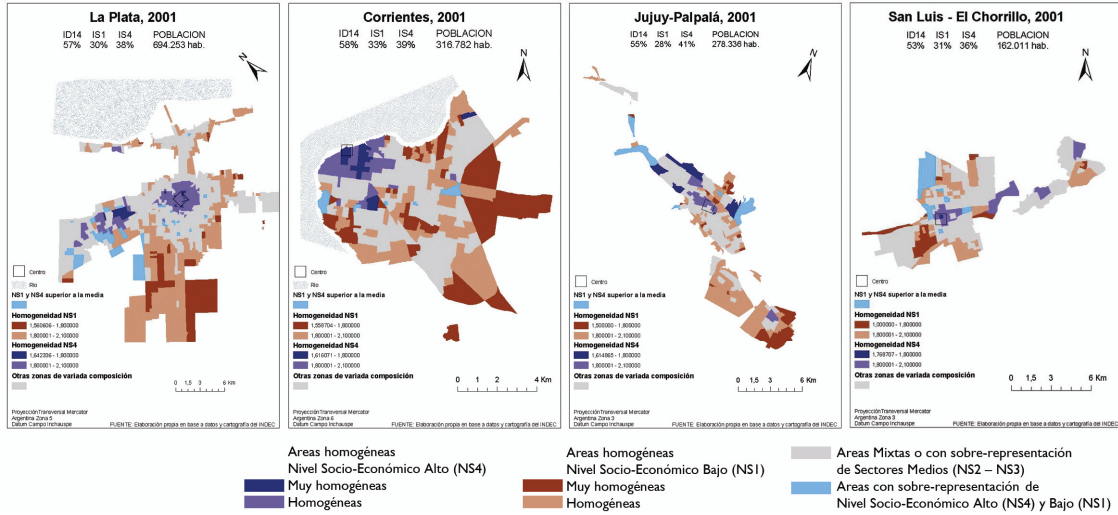


Fig 1 Muestra de mapas de segregación en ciudades argentinas. Coeficiente de Localización (variable *proxi*: nivel de instrucción máximo de jefe/a de hogar).

Fuente: Rodríguez Merkel, 2011

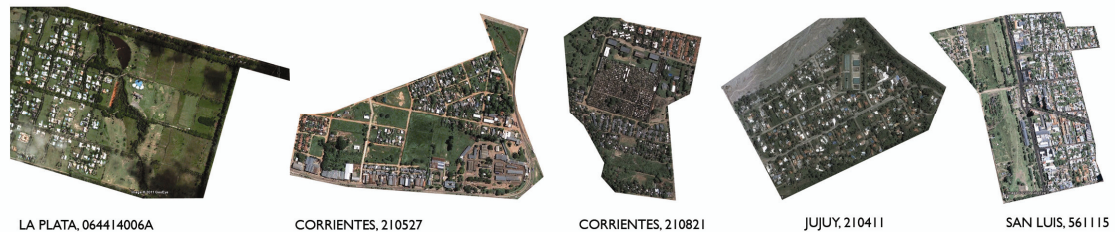


Fig 2 Casos de fragmentación urbana en ciudades argentinas en una muestra de radios censales con sobre-representación de sectores de Nivel Socio-Económico Alto (NS4) y Bajo (NS1).

Fuente: Rodríguez Merkel, 2011