

## **Fragmentación urbana en ciudades contemporáneas**

Daniel Kozak

La producción del espacio urbano –es decir el modo en que se construye y transforma la ciudad– en el período contemporáneo, pareciera estar signada en gran medida por lo que la literatura especializada denomina “fragmentación urbana”. Este término da cuenta de una forma de organización de las ciudades en la que los límites duros, lo confinado y los obstáculos físicos adquieren un rol central. Es un estado espacial de separación e inconexión que a menudo es acompañado de divisiones socioeconómicas y/o étnicas entre lugares y áreas urbanas de diferentes tamaños. A esto remite la idea de “ciudad archipiélago”, cada vez más utilizada para describir ciudades, o partes de ciudades, caracterizadas por lo insular y los fuertes contrastes.

El investigador escocés Rod Burgess argumenta que la relación entre distancia social y distancia espacial ha vuelto a cambiar desde el último cuarto del siglo XX. 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. La distancia espacial generalmente replicaba el gradiente social. En la sociedad post-industrial actual la distancia social se ha vuelto a ampliar. 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.

El caso de barrios cerrados contiguos a villas miseria es un buen ejemplo en este sentido. La separación por distancia espacial de la “ciudad industrial” es a menudo reemplazada en la “ciudad post-industrial” contemporánea 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 cambiado. Vivir próximo no implica compartir espacios comunes. Los lugares de encuentro universal son cada vez menos frecuentes, 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 ciudades 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 élite 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 de la economía de servicios comenzaron a demandar numerosos empleados para tareas de baja remuneración. 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 *shoppings* 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. En estas ciudades, los movimientos demográficos ocurren en todas direcciones: sectores pobres se localizan en los intersticios y bordes de emprendimientos ricos con el fin de aprovechar las ventajas que éstas generan, y sectores medios y altos se desplazan a zonas que hasta poco tiempo eran homogéneamente pobres y ahora incluyen también barrios cerrados. Uno de los motivos que explican la ubicación de urbanizaciones cerradas en áreas tradicionalmente pobres es su muy bajo valor de suelo original que genera una gran rentabilidad para sus desarrolladores. Mientras estén cerca de un acceso a una autopista y su perímetro vigilado y protegido, el contexto inmediato de los barrios cerrados no afecta significativamente el valor final de las propiedades dentro de sus límites.

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, 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 Snyder –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.

La visión predominante en los estudios urbanos hasta la década del setenta era que mediante cambios físico-espaciales en la ciudad se podría cambiar la sociedad. A partir de la crítica de la escuela de sociología francesa en esa década, esta creencia fue reemplazada por su exacto opuesto. Según el dictamen de Henri Lefebvre, la ciudad material era comprendida como la proyección de la sociedad sobre el terreno. En la actualidad tiene amplia aceptación la idea de que ciudad y sociedad se construyen y condicionan mutuamente. Qué tipo de sociedades construyen las actuales “ciudades archipiélagos”, y cuáles son los efectos sociales de este tipo de configuraciones urbanas, son preguntas fundamentales cuyas respuestas no parecen ser muy alentadoras.