

Los "nuevos espacios modernos" en la ciudad de Buenos Aires. El regreso de los "refugios tradicionales privados" (el pueblo, la comunidad, la cultura, el barrio, la familia) y el lugar del antropólogo

Autor:
LacARRIERU, Mónica

Revista
Runa: archivo para las ciencias del hombre

2002, 23(1), 197-238



Artículo

LOS 'NUEVOS ESPACIOS MODERNOS' EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

EL REGRESO DE LOS 'REFUGIOS TRADICIONALES PRIVADOS' (EL PUEBLO, LA COMUNIDAD, LA CULTURA, EL BARRIO, LA FAMILIA) Y EL LUGAR DEL ANTROPÓLOGO*

*Dra. Mónica Lacarrieu***

RESUMEN

En este trabajo me propongo analizar, en el contexto de una serie de procesos de transformación urbana que están teniendo lugar en Buenos Aires, desde los '90, la problemática de los 'nuevos espacios modernos' -me refiero a los diferentes emprendimientos privados-. Este nuevo tipo de urbanización que los especialistas mayormente vinculan con la llegada de la 'ciudad global', se ubican mayoritariamente en la zona norte del Gran Buenos Aires, con influencia en los últimos tiempos sobre otras zonas, como La Plata, Ezeiza, entre otras.

En este artículo focalizaré en uno de sus aspectos, me refiero a la incidencia de las dimensiones espacio-temporales en la constitución de esta problemática urbana. Esta elección no resulta arbitraria, debido a que en dichas dimensiones convergen problemas tanto metodológicos como teóricos. Por un lado, nos llevará a reflexionar sobre la

* Este artículo retoma tópicos tratados en el Informe Final que sobre 'nuevos espacios de la modernidad' hemos realizado para la Fundación Antorchas. El mismo contiene los resultados obtenidos a lo largo de la investigación que desarrollé con la Beca Esther Hermitte que me fuera otorgada por la Fundación mencionada para el periodo 1998-99.

** Investigadora Independiente, CONICET. Profesora UBA. Instituto de Ciencias Antropológicas (Sección Antropología Social). FFyL. UBA.

relación espacio-tiempo en este fenómeno urbano altamente vinculado a procesos propios del contexto de la globalización, en el que se especula asistimos a la compresión del espacio por efecto del tiempo. Por el otro, nos permitirá profundizar y develar cuestiones ligadas al trabajo de campo antropológico urbano, específicamente la relación sujeto-investigador respecto de la constitución social de estas dimensiones y su incidencia en el recorte del 'campo', considerando que este tipo de emprendimientos se conforman entre la 'ciudad en la autopista' y la 'ciudad jardín'.

ABSTRACT

In this study I intend to analyze – in the context of a series of processes of urban transformations that have been taking place in Buenos Aires since the 90s- the problems concerning the “new modern spaces”, namely, the different private urbanizations. This new type of urbanizations, which specialists relate mainly to the arrival of the global city, are mostly located in the northern area of Gran Buenos Aires, with an increasing influence on other areas such as La Plata, Ezeiza, among others.

In this article I will focus on one of its aspects: the incidence of the spatial-temporal dimensions in the constitution of this urban phenomenon.

This choice is, by no means, arbitrary, as both methodology and theoretical problems converge in these dimensions.

On the one hand, this will enable us to think about the space-time relation in this urban phenomenon, which is deeply connected to specific processes inherent in the context of globalization, where we witness the compression of space by the effect of time. On the other, we will be able to explore and disclose issues connected to the urban anthropological field work, namely, the subject-researcher relation with respect to the social constitution of these dimensions and its incidence in the reduction of this “field”, taking into account that this type of urbanization is shaped between the “city in the highway” and the “garden-city”.

“THE TRUMAN SHOW” Y UNA VIDA DE PELÍCULA

Hace apenas dos años se estrenó en la ciudad de Buenos Aires la película “The Truman Show”, que aunque aparentemente poco tenía de relación con la ciudad, finalmente nos hizo pensar sobre un tipo de ciudad: la ‘moderna reciente’ (Zukin 1996). Como reflexionaba un cronista sobre este film, Truman transcurre su vida en “una casa de película ubicada en una ciudad de película”. En tanto de película, nos encontraríamos ante decorados y escenografías desde donde el

director pretendió contar la *"historia de un hombre que no sabe que los demás saben de él... [sintiendo] que no encaja en ningún lado, aunque tiene la familia perfecta, un trabajo perfecto y vive en una ciudad perfecta"*. Grande es la sorpresa de todos, incluido el cronista, cuando se descubre que la ciudad no es un decorado, sino una pequeña ciudad, denominada Seaside, ubicada a unos 1000 km de Miami en los Estados Unidos. Seaside es una ciudad que hizo construir un millonario, planificando detalle por detalle –en el mismo sentido en que lo están haciendo algunos empresarios en nuestra ciudad con la planificación de ‘miniciudades’, como por ejemplo Nordelta (Tigre), Estancias del Pilar (Pilar)– como una ‘ciudad temática’ ya que todas las casas se han pintado de colores pastel y evocando un estilo, el ‘playero’, pero que finalmente se parece más a un decorado de cine que a una ‘ciudad real’. Como en la película, Seaside en la vida real, también es una ciudad *"tan clásica, tan limpia y tan perfecta que- aunque real- parece que no encaja en el mundo de las ciudades normales"*¹. Y si tomamos al pie de la letra lo dicho por el cronista, vale la pena preguntarse: si este tipo de ciudades al estilo ‘casa de muñecas’ procuran ser el modelo de perfección que permita evitar los problemas de las ciudades tradicionales –como lo expresan los empresarios de Buenos Aires–, aunque finalmente su ‘orden irreal’ resulta patológico mirado desde las ‘ciudades normales’, entonces dónde está la patología urbana?

El periodista que hace estas reflexiones sobre *"The Truman Show"*, compara la ciudad de Truman con los *countries* de Buenos Aires, a los cuales deberíamos agregar los ‘barrios privados’, ‘los pueblos privados’, las chacras, etc., pero fundamentalmente con la ‘ciudad moderna reciente’ uno de los paradigmas que Zukin plantea junto al de la ‘ciudad moderna antigua’, visualizados por la autora como los dos paisajes urbanos contrastantes que –en forma sintética– se manifiestan en la contemporaneidad. De hecho, paradigmas vinculables a los procesos de transformación urbana que están profundizándose en nuestra ciudad, desde la década de los ‘90, en cuyo seno se desenvuelven en forma simultánea fenómenos relacionados con el ‘centro’ y con la ‘periferia’. Estos nuevos procesos implican por un lado, una nueva legitimación de la centralidad, mediante intentos de promoción del desplazamiento de población al centro histórico y a barrios centrales; al mismo tiempo que por el otro, involucran un desarrollo de la periferia mediante otro tipo de desplazamientos que conllevan la instalación de ‘nuevas urbanizaciones’.

La mayoría de los divulgadores y especialistas recurren a la existencia actual de ‘ciudades globales’ (cfr. Sassen 1999) con el objeto de argumentar y justificar las nuevas tendencias y efectos socio-urbanos, entre los que se ubican

los 'nuevos espacios de la modernidad'. Visualizadas aquéllas como espacios estratégicos, nodos fundamentales en los procesos atinentes al 'espacio de los flujos' (Castells1996), algunos autores definen a Buenos Aires como una más entre ellas, mientras otros más cautos hablan de ésta como una 'ciudad de tercer tipo' (Torres1998). Pero en cuanto a lo que aquí nos interesa, en cualquiera de los casos se plantea que comparte muchas de las transformaciones acontecidas a partir -yo diría- de la agudización de la globalización en algunas grandes ciudades². Desde esta perspectiva, se habla para nuestra ciudad -aunque en sintonía con lo que se formula para el resto de las ciudades- de fenómenos socio-urbanos nuevos que implican por un lado espacios estratégicos reestructurados, entre los que se ubican las nuevas urbanizaciones vinculadas a los 'barrios privados', la proliferación de countries, torres-jardín, aparentemente habitados por sectores de 'clase alta y media acomodada', estrechamente articulados a otras tendencias, como la instalación de nuevos ámbitos comerciales (shoppings, etc.), de ámbitos de producción y servicios (edificios inteligentes, etc.) y megaproyectos (autopistas por ej.), en cuyo seno se ubicarían posicionalmente los sectores sociales considerados integrados. Por el otro, se habla de la contracara de estos espacios, es decir de las áreas residuales del mismo modelo, en cuyo contexto se encontrarían los denominados excluidos⁴.

Aunque debemos admitir la existencia de estas transformaciones como producto de los procesos actuales de globalización, en lo que refiere a las 'nuevas urbanizaciones', no puede ocultarse la relevancia que adquiere el discurso de la 'crisis de/en las ciudades' y el 'desorden urbano'. Un discurso que se construye en base a la idea de ciudad como exceso, pérdida, peligro, como la 'maldita ciudad' a la que se ha llegado, bajo el supuesto de un estado urbano anterior en el que la crisis se presupone inexistente. Sin embargo, no deja de sorprender que la 'ciudad global' -si bien con peculiaridades del fin de siglo- tiende puentes con la ciudad de principios de siglo, en la que, ante el advenimiento de la sociedad industrial, también preocupaba la aparente 'anomia' fruto de los cambios urbanos⁵.

Si bien en este trabajo no aspiro a profundizar en el fenómeno desde todos sus aspectos, parece relevante hacer algunas consideraciones de modo de presentar la problemática y el contexto en el que la misma tiene lugar. Como señala Mignaqui (1999:36),

"la década de los '90 [en Buenos Aires] parece haber instalado en el debate urbanístico el regreso al suburbio. Un suburbio más seguro,

más verde y tranquilo que el área central de la metrópoli, opinan sus promotores y consumidores. Un suburbio privado, cuyas lógicas de producción espacial ya no dependen de las políticas de planificación urbana o de las normativas urbanísticas...producidas por el Estado, sino por las reglas de rentabilidad inmobiliaria del capital privado”,

aunque agregaría que también el Estado, generalmente en su modalidad local, interviene en esta producción. En contraste con la periferización ocurrida a partir de los '40, los nuevos enclaves comienzan a localizarse en “partidos de la tercera corona, más afuera de la periferia tradicional” (Torres 1998:8). Este tipo de urbanizaciones de reciente incorporación en esta ciudad, presentan similitudes con las que identifican a las ciudades americanas, en las cuales su desarrollo se inicia entre los años '20 y '40 adquiriendo el mayor impulso con posterioridad a la segunda guerra. Así, e. Buenos Aires, las mismas se constituyen entre la 'ciudad en las autopistas' y la 'ciudad en el jardín', modelos urbanos que hablan de factores que han inducido a su desenvolvimiento, por un lado, la autopista objeto de renovación en los '90, por el otro, la búsqueda de una salida utópica a los 'males de la ciudad'⁶. Y si bien, no se cuenta con datos cuantitativos precisos, algunas aproximaciones hablan de la importancia que el fenómeno está adquiriendo: a setiembre de 1998 se contaban aproximadamente 350 emprendimientos (unificando dentro de ellos a todas las denominaciones existentes en el mercado, excepto los 'pueblos privados'), ubicándose la mayoría en Pilar, luego en Tigre y Escobar, siguiendo en orden decreciente, San Isidro, Ezeiza, entre otros (Robert 1998).

No obstante, la relevancia que está tomando la problemática, la que implicaría un análisis pormenorizado de diferentes tópicos que hacen a la misma, es objetivo de este trabajo focalizar la atención en uno de ellos, considerando que en el mismo convergen cuestiones tanto metodológicas como teóricas. Me refiero a la constitución de las dimensiones de espacio y tiempo teniendo en cuenta las representaciones y prácticas de los actores sociales involucrados, como la incidencia de estas dimensiones en el papel del antropólogo frente a este 'campo' - es decir analizando las 'categorías distantes' y las 'categorías próximas' al investigador (Geertz 1994). Pero también enfatizando en la construcción teórica del espacio y del tiempo, considerando que estas urbanizaciones se desarrollan en el seno de procesos de transformación urbana vinculados a la globalización, en cuyo contexto se especula con la compresión del espacio por efecto del tiempo (cfr. Harvey 1996).

Hay razones contundentes para reflexionar acerca del espacio y del tiempo en la conformación de estas nuevas urbanizaciones. Por un lado, como sucede con otras cuestiones de esta problemática urbana, el espacio y el tiempo son constituidos bajo formas estereotipadas, en las que contribuyen fuertemente los emprendedores y los medios de comunicación vinculados al fenómeno. Esta construcción va más allá de la aparición ocasional del problema en los medios, como sucede con otros aspectos de la ciudad, adquiriendo de ese modo 'peso específico', contribuyendo al fortalecimiento de una figura y representación social, pero también a la naturalización de la misma. Se trata de representaciones sociales que apelan a una clasificación ya legitimada sobre estas urbanizaciones, que por otra parte no presentan quiebres ni fisuras, en consecuencia fuertemente estructuradas y esquemáticas, pero que sin duda tienen una profunda llegada a la sociedad en su conjunto. En este sentido, los 'nuevos espacios modernos' se construyen en torno de la 'fabricación' de territorios en forma de 'comunidad', en estrecha relación con la 'invención' de tiempo y/o tiempos constituidos bajo la misma cadencia, contribuyendo a ello determinados actores sociales que apelan a sus recursos materiales y simbólicos para imponer este 'punto de vista'. Este núcleo de referencia aunque naturalizado por la eficacia simbólica con que carga, es 'contestado', si bien parcialmente, por los actores sociales que se apropian de manera disputada y conflictiva de estos lugares.

Por otro lado, y considerando esa producción de territorios en términos de 'comunidad', la tentación del antropólogo a la realización de un trabajo en terreno en términos de 'cultura nativa', es decir de "aldeas, habitadas por nativos, [como] sitios limitados, particularmente aptos para la visita intensiva de los antropólogos" (Clifford 1997:33); podría constituirse en un regreso al recorte empírico del 'campo' en tanto localización espacial, y en ausencia de la dimensión temporal que también intervendría en su constitución. En suma, un retorno a 'culturas puras', a espacios aparentemente desconectados y aislados entre sí, que estarían permitiendo al antropólogo urbano, una vuelta al trabajo de campo en su modalidad 'clásica' con 'otros' que aunque no tan remotos, ni tan exóticos, se conformarían bajo la fachada de 'nativos' con 'conocimiento local' peculiar, simultáneamente que compartiendo categorías del propio investigador.

Finalmente, reflexionar sobre las dimensiones espacio-temporales en la constitución de estas nuevas urbanizaciones, lleva a un análisis mayor a partir del cual articular dichas concepciones con las elaboradas por los especialistas que hablan de la globalización, al mismo tiempo que observar el papel jugado por las perspectivas conceptuales constituidas en el nivel de lo local y su atravesamiento desde y con aquéllas que se especula hacen al nivel de lo global.

Asimismo, resulta de interés mostrar una cara diferente desde la cual 'hacer antropología'. Me refiero a que en el trabajo se vislumbrará la elección de un fenómeno urbano novedoso y original desde la perspectiva antropológica, en tanto el antropólogo urbano ha reincidido en la búsqueda de 'otros' asimilables a 'pobres' explícitamente diferentes a 'nosotros-investigadores'. No obstante ello, la conformación de este tipo de espacios a la manera de 'comunidad' y/o 'cultura' en su sentido más clásico del término, resulta en un 'laboratorio' aparentemente 'ideal' para el encuentro con 'otros' diferentes –si bien 'familiares'– en culturas caracterizadas por un supuesto equilibrio, integración funcional y territorialidad. Y es este 'laboratorio ideal' el que se presenta como un reto para el antropólogo contemporáneo, cada vez más inmerso en contextos urbanos.

"VIVIR EN EL CAMPO, PERO A UN PASO DE LA CIUDAD"⁷

Entre el tiempo y el espacio se constituyen los 'nuevos espacios de la modernidad'

"En apenas 5 minutos, sin necesidad de pisar demasiado el acelerador, se llega a la Gral. Paz. Allí, el empalme con la Autopista 25 de Mayo permite estar en Puerto Madero en 15 minutos. Además el barrio está a pasos de la Autopista del Buen Ayre, que asegura una conexión rápida y segura con la zona norte."⁸

"Al rato Jorgito le cuenta a la madre que hoy tardó por la mañana 40 minutos en llegar a la Facultad desde la casa de la abuela (en Laprida y Melo). Su madre aprovecha: y entonces de qué te quejás aca? Si de acá tardarías 20 minutos?" ("Los Altos del Barranco" en Del Viso). (Registro de Campo 16/9/98).

A principios de este siglo, Durkheim, revelaba que las categorías de tiempo y espacio resultan cruciales en la diferenciación de las sociedades y en la construcción de representaciones sociales y subjetividades. Sin embargo, en nuestra vida cotidiana tendemos a pensar que son registros 'naturalizados, objetivos e inmutables', vinculados a la existencia estanca de un solo tiempo y un solo espacio, si bien no sólo ambas categorías resultan entrelazadas, sino que además la multiplicidad de tiempos y espacios que se entrecruzan son el producto de diferentes concepciones sociales. En este sentido, debe recalcarse que las percepciones sobre el tiempo y el espacio sociales, son el resultado de procesos de apropiación cultural, desde los cuales se les transfiere valores, que hacen a la estructuración de un tiempo y espacio vinculado a cada sociedad y de acuerdo

a un momento en particular, así como a la disputa que puede entablarse al interior de esa estructura espacio-temporal legitimada en determinada época y sociedad, entre diversas apropiaciones que los mismos sujetos realizan desde su individualidad. Por ello, puede decirse que el modelo de tiempo-espacio predominante en determinada sociedad y en una época específica, expresan a esa sociedad, “a partir del uso que le destina, del cómo construye un espacio-tiempo que es diferente de aquél que otra sociedad habría podido construir; ese espacio-tiempo es una manifestación de racionalidad del movimiento en esa sociedad” (Hiernaux Nicolas;1996:86, n/ traducción). Dicho en otras palabras, quizás más empíricas, el tiempo-espacio resulta de una ‘invención social’, en consecuencia “no son el soporte neutro de los fenómenos culturales” ni de las relaciones sociales (Voutat;1992:268).

Como en la época de los Nuer (cfr.Evans-Pritchard;1969), o como lo generalizan otros autores en las ‘sociedades tradicionales’, en que prevalecía una lógica circular del tiempo-espacio implicando en ello un agrandamiento del espacio en una serie de capas sucesivas y sincrónicas del mismo; en esta época, la de la globalización, se ha legitimado una nueva forma de apropiación del espacio-tiempo, que implica la denominada ‘compresión tiempo-espacio’ como condición de la mundialización en la contemporaneidad. Esta compresión establece que estamos vivenciando un período en el que por efecto de la aceleración del tiempo se produce una aniquilación del espacio (cfr.Harvey;1996) o que como diría Chesnaux (1995) estamos asistiendo a un proceso en el cual el espacio se constituye “fuera de plano” y el tiempo “fuera de tiempo”. Proceso que implica una nueva experimentación del espacio: un espacio que parece diluirse bajo la pérdida de jerarquización y referencias, en el que el mundo parece haberse encogido (aprehendiendo realidades de otros alejados de nosotros por miles de kilómetros), aunque su tamaño sea el mismo, por efecto de un tiempo instantáneo y efímero, que hace pensar y decir que en esta nueva etapa no hace falta partir para llegar, porque finalmente la partida ya es una llegada. Una de las condiciones de la compresión, es la denominada desterritorialización, que supone un ‘adiós al territorio’, al mismo tiempo que un espacio que al aniquilarse supone simultaneidad de hechos que interligadamente acontecen en lugares diferentes (cfr. Alessandri Carlos; 1996).

A los efectos de este trabajo las dimensiones del espacio y el tiempo y la recuperación de este proceso de compresión ligado a la globalización –sobre todo cuando se dice que las ‘nuevas urbanizaciones’ constituyen uno de los espacios reestructurados por las transformaciones atinentes a la misma-, resulta de suma

trascendencia. Puedo especular, que en buena medida el fenómeno de los 'nuevos espacios de la modernidad', se estructura en función de apropiaciones entrecruzadas que como fruto de 'invenciones sociales' se realizan sobre el tiempo y el espacio. Así, resulta interesante observar cómo al proceso espacio-temporal de comprensión legitimado para esta época, se le entrelazan en forma conflictiva una diversidad de apropiaciones, que hacen a los diferentes actores sociales involucrados, incluyéndome a mi, como investigadora, una vez internada en un trabajo de campo altamente cruzado por estas mismas dimensiones. Y cómo en el proceso de comprensión, en una primera aproximación, el tiempo parece regir los designios del fenómeno y de la vida de las personas, sin embargo, a poco de andar, la referencia espacial profundamente direccionada por jerarquías, referentes, y contundente territorialización, coloca en cuestión esa aniquilación de la que tanto se habla. Estamos ante un fenómeno complejo que tanto remite a la aceleración del tiempo, como a la fijación y arraigo en el territorio.

Aunque estas diversas apropiaciones se observan absolutamente entrecruzadas y mixturadas, a los efectos de poder entender más claramente estos procesos y volverlo más operativo, voy a delimitar diferentes niveles de percepciones y apropiaciones.

La promoción y venta que hacen los inmobiliarios y la prensa de los lugares responde casi unánimemente al novedoso proceso de comprensión tiempo-espacio, es decir a confiar en un tiempo que se ha acelerado y que permite acercar, como en el sentido de una "partida es llegada", el barrio con la ciudad en su conjunto. Sin duda, el tiempo es un dato fundamental a la hora de confeccionar una publicidad de venta:

"Las mejores opciones para tu vida a sólo 25' del Obelisco" (Club de Campo Echeverría del Lago).

"A 10 minutos de Gral. Paz y 15 del Centro entre dos importantes autopistas" (Altos del Sol).

"En San Fernando, a 25 minutos en auto de la Capital..." (Marina Canestrari).

"A solo 15' del Microcentro" (Puerto Trinidad).

"A un paso de la Capital" (Acacias Blancas).

"A 45 minutos de Puerto Madero" (Club de Campo Haras San Pablo).

"A sólo 15' del Obelisco..." (La Deseada).

Cuando están más alejados:

“A 50 minutos de Capital y 20 minutos de La Plata por Autopista”
(Estancia Las Malvinas).

“A solo 1 hora 15 minutos del obelisco, una vez concluida la
autopista Ezeiza-Canuelas (Octubre 99) (Estancia Benquerencia).

“Tiempo estimado: 1 hora 15 minutos” (Laguna Vitel, Barrio de
Chacras).

Como puede observarse el tiempo es un dato más entre otros que se supondrían de mayor importancia a la hora de ‘buscar el techo’, me refiero a *infraestructura, servicios, superficie, etc.* En ese sentido, el tiempo aparece en el mismo nivel de relevancia. Prima una concepción de tiempo comprimido y programado, más bien previsible, un tiempo ‘fuera de tiempo’. Como manifiesta Chesnaux (1995) con el tiempo en términos de la compresión mencionada, el mismo se reduce a lo infinitamente pequeño, aparece mutilado, instantáneo y efímero. Finalmente, el tiempo en estos casos se convierte en un ‘invento’ o ‘creación’ del mercado y los medios, quienes lo minimizan hasta convertirse en una cuestión menor incluso comparándolo con lo que uno puede gastar en tiempo dentro del circuito de Capital.

Sin embargo, las ‘invenciones’ son múltiples, o en otras palabras se crean diferentes temporalidades que disputan un lugar en el ya bien legitimado mundo de las ‘nuevas urbanizaciones’. Entre 6, 10 minutos y/o a un paso y 50 y/o 1 hora, 15, las gradaciones son muchas. Sin embargo, todas tienen el mismo objetivo: mostrar a la sociedad que el trayecto es mínimo, que entre la partida y la llegada hay poco tiempo, que el tiempo no debe ser un obstáculo a la hora de elegir vivir en estos lugares.

Pero aún resulta más interesante cuando una vez ya en el terreno y con los moradores de estos espacios, se observa una internalización de este tiempo que se les ha creado y vendido. Los habitantes de estas urbanizaciones verifican y desde allí afirman con sus propias experiencias cotidianas, ese tiempo acelerado y comprimido que los emprendedores dicen que existe. Esta creencia que proviene de la ‘invención’ ya señalada, se constituye a partir del agregado de nuevos sentidos y de la resignificación que ha sufrido el tiempo—a partir de aquella— en relación al conocido previamente para las mismas distancias. De este modo, los habitantes retoman esta ‘nueva temporalidad’, se la apropian de manera compartida, la despojan de ‘viejos sentidos’, la fijan a este presente, la reafirman con contundencia sin posibilidad de realizar una evaluación crítica de la misma. Esta no aparece sujeta a discusión, aunque sí a una disputa por confirmar y autoafirmarse

que este es el 'verdadero tiempo' -tal como en el registro apuntado al comienzo de este acápite, cuando una madre le remarca a su hijo cuál es el tiempo que le insumiría ir a su Facultad desde el barrio, discutiéndole incluso el tiempo que él ha debido utilizar en Capital. De hecho cuando él le discute, ella manifiesta: "*no lo puedo convencer...no hay caso*".

Los tiempos, insisto, pueden variar, porque finalmente poco importa el tiempo exacto, sino dar muestras y convencer de que se está 'ahí nomás', en el mismo sentido que lo planteaba un entrevistado del Club de Campo y Barrio Privado "Pueyrredón": "*...si tenemos ganas de ir...[a Buenos Aires] estamos a un paso, a 30 minutos...*". En este caso el 'estar a un paso' se resuelve en 30 minutos, mientras en el caso anterior se hacía en 20 minutos.

Esta creencia ya constituida en una especie de mito o 'lugar común' que sólo algunos, parece, pueden compartir, se ha vuelto constantemente contradictoria con mis propias sensaciones cada vez que debí movilizarme hacia el 'campo'. Sobre todo, cuando mi propia experiencia, vinculada a mis años de juventud viviendo en el conurbano bonaerense, si bien más próxima a la Capital y en una casa de los suburbios de aquéllas épocas, ha marcado a fuego un tiempo de desplazamiento hacia la ciudad bien distinto. De este modo, con frecuencia me sentí confrontada entre mi propia temporalidad y la de aquéllos que yo iba a visitar o entrevistar. En ocasiones esta confrontación se tradujo en una disputa por el tiempo 'real': mientras yo he podido confirmar y aún yendo en auto, que mi tiempo de movilización hasta la zona de Pilar es mayor a la que experimentan los habitantes, ellos ante esta evidencia han sugerido -si me conocían- que quedé 'marcada a fuego' por mi experiencia en Provincia en mis épocas de juventud, y en todo caso sólo admitir: "*bueno en horas pico puede ser...el otro día que fui como a las 9 de la mañana, me costó mucho atravesar la ciudad, era un caos al llegar...lo que pasa que yo trato de no ir en esos horarios...*" (entrevistada de Del Viso), o finalmente explicitar: "*sí por eso yo no voy más allá de Belgrano...ir más allá me pone histérica...*" (entrevistada de un 'barrio cerrado' de Del Viso).

Pero aunque el tiempo parezca 'inventarse' artificialmente con características ligadas a la instantaneidad, su sentido sólo adquiere un peso simbólico mayor en las representaciones sociales, si es vinculado a referentes territoriales fijos. Por ello, con frecuencia ese tiempo aparece en las publicidades y la prensa referido a algún espacio concreto y contundente, con valor específico hacia quienes el mensaje va dirigido. En este sentido, por un lado se traspola la comprensión tiempo-espacio al menos en el sentido de la aceleración del tiempo

-y uno podría deducir desde allí que el espacio se desvanece-, simultáneamente, por el otro, el espacio, como lugar enraizado e incorporado a nuestras representaciones y prácticas, se vuelve un recurso ineludible. Como se observa en los registros previos, no hay un solo referente espacial, éste se manifiesta en sus múltiples variaciones. Sin embargo, se podría decir que uno de los referentes más mencionado, es el evidentemente instituido respecto del mundo social de los destinatarios, y a partir de éste existe una gradación de otros referentes más o menos legitimados según el mensaje.

Sin duda, la Capital, mayormente denominada por el mercado como 'ciudad de Buenos Aires' o 'Buenos Aires' en sintonía con la referencia que hacen los propios habitantes, quienes suelen decir: "*vamos a Buenos Aires...*", es el referente espacial legitimado por excelencia. El tiempo debe medirse por relación a la llegada a la ciudad, y la proximidad con ella efectivamente ejerce una mayor seducción para la promoción de estos lugares. En este sentido, aunque la ciudad es el lugar de lo negativo, persiste en su constitución como imagen positiva fijada en los imaginarios de la gente -sobre todo porque buena parte de los emigrados a estos lugares provienen del ámbito porteño-, a partir de la cual se clasifica el resto del mundo urbano, en consecuencia con reconocimiento social y poder simbólico suficiente en la división de ese mundo. A partir de este referente y una vez al interior del mismo, aparecen otros cortes territoriales, me refiero al centro y/o microcentro de Bs.As., a la Plaza de Mayo, al Obelisco, a Puerto Madero, Retiro, principalmente. Cabe destacarse que es evidente que los referentes escogidos como vínculos con la idea de ciudad, son los lugares considerados 'centros' con poder simbólico dentro de la misma. Sin embargo, no debe dejarse de lado el considerar que dichos lugares son también los sitios de destino de los muchos que diariamente viajan hacia sus trabajos desde este tipo de barrios. Sin embargo, también se mencionan otros referentes espaciales y no necesariamente vinculados con la Capital. San Fernando, Lomas de San Isidro, Pilar, Tigre, La Plata, son algunos de esos sitios legitimados dentro del conurbano, donde también están los barrios. En buena medida, porque muchos de sus habitantes son originarios de la zona norte del Gran Buenos Aires (como San Isidro), pero también porque se busca encontrar un 'centro' aún más próximo, con 'todos' los servicios necesarios similares a los que se podrían encontrar en la ciudad. Por ello, las ciudades más pequeñas como Pilar, Tigre, La Plata, Luján, son 'cabeceras' que nuclean el ramillete de urbanizaciones nuevas instaladas en su entorno.

A modo de síntesis, se puede especular con una identidad inclusiva y abarcadora, construida positivamente en función del tiempo y la distancia,

relacionada con la ciudad de Buenos Aires. A partir de esta identidad más amplia es posible englobar otras más exclusivas, que aunque en otras condiciones podrían oponerse entre sí, en relación a estos barrios encuentran vínculos y se convierten en insumos de ese corte identitario más abarcativo. Tal es el caso del Club de Chacras Estancia LAS MALVINAS, que además por lo distante de Capital, se configura y 'vende' a partir de 3 referencias que lo vinculan y acercan en términos de tiempo y distancia: "*A 1000 m de la ciudad de Brandsen. A 50 minutos de CAPITAL FEDERAL. A 20 minutos de LA PLATA*" -cabe resaltar los remarcados realizados por los mismos 'vendedores', ya sea a través de letras mayúsculas, o bien diferenciando el criterio de medición (metros o minutos según convenga)-.

Aunque no se trate de un referente espacial ligado en su completud al 'lugar antropológico' (Augé 1993), las autopistas se convierten sin duda en uno de esos valores que también sirven a los fines de 'inventar' un tiempo. La autopista - cualquiera sea- en cuanto acceso rápido, que imprime velocidad y celeridad, comporta un doble valor: posee en sí misma la aceleración del tiempo al mismo tiempo que el carácter de ser un 'lugar' si bien peculiar -a diferencia de lo planteado por Augé (1993) que las considera un 'no lugar' o de lo manifestado por Robin (1994) que las coloca como 'fuera de lugar', considero que la autopista también es un 'lugar' en tanto existen diversidad de apropiaciones y usos respecto de la misma, sin embargo definidas por el movimiento, el que incluso no se produce siempre en el mismo ritmo-.

Como puede observarse en el registro de la prensa que encabeza este tópico, todos los referentes pueden juntarse con el objetivo de fortalecer el tiempo inventado, pero también para prestigiar las vías de conexión y los puntos de articulación entre los que se encuentra el barrio en cuestión. De algún modo, se intenta mostrar la proximidad que el lugar tiene con referentes fijos de la ciudad o del conurbano, pero también la buena conexión que en relación al desplazamiento posee, y en este caso las autopistas son el eje de la valorización. Estas articulaciones que se exponen, presuponen además cuáles son los referentes legitimados por los sectores involucrados con la urbanización, ya sea por necesidad como puede ser el microcentro o la ciudad por trabajo, ya sea por tiempo libre o relaciones sociales, como la zona norte del Gran Buenos Aires, ya sea por servicios de necesidad, como Pilar.

Sin embargo, la 'invención temporal', no adquiriría relevancia sino fuera contrastada con un 'tiempo anterior'.

“Mientras las inmobiliarias proclaman un viaje promedio de 40 minutos por el moderno y alisado asfalto como único puente para desenchufarse de la ciudad, en épocas pasadas para ir a las afueras había que ser valiente. Tortugas fue el primer country...La única manera de llegar era con el tren hasta la estación de Matheu y de allí en sulky. No había forma de ponerle *menos de dos horas* y en caso de lluvia el traslado quedaba en el intento”⁹.

La disputa como se ve en este caso puede reflejarse entre el presente y el ayer. El pasado en este caso sirve para demostrar que el tiempo creado es ‘real’ en tanto hay datos que demuestran que ese tiempo fue mayor. En este caso como en otros, jugar con el pasado, se vuelve un recurso de excelencia, para definir las interrelaciones y prácticas actuales. El pasado vuelve como una forma de ordenar el presente, mediante un determinado “trabajo de encuadramiento de la memoria” (Pollack 1993), que se constituye mediante la selección de acontecimientos, datos, imágenes. Como en el caso mencionado, recuperar la historia tiene un objetivo concreto, que en este caso remite en primera instancia a la revalorización del lugar en la actualidad por efecto de las grandes transformaciones sufridas entre 1930 y el fin de siglo. Pero en segunda instancia, para mostrar a los ojos de la opinión pública los cambios favorables que sin duda se anclan de una tradición que encuentra sus raíces en el ‘mito de origen’ de estos ‘espacios’-aunque bien sabemos que los ‘barrios cerrados’ adquieren auge en los ‘90, se rastrea en la historia un ejemplo como ‘el Tortugas’, que ha sido de los primeros en construirse, para legitimar la importancia de este tipo de espacios que a esta altura ya cuentan con ‘historia, tradición, raíces’-.

De ese ‘ayer’ se recupera una versión, de las tantas que deben existir, o bien se sintetizan y tamizan en esa versión la diversidad de otras que es muy probable también hayan conformado al lugar a partir de disputas constantes. En este sentido, y en función de fortalecer esa división entre ayer-hoy diferenciados respecto del tiempo y la distancia, se intenta “ubicar en la geografía y en la historia una forma de vida pasada”, y en la medida en que no se busca “ofrecer datos verídicos sobre este pasado, sino comunicar significados,...predomina una visión estática como si en el ayer las cosas nunca cambiaran” (Safa 1998:156-7). Se presenta una historia continua, basada en las permanencias, persistiendo en el origen como un punto cristalizado de la historia. Por ello, aunque este uso del pasado sirva para resaltar los cambios de relevancia que se pueden encontrar entre ese ayer y el hoy, que permiten revalorizar el lugar en el presente; se funda en un pasado hermético, monolítico, que aparentemente no pudiera ser

resignificado mediante otras lecturas del mismo, porque finalmente es en su continuidad que se puede arribar al destino transformador del presente. Sintéticamente, el recurso del pasado se constituye sobre la base de oposición y continuidad. Así, la memoria adquiere fuerza simbólica, como aporte hecho por el grupo de originarios del lugar, en tanto orientadora de acciones, situaciones y contextos determinados. Pero es ese grupo original, el que da coherencia y cohesionan ese mundo del pasado, sin autorizarse -ya que los actores sociales comprometidos con el hoy lo requieren de este modo- una evaluación crítica del mismo, es decir las necesarias resignificaciones que todo pasado sufre incluso en su origen, en otras palabras la historia/historias discontinuas.

Este proceso evolutivo del pasado originario hacia el presente, que implica un pasaje o tránsito de la tradición hacia el progreso, se construye no sólo en base a ese tiempo que antes era de dos horas y ahora de 40 minutos, sino también en relación a otros signos de la transformación 'civilizatoria': el asfalto -que bien quiere decir la autopista-, el auto/combi/remise -en lugar del tren que además en esa época era más lento, y el sulky-.

Las distancias parecieran no ser distancia, bajo la forma efímera del tiempo y la evanescencia del trayecto que algunos deben rearmar día a día y otros en ciertas ocasiones. Sin embargo, la disputa -ya planteada- por la cantidad de minutos y/u horas que se utilizan para arribar a destino, vuelve a corporizarse y de manera permanente en los diálogos que frecuentemente se escuchan entre habitantes de estos espacios modernos. Pero esta vez hago referencia a un tema que en forma recurrente y casi obsesiva suelen esgrimir los residentes. Vale la pena retomar el registro de campo reconstruido en ocasión de una reunión social en uno de los barrios trabajados:

“...el transporte se convirtió en un eje de diálogo permanente que duró varios minutos, con lo cual tomé conciencia sobre la importancia que adquiere este tema en este contexto. Y pensé: a nadie se le ocurriría en una reunión en Capital estructurar toda una conversación sobre los colectivos diferentes, su precio y los lugares en los cuales para. Así, a raíz de que Silvia contó que lo había esperado a Gustavo para regresar al barrio, todos empezaron a opinar sobre medios de locomoción:

Lula (una adolescente de 17 años): yo uso a veces el diferencial, está bueno ese y sale poco, lo que sí que deja lejos, después hay que tomar un remise...

Silvia: si es bueno no?

Yo: y sino como hacen...?

Silvia: y está la combi...hay varias, hay una de 5\$ que deja más lejos en el Tortugas...

Yo: y cómo venís hasta acá?

Ella: y me vienen a buscar...

Ana a Gustavo: vos tenés los horarios de la combi?

El: sí pero para qué los querés...?

Ana: no, por las dudas...sino me compro el cuatriciclo...si yo no tuviera que ir a Buenos Aires podría ir al hospital en bicicleta porque me queda muy cerca, en cambio como después tengo que ir al centro, tengo que ir con el auto, y eso me cansa...por ahí me puedo comprar un cuatriciclo...

Silvia: sí... y venís por la autopista con el cuatriciclo...

Gustavo: hay varias combis...de distintos precios...

Silvia: lo que pasa que hay horarios que no hay, no coinciden...pero está el diferencial raro....

Juampi (un adolescente de 15): por eso yo quiero una motito...

Ana: sí pero yo no quiero...no sé un cuatriciclo puede ser y para ir hasta acá nomás...pero para ir al colegio tiene que tomar en algún momento la autopista, no sé me da miedo...

Juampi: y sí pero sino hay que tomar el remise..."

La conversación sentí que se volvía tediosa, y que además podía seguir en tanto Agustín por ejemplo no había ido a lo de la abuela porque el auto no andaba otra vez. Me quedó claro que la movilidad se vuelve un tema crucial...

El transporte se vuelve un eje vector en la constitución de representaciones y prácticas sociales asociadas a estos espacios. De allí, la relevancia que toma como divisora de aguas entre el ayer y el hoy reconstruido en relación al Tortugas, si bien y como hemos visto, estrechamente vinculado al tiempo, a la distancia, a la lentitud o celeridad que se imponen entre la ciudad y estos lugares. Hace 70 años había una sola forma de llegar –según lo dicho en el artículo periodístico- y esta forma tenía dos únicos –aparentemente- tipos de transporte: el tren y el sulky. En la actualidad, el discurso que se forja en relación a la imagen de promoción de estos espacios, se sintetiza en la velocidad soportada por la autopista, el asfalto y el auto como forma de movilidad central. Y así, pareciera que sólo con un auto y una autopista en apenas pocos minutos se recorrería el trayecto entre la ciudad y el espacio local escogido. Sin embargo, una vez en el nudo de la vida cotidiana, son

los mismos habitantes quienes ponen en juego las diferentes alternativas que entran en disputa por una mejor clasificación en el mundo cotidiano de mujeres, jóvenes, chicos y hasta de hombres. Y resulta interesante como en esa disputa, la imaginación recrea posibilidades imprevisibles, me refiero al cuatriciclo por ejemplo.

Si focalizamos la mirada en las representaciones legitimadas, entre las cuales el tiempo 'no existe' y en consecuencia el transporte se resume en la movilidad automovilística por autopistas modernas y rápidas, éste no presenta aristas conflictivas, en tanto se especula y apuesta a habitantes motorizados sin necesidad de otra movilidad que la de su propio auto. A esta representación suele sumarse desde los mismos comercializadores, la alternativa combi, pensando fundamentalmente en mujeres y jóvenes, aunque también en hombres que prefieren continuar relajados aún fuera de sus espacios de residencia. Por ello, es frecuente que inmediatamente después de traspasar el control de la garita y la entrada principal, se coloquen carteles con información acerca de servicios del barrio, entre los cuales se encuentra la combi, y en los casos en que por el tipo de lugar no se instalan carteles en exposición, es la propia gente la que hace circular la información. Aun así, como se desprende del registro de campo escogido, el transporte y la movilidad –aún en habitantes que subestiman la importancia de la distancia, o más bien que han internalizado que el tiempo se comprime y el territorio se desvanece– se vuelve un problema, al punto de ser necesariamente compartido y discutido socialmente, involucrando en ello las condiciones de cada alternativa: el costo, el tiempo que insume, la cantidad de paradas, el lugar de arribo, entre otras.

Volviendo a la cuestión de la distancia, un elemento clave en la constitución de representaciones y prácticas, ésta puede medirse no sólo mediante referencias temporales, sino también por relación a parámetros territoriales. Los pocos minutos, casi siempre menos de una hora, en que 'se debe' llegar a destino, intentan corroborarse mediante la medición principalmente en metros y kilómetros. Como se plantea en algunos avisos de venta: *"Más cerca. A sólo 44 km de Capital...Más seguro. A 1200 mts de Panamericana..."* (Palmer's-Barrio Privado). Si bien el criterio basado en metros o kilómetros no es el más legitimado a la hora de validar positivamente este tipo de lugares, sobre todo en referencia a la ciudad, en algunos casos aparece combinado con los otros, o bien como un referente identificador, a manera de mojón que permite frenar el vehículo, literalmente hablando, y ubicarse respecto del destino. En casos excepcionales el kilómetro como medida es cambiado por la legua, pero ello sucede sobre todo en las

urbanizaciones muy alejadas de la ciudad, principalmente en aquéllas que están desarrollándose camino a Mar del Plata, por ejemplo. En estos casos, es como si se intentara 'despistar' al posible comprador, me refiero a 'deslocalizarlo y descolocarlo' respecto del tiempo y distancia insumos directos de este tipo de espacio: la legua, resulta una forma de medición más antigua y a esta altura casi desconocida para el común de la gente, mientras el kilómetro, un referencial cotidiano, que sin duda permitirá reconocer casi de inmediato la 'verdadera distancia'.

Nuevos referentes territoriales son apelados para la definición y constitución de estos espacios. Pero en este caso, ya no se trata de intentos por 'comprimir' el tiempo y la distancia que media entre la ciudad y estas urbanizaciones, sino de establecer **mecanismos de distinción y estatus social**. Cómo legitimar aún más cada uno de estos espacios? Cómo ubicar, desde su 'mito de origen', a cada uno de ellos en el sistema de clasificación oficial, donde sólo algunos tienen 'carnet de entrada'? Cómo ingresar al orden establecido desde el cual se ha impuesto una definición legítima de las divisiones del mundo social de este tipo de territorios (cfr. Bourdieu;1982)? No sólo se trata, entonces, de identificar positivamente a cada uno de ellos, mediante el recurso de 'menos tiempo, menos distancia', sino también de jugar al juego del reconocimiento social, a través de disputas por acceder al entorno de los límites territoriales ya a esta altura reconocidos por su presencia en la clasificación dominante, o bien a partir de luchas por imponer nuevos trazos clasificatorios que permitan al menos parcialmente descorrer el velo de estos límites para imponer nuevos al interior de dicho orden. En cualquiera de los dos casos, resulta interesante resaltar la importancia del referente territorial fijo, que como hemos visto antes resulta un soporte ineludible a la hora de colocar en escena este tipo de espacios.

Por un lado, en las imágenes positivas de algunos de estos espacios, se recurre a la proximidad respecto de otros 'enclaves' ya prestigiados y con 'tarjeta de identidad' avalada por criterios asociados a los orígenes, las raíces, el arraigo y la antigüedad.

"Barrio Privado de Pilar. LOS PILARES, el mejor camino a casa. Frente a Los Lagartos. Rodeado de los mejores countries de Pilar" (Publicidad, Clarín, Suplemento Countries, 31/7/99).

"Rodeado de tradicionales countries..." (Folleto "Bermudas, Barrio Privado").

Como se observa en estos casos, vivir cerca de Los Lagartos, el Tortugas, o Mapuche –por sólo tomar algunos ejemplos- estaría garantizando un ‘certificado’ de ingreso al mundo de la distinción social, por “*efecto de asignación de estatus*”, en este caso positivo, por tanto ligado al ennoblecimiento, en términos de Bourdieu (1998:20). Siguiendo a este autor, si bien interesa observar este fenómeno a la luz de la importancia que adquiere el espacio como territorialidad que se fija con determinados atributos físicos, no es sólo en cuanto ‘realidad’ o en sus aspectos materiales que incide en la definición de otros lugares similares pero más nuevos o aún sin la validación necesaria, sino principalmente en relación a cómo son percibidas y apreciadas las propiedades de los ‘enclaves oficiales’ de acuerdo a los esquemas de percepción y apreciación socialmente constituidos en ese sentido. De este modo, las propiedades materiales y objetivas de las urbanizaciones legitimadas, son el núcleo básico de las representaciones que de ellas se hacen, dando cuenta de la ‘realidad’ de las mismas, en consecuencia funcionan como propiedades simbólicas.

Cabe destacar, sin embargo, que son los denominados ‘countries’ –porque han surgido bajo otra forma y en épocas anteriores al auge de ‘barrios privados’- y fundamentalmente los ubicados en Pilar –porque fue en esta zona donde el desarrollo de los mismos tiene antigüedad-, los que como bienes materiales se convierten en signos distintivos, percibidos como tal por relación a las ‘nuevas urbanizaciones’ de la zona. En otras partes del conurbano bonaerense –si bien en ocasiones también en Pilar- se recurre a otro tipo de apelaciones. La importancia de otros espacios del mismo tipo en las proximidades no radica en el prestigio simbólico adquirido, en tanto se trata de urbanizaciones nuevas, con escasa legitimación aún por falta de antecedentes. De allí, que su relevancia se construye por relación a la seguridad que otorga el ubicarse rodeado por un entorno de similares características. Dicha seguridad, no obstante, apela –aunque no en una primera instancia- al privilegio dado por residir en un contexto con ‘gente como uno’ y alejado de otro tipo de espacios de pobres o clase media baja, tan frecuentes en el conurbano bonaerense. Este aspecto se observa fuertemente en el caso del “Club de Campo Echeverría del Lago”, ubicado en la zona de Ezeiza –hasta hace poco escasamente requerida para este tipo de morada-, en cuya publicidad es graficado a partir de un mapita donde se señalan los otros emprendimientos cercanos, como lo son el St. Thomas y Campos de Echeverría. En la misma línea de representaciones, “Pilar del Lago, Club de Campo” se promociona con “*la seguridad de estar ubicado entre tres countries...*”, aunque sin duda es probable que de escaso capital simbólico, en tanto no aparecen mencionados con ‘nombre y apellido’.

La relevancia dada al territorio/espacio finalmente puede observarse en la importancia que ha adquirido tanto a nivel macro como microlocal, la confección de mapas. Los mapas, sin embargo, no podrían entenderse sin su contraparte: la necesidad de fijar hitos/referentes territoriales en lugares donde prima la figura del laberinto. Podríamos, entonces, especular con experiencias constantes y simultáneas a las que somos sometidos en este tipo de lugares, que transcurren entre el 'ubicarnos y fijarnos' casi con la sensación del cuerpo inerte, que como dice De Certeau, "parece fundar, en Occidente, un lugar y hacerlo en forma de tumba" (1996:130); y el 'perdernos' como en el "jardín de senderos que se bifurcan" borgiano (Borges 1969) -aunque a diferencia de ese laberinto creado por el autor en base a la "imagen de bifurcación en el tiempo", en este caso, la proliferación y bifurcación de senderos se realiza en base al espacio, si bien implicando al tiempo-.

Pensar si se ha empezado por la confección de los mapas o por los laberintos en que nos perdemos que han llevado a la necesidad de mapas, resulta un problema de difícil resolución. Aunque el laberinto pueda asimilarse mucho más a las denominadas por Jameson "operaciones precartográficas", difícilmente trasmutables en mapas (G.Canclini 1996:109), tanto el mapa como el laberinto son el producto de representaciones sociales, en el sentido de 'invenciones', sólo que el mapa desde siempre ha sido el intento -sobre todo desde los especialistas, a los que en nuestro caso podemos agregar emprendedores, medios de prensa- por organizar de manera reconocible, formando "cuadros de resultados *legibles*", la fijación de lugares constreñibles (De Certeau 1996:134). En este sentido, los mapas resultan incluso diferenciados, porque desde siempre se realizan con el objeto de tener una función y ejercer un efecto a través de una determinada visión del mundo -por ejemplo el ocultar un dato, un lugar-.

Vale decir que los mapas resultantes de la instalación de este tipo de urbanizaciones tienen estrecha vinculación con la inexistencia previa de los mismos, en la medida en que son ubicadas en zonas anteriormente despobladas o poco transitadas. Este hecho redundaría en la idea de laberinto en la medida en que la gente se vuelve incapaz de representarse la totalidad del entorno, en tanto territorios "carentes de las señales tradicionales, como monumentos...se sienten desconcertados cuando deben abarcar zonas muy heterogéneas o demasiado parecidas, tréboles de viaductos y autopistas" (G.Canclini 1996:108).

La 'realidad' de estas 'nuevas urbanizaciones' se esquematiza y sintetiza en diferentes tipos de mapas: 1) diversos mapas generales: superpuestos a los

mapas preexistentes del conurbano bonaerense dividido en los partidos correspondientes, en algunos casos incluyendo a la Capital Federal (como el que se reproduce en La Nación en el Suplemento de Countries y Barrios Privados; en Clarín, en la Sección de Countries, publicados ambos los días sábados); 2) **diversos mapas microlocales**: los que se confeccionan al interior y para representar y organizar el laberinto propio de cada espacio.

Hablo de diferentes mapas generales, porque efectivamente, y en tanto como ya dije son 'invenciones' que connotan determinados fines, las descripciones de los lugares que en este sentido se realizan, recurren a diversas fuentes de datos, resaltan determinados hitos (no siempre los mismos), utilizan distintos referenciales de identificación, incluyendo distintos colores en dichas formas de referenciar, establecen límites diferenciados que recortan de manera diversa cada mapa, entre otros aspectos. Así, por ejemplo, el mapa que difunde La Nación en su suplemento, auspiciado por Nordelta (Pueblo Privado, emprendimiento a construir en Tigre) y Abril (Club de Campo), se ha confeccionado en base a: *"La presente cartografía se ajusta a la cartografía oficial establecida por el Poder Ejecutivo Nacional a través del Instituto Geográfico Militar -Ley 22963- y fue aprobada por Expediente GG9 443/5 del 2/3/99"*. En este sentido, este mapa se legitima mediante la oficialidad que da el seguir la delimitación jurídico-político-administrativa determinada por el Estado Nacional, apelando incluso a la fuente de donde se ha extraído (Santiago González y Arq. Guillermo Gonzalez). De allí, que resulta particularmente diferenciado del de Clarín, que no parece constituirse en la legitimación oficial, ya que no apela a fuentes de ese tipo. Por otro lado, en ambos casos, no se alude a la denominación mapa, sino a la de cartografía (La Nación) y a la de Hoja de Ruta (Clarín).

El mapa de La Nación no aparece fragmentado en parcelas diferenciadas del conurbano, si bien es confeccionado en base a un recorte determinado, que establece límites territoriales indicadores del comienzo y fin del espacio de este tipo de urbanizaciones, jerarquizando determinada delimitación del territorio. Resulta interesante que este mapa incluye la Capital Federal, vacía de contenido, y sólo usada a los fines de observar las conexiones con el conurbano, de modo de mostrar la necesaria continuidad entre la ciudad y el resto de Buenos Aires. Como puede observarse en el mismo, la 'cartografía' se extiende desde el Río de la Plata (en el sur) a Cañuelas/ Gral Las Heras/ Mercedes (por el norte), y entre La Plata y Exaltación de la Cruz/ Campana (aún no se incluye la ruta a Mar del Plata, sobre la cual ya se construyen distintos tipos de espacios similares). Por otra parte, el mapa presenta los referentes territoriales propios de otros mapas -aunque más

parecido a los nacionales que a los de las ciudades-, como la identificación de rutas nacionales y provinciales, autopista, caminos secundarios, ferrocarriles, cursos de agua, estaciones de ferrocarril y la identificación de kilómetros. Este tipo de hitos se superponen a los que indican los límites entre partidos del conurbano (como Quilmes, Avellaneda, Ezeiza, Merlo, Luján, etc.), las cabeceras de partido, las localidades más importantes de cada partido. A dicha delimitación se le superpone, entonces, una nueva forma de cartografiar el territorio: las 'nuevas urbanizaciones', clasificadas de acuerdo a una tipología propia que identifica **barrios cerrados, country club/club de campo, country náutico, chacra, pueblos privados, Ciudad/Pueblo**. Como todo mapa conlleva intenciones, en éste algunos puntos geográficos son resaltados, entre ellos: La Plata y las urbanizaciones "Abril" y "Nordelta" (esta última ni siquiera comenzada), pero que como se ha visto la auspician. Asimismo, en la misma línea de 'maquetización', aparece el puente Buenos Aires-Colonia, en su posible ubicación. Resulta de importancia resaltar que cada una de estas urbanizaciones que en el mapa son identificadas a través de un número, aparecen en los costados del mismo, con el nombre propio y la ubicación siguiendo las coordenadas geográficas, como si se tratase de los mapas de barrios, calles y avenidas a los que estamos acostumbrados en las ciudades. Sin embargo, estos espacios subsumen por relevancia propia, a otros referenciales del área, como calles, barrios, avenidas, dejando sólo lugar para rutas, autopistas, accesos, y localidades de importancia, en suma omitiendo y/o encubriendo barrios o urbanizaciones previas que han sido constituidas en base a otro tipo de patrón urbanístico. Así, el conurbano se constituye bajo la forma de un nuevo mapa superpuesto y yuxtapuesto al anterior, ofreciendo el dato llamativo que habla de la existencia de un 'nuevo mapa' para Buenos Aires. Finalmente, este mapa tan detallado, es complementado con 3 tipos de mapas pequeños que contribuyen a ubicar con mayor exactitud y en relación a escalas más amplias, la cartografía de los 'nuevos espacios modernos': uno que grafica la provincia de Buenos Aires, otro que delimita la ciudad capital entre el área metropolitana, y la nación con un resaltado de la provincia.

En el caso de Clarín, la denominada 'hoja de ruta' resulta de fuentes aparentemente organizadas por el periódico, y fragmentada de acuerdo a un orden que la propia sección ha decidido imponer. El mapa a mayor escala se constituye a partir de una delimitación territorial: la que abarca la Panamericana y el Acceso Oeste, no incluyendo la Capital Federal. Y si bien tanto Tigre como Escobar, como la zona oeste (Morón, Moreno, Luján) están demarcadas en el mismo, el eje vector lo constituye la línea que lleva a Pilar, resaltando por necesidad partidos previos con menor relevancia, como Tres de Febrero,

Hurlingham, por ejemplo. Así, el mapa del conurbano aparece parcelado, podríamos especular en 3 partes, aunque la tercera a su vez subdividida en dos, diferenciadas por colores diversos. Esta 'hoja de ruta', efectivamente y a diferencia de la cartografía de La Nación, recorta y construye el conurbano a partir de la ubicación de las 'nuevas urbanizaciones', aunque como se observa resaltando y legitimando de acuerdo a la forma de presentación una zona más que las otras. Esta cuestión resulta aún más evidente al observar que el área que comprende la autopista Ricchieri y La Plata son ubicadas en un mapa más pequeño, ubicado en un segmento de la otra hoja del diario. El otro aspecto a resaltar es que siguiendo la denominación de cada mapa, con excepción de La Plata, el mismo es constituido desde los ejes de autopistas -de hecho, se denomina Panamericana y Acceso Oeste y el otro Ricchieri-, explicitando la importancia de este vector para la definición de estos nuevos espacios. También es de destacar que si bien, como en el caso analizado antes, el mapa utiliza la división interna por Partidos del Gran Buenos Aires, es el propio diario el que delimita a su entender, estableciendo las zonas ligadas al norte y la autopista Panamericana y la autopista del Acceso Oeste. Esta delimitación se superpone a la preexistente. Si bien el mapa, contiene hitos referenciales que guían al lector, como líneas de ferrocarril, autopistas, rutas, localidades importantes, estaciones de tren, avenidas, los mismos sólo aparecen graficados pero no discriminados como sí lo son las 'nuevas urbanizaciones'. Tampoco como en el anterior se ubican barrios, calles menos importantes, asentamientos, etc. En este mapa, como de hecho se encabeza luego en la lista de aquéllas, lo que interesa es cómo ubicarlas. En este sentido sólo hay referencias de las mismas siguiendo la tipología propia de este diario: barrios cerrados, *countries*, *chacras*, los que son listados bajo su denominación y según las coordenadas de ubicación. Un dato que resulta interesante es que varias de estas 'nuevas urbanizaciones', aparecen listadas aunque como "fuera del mapa", debido a la delimitación que se ha hecho y que sin duda hará poco probable ubicarlas. Finalmente, el mapa se completa con uno en escala reducida, en el que se incluye la ciudad, pero que sólo tiene por fin colocar los precios de terrenos y viviendas. Obviamente, y en la medida en que interesa mostrar los costos de todas las zonas involucradas, el mapa en sí no representa la totalidad del conurbano, pero sí incluye desde Pilar hasta Ezeiza, y desde Escobar hasta Luján.

Otro mapa generalizador es reconstruido por la Revista *Intercountries*, la que publica anualmente una guía de *countries* y barrios privados, donde se consigna no sólo la ubicación de los mismos, sino también teléfonos, superficie del emprendimiento, la distancia en km, cantidad de residentes, de propietarios, de casas construidas y fundamentalmente cómo ir, para lo cual se usan los

referentes conocidos como accesos, autopistas, salidas de autopistas, rutas, colectoras, puentes, calles y las alturas de las mismas, ríos, clubes cercanos. Aunque el mapa -denominado en este caso 'plano'- en términos generales es mucho más sintético y menos claro que los comentados más arriba, la información que aparece en el cuerpo de la guía donde se describe cada urbanización, y en lo que refiere a la orientación para llegar, resulta mucho más completa con la utilización de los más diferentes recursos geográficos, naturales y espaciales, como por ej. en el caso de "Rincón de Milberg" de Tigre: *"Por Acceso Norte ramal Tigre hasta su finalización salir por la derecha tomando luego por Luis García hasta Rocha. Se dobla a la izquierda y se cruza puente siguiendo por 25 de mayo hasta cruzar Liniers y trasponer puente sobre Río Reconquista. Se sigue derecho por Santa María (R27) hasta el 2100, se toma a la izq. por José C. Paz hasta el 1300 y se dobla a la izq. por la diagonal Fray L. Beltrán haciendo 4 cuadras hasta Juana de Arco. Se gira por esta última a la derecha 2 cuadras hasta Williams donde está la entrada al barrio"*. El plano sólo incluye un segmento de la Capital y como en los otros casos yuxtapone las urbanizaciones a la división en partidos preexistente, organizándolo en base a dos mapas: el primero delimitado entre Escobar y Marcos Paz y entre Capilla del Señor y Morón; el segundo, entre Ensenada y Cañuelas, y entre La Matanza y Cnel. Brandsen. A la división entre partidos se agregan otros referentes tradicionales, como rutas, autopistas, localidades importantes, ríos, y algunas avenidas de relevancia. Y resulta interesante que de acuerdo a la división entre Plano 1 y Plano 2, la mayor proporción de 'nuevas urbanizaciones' se encuentran en el primero.

Los mapas generales aunque en su diversidad, tienden a constituirse en base a yuxtaposiciones respecto de los preexistentes, seleccionando sólo aquellos hitos referenciales reutilizables a la hora de buscar 'nuevas urbanizaciones'. En este sentido, son la representación que sirve a los fines de ubicar para promocionar, en consecuencia a los fines del periódico, los emprendedores, los posibles compradores, pero también los posibles usuarios en cuanto visitantes esporádicos que en ocasiones recurren al mapa en busca del territorio desconocido y aún no ubicable en una Filcar¹⁰, por sólo tomar una de las publicaciones que hay sobre este tipo. De hecho, cuando yo misma he tenido que salir en busca del 'campo', lo he hecho al principio con la Filcar y también con estos mapas, pues una de las cuestiones que a poco de andar uno descubre, es que las referencias que suelen darse en la publicidad de venta no suelen concordar con las ubicables una vez en la autopista o bajando de ella, o por lo menos no son fácilmente ubicables para el usuario no experto en 'conocimiento local'. Pero también es rápidamente evidente que el plano que comúnmente usa el automovilista para adentrarse en la ciudad y la provincia, poco dice de estos nuevos espacios.

La importancia del mapa persiste hasta la confección de planos más concretos y concisos en cuanto a la información brindada. Se trata de optimizar el detalle minucioso, de modo de clarificar aún más el cómo llegar, el cómo acceder a cada uno de estos espacios. Es por ello, que desde los propios emprendimientos, se dibujan 'nuevos mapas' que introducen otros hitos no presentes en los mapas más generales. La selección de los hitos y del fragmento de área a mostrar, constituirá un 'trabajo de encuadramiento' realizado desde cada lugar. Así, Las Condes, un barrio privado en Pilar, ofrece un recorte del mapa en la contratapa de su folleto de venta, configurado entre un plano formado por la Panamericana, la Ruta 8, el camino que se dirige a Mayling y el que va hacia Derqui, puntualizando algunos referentes que ellos consideran prestigiosos: el shopping, la discoteca Coyote, la Universidad Austral, el Jumbo, la Shell, el Mac Donald's, el complejo de cines, el Supermercado Norte, una estancia, otro barrio privado, etc. Dicho plano es flanqueado por imágenes vinculadas a algunos de estos hitos. En el caso de Los Alamos, también un barrio privado pero del Tigre, como la imagen a difundir refiere a un barrio "en escala humana", el plano de lo próximo se conforma en un símil del mapa general: teniendo en cuenta el acceso del ramal Tigre, la ruta nacional 197, el ferrocarril, el tren de la costa, el puerto de frutos, la estación delta, un colegio de la zona, y una intrincada red de límites con otros partidos, calles y avenidas con nombres casi invisibles pero que sin embargo dan cuenta del contexto en el que el barrio se ubica. Podemos aventurar que en el primer caso se apunta a un barrio más aislado -de hecho, la zona resulta más vacía-, y en el segundo, a la contextualización urbana del barrio en cuestión, como si se tratara de un barrio más en el conurbano. En otros casos, sobre todo cuando se trata de urbanizaciones emprendidas por el mismo comercializador, el plano se constituye a partir de la autopista Panamericana y su división en los dos accesos a Pilar y Escobar (se consideran las vías del ferrocarril) y del ramillete de barrios similares -La Rinconada, La Tranquera, Los Fresnos, El Molino, La Delfina, El Portillo, etc.- que ellos construyen en las proximidades -remarcando la vecindad prestigiosa-. A dicho ramillete se agregan los colegios privados de la zona -como North Hills, Los Robles, etc.-, además de los countries de mayor antigüedad pero que otorgan distinción -como el Tortugas, Los Lagartos, Miraflores, etc.-, agregando los cementerios privados -como el Memorial, etc.-.

Sin embargo, la organización del orden que tiende a imponerse, no sólo se sintetiza en los mapas descriptos, sino también en su traducción en el espacio, en tanto "lugar practicado", para retomar la definición de De Certeau (1996). Diría que esta constitución del espacio viene a complementar la del "lugar" en tanto "espacio geométrico". En ese sentido, el espacio se va ordenando de acuerdo a las

prácticas que del mismo hacen los actores sociales involucrados, estableciendo una lectura, un “relato de viaje” que al decir del autor mencionado, “organiza los andares”, “atraviesa y organiza lugares; los selecciona y los reúne al mismo tiempo; hace con ellos frases e itinerarios”, constituyendo “recorridos de espacios” (Op.cit.:127/8). Son esos relatos los que “incesantemente transforman los lugares en espacios o los espacios en lugares” (Op.cit.:130). Como se verá con el interior de cada una de estas urbanizaciones, en el exterior se va implementando la práctica de materializar en gráficas y diseños varios, formas de interpretación del mapa y/o cartografía que se lleva para orientarse. Estas formas de complementación intentan superar la idea de laberinto que prima sobre cada uno de nosotros, cuando se trata de las primeras veces en que uno intenta transitar por estos senderos.

“Fuimos a Est:lo Pilar, la Primera Feria de Decoración y Paisajismo, dedicada a estas ‘nuevas urbanizaciones’ y organizada principalmente por las “Damas de Pilar” (Asociación Civil). Estilo Pilar se llevó a cabo en ‘El Castillo’, originariamente hacia 1860 una estancia, que luego anexó un chalet (el hoy castillo), posteriormente comprado por la Asociación Argentina de Polo, quien lo cedió para este evento. Nos largamos con sólo un recorte de diario donde se comentaba del evento, las fechas en que se realizaría y el lugar. Supusimos que el Castillo sería fácil de hallar, en la medida en que el diario lo ubicaba en Pilar, y que especulamos que como cuando uno va a una feria, exposición o muestra, cualquiera podrá indicar el lugar exacto adonde llegar. En suma, pensé que como cuando me dirijo a algún lugar en Capital, desconocido para mí, finalmente termino ubicándome por mirar un mapa o plano, o bien por preguntar a la gente que camina por la calle. Sin embargo, la experiencia fue drásticamente diferente. Alguien nos había dicho que a determinada altura de la autopista Panamericana encontraríamos un cartel y que éste sería el indicador de dónde bajar y cómo llegar. Por lo tanto, esperamos el cartel. Efectivamente el mismo había sido colocado a la vera de la autopista y en ese lugar bajamos. Sin embargo, lo que parecía fácil, a partir de allí se volvió en una especie de odisea. Una vez en la calle de tierra paralela a la autopista no supimos cómo seguir... preguntamos a una empleada doméstica, supusimos que de una de estas urbanizaciones, y ella nos dirigió hacia la Avda. Champagnat, diciendo que una vez en ella debíamos doblar a la izquierda. Pero nunca encontramos la avenida. La chica tenía parte

del 'conocimiento local' que nosotras no tenemos. Avanzamos hasta no saber más cómo orientarnos, ya perdidas, volvimos a preguntar esta vez a una chica que manejaba su auto y ella nos dijo: yo fui, pero me llevaron....no sabría como orientarlas... Decidimos llegar al pueblo o ciudad de Pilar y allí –a sabiendas de que en los lugares poblados la gente conoce más- preguntar y repreguntar hasta poder obtener alguna indicación. Así, una vez en Pilar, preguntamos en una inmobiliaria. Allí nos indicaron de acuerdo a las calles de Pilar, "seguí hasta tal calle, luego doblá, hasta encontrar la ruta, etc. Aunque seguimos las indicaciones, creemos que correctamente, debimos volver a preguntar, algunos sabían y otros no...y debo confesar que sólo una vez en la famosa ruta que debía llevarnos al Castillo, encontramos los carteles indicadores, que sin duda servían a los fines de guiar al visitante no experto en el lugar". (Registro de Campo, 10/4/99).

El ejemplo tomado no hace más que dar cuenta del laberinto en el que uno suele perderse a la hora de intentar ubicar 'un lugar en el mundo de los nuevos espacios de la modernidad'. Así, ese laberinto intenta ser ordenado para ese 'otro' desconocedor, mediante diversos tipos de relatos que conjugan las acciones de los sujetos. Es por ello, que camino a Ezeiza, una vez en la autopista y próximo a este tipo de espacios, comienzan a aparecer carteles a la vera del camino que orientan e indican mediante discursos que intentan identificar peculiarmente cada uno de estos espacios, como: "*Sin ir más lejos la naturaleza más cerca...La Deseada Aquí*". Dichas formas de orientación que como en este caso apelan a la gráfica, encuentran sentido en un lugar como Ezeiza, donde estos espacios han sido construidos en zonas altamente despobladas, alejadas del circuito tradicional del pueblo. De hecho, el primer día que escogemos Ezeiza, vamos acompañadas por una residente del pueblo, quien ya conoce el recorrido a seguir. Y efectivamente ese primer día percibo que me hubiera resultado difícil entender por dónde íbamos, o bien recordar el camino para regresar en otra oportunidad. Si bien la Panamericana hasta hace un tiempo contaba con menos carteles de este tipo, especulo que en una idea de mayor 'fantasmalidad' para estos espacios y sus habitantes, en la actualidad los ha integrado y ya se conforman en su función de orientadores del camino a seguir.

Si bien Masimo Canevacci aconseja en su libro "A Cidade Polifónica" (Canevacci 1997), que para un antropólogo urbano, lo mejor resulta ser perderse en medio de cualquier ciudad, como en su caso en San Pablo; una cosa puede ser perderse deliberadamente a sabiendas de que el mapa existe y el orden también

y otra muy distinta, lo que acontece en relación a las urbanizaciones que estamos analizando, donde los mapas ayudan pero no resuelven y el perderse puede resultar angustiante, por desconocer el momento y el punto en el espacio en que uno llegará a destino. La sensación -y creo que es importante reflejarla- es como la de Hansel y Gretel en aquél cuento de la niñez que cuando era chica me solían relatar, como una forma además de aconsejarme "tené cuidado en los lugares desconocidos, donde las referencias no existen". Como en el cuento, uno llega a sentirse en el medio de un bosque, donde los caminos y senderos se parecen entre sí, en el que la naturaleza uniformiza y desconcierta, donde uno puede ser víctima de la agorafobia de estar ante un lugar abierto que, no obstante, encierra, donde finalmente, como los protagonistas del cuento sólo será posible hallar el camino echando miguitas de pan que lo vayan marcando, es decir territorializándolo.

Sin lugar a dudas, resulta más complejo y obstaculizado acceder a los 'enclaves' que han sido construidos alejados de la autopista, internados en zonas ignoradas hasta hace poco tiempo por el habitante de Buenos Aires. Sin embargo, en ocasiones también puede resultar dificultoso rastrear aquéllos ubicados frente a la autopista, en tanto nuevos y aún no incorporados a la cotidianeidad, pero también por la modalidad en que son indicados respecto de su emplazamiento.

"...Diego dijo que nos esperaba a las 16 y nos indicó cómo llegar y qué barrio era. Allí nos enteramos que era el Pueyrredón, orientándonos que quedaba frente al Mapuche. En ese momento nos dimos cuenta que habíamos pasado a la ida...A las 16,05 estábamos frente al Pueyrredón, aunque dudamos sobre cuál era la entrada, si la de la esquina, debido a que el gran cartel que indica el nombre del lugar está en la mitad de la urbanización y frente a la autopista Panamericana, con lo que se ve muy bien desde la ruta, pero no hay cartel en la entrada. Así que fuimos hasta la mitad de la cuadra y tuvimos que volver" (Registro de Campo/entrevista a Diego, 10/4/99).

Como he resaltado antes, en el caso registrado demoramos unos 10 minutos en reconocer, ya no sólo la urbanización a la que nos dirigíamos -de hecho, pudimos encontrarla debido a la presencia del Mapuche, conocido por antigüedad, y referencia obligada que se nos mencionó para orientarnos-, sino y sobre todo la entrada al lugar, debido a que, como surge del registro, el cartel ha sido emplazado para ser visto desde la autopista y no para indicar el acceso, con lo que escapa a la orientación que permite situarnos (cfr. Da Matta 1985) en otros puntos o lugares del espacio. En este caso, se jerarquiza un hito de la urbanización -es

decir el centro del murallón, que establece la frontera entre el Pueyrredón y la calle paralela a la autopista- privilegiando al automovilista que se supone no frenará para ir a este lugar, encubriendo la entrada al mismo, probablemente bajo el supuesto de brindar mayor seguridad y control.

“Me pregunto si nunca podremos llegar con cierta rapidez y efectividad a un ‘barrio cerrado’ como los Altos del Barranco. Ese día nos dirigíamos por la Panamericana como siempre y a pesar de conocer y haber ido con frecuencia, volvimos a perdernos, nos pasamos de Garín, la salida para acceder a este barrio. Así, descubrí que nuestra dificultad para llegar a estos lugares excede la ignorancia de conocerlos en conjunto, ya que tampoco podemos reconocer los caminos para llegar al ‘más conocido’ por nosotros. Es así que finalmente tuvimos que retomar la autopista Panamericana en el camino hacia Buenos Aires, pues muy cerca de Pilar tomamos conciencia de estar perdidos y casi sin señales que nos indicaran donde estábamos. Aún después de ir muchas veces, creo que lo único claro del acceso a estos espacios es la autopista, uno sabe que accede a ella por Lugones, y que luego tomará el ramal Pilar o el de Tigre, según la necesidad. Pero y dónde están los ‘barrios privados’? Es una reflexión que no dejo de hacerme sobre todo pensando en los avisos de los diarios que publicitan a los mismos como a metros o a centímetros de la Panamericana... La cuestión es que nos perdemos...volvemos sobre nuestros pasos... Finalmente encontramos una referencia, el Dailan Kifki, el colegio privado que está fuera del barrio y por ende la salida a Garín. Nos metemos por esta ‘nueva entrada’ que nos cuesta reconocer. Antes entrábamos por un camino de tierra...Todo resulta tan poco claro y difuso, que por unos instantes dudamos que estemos en camino a los Altos...Sólo un pequeño cartel con el nombre del barrio y una flecha indicando hacia donde uno debe dirigirse, nos permite ubicarnos. El cartel está casi escondido en una esquina y entre la vegetación....” (Registro de Campo, 17/11/98).

“Nos dirigíamos hacia Estancias del Pilar....hace tiempo queríamos conocerlo debido a la publicidad del mismo y a que no se trata de una urbanización como las que han tenido auge en los últimos tiempos. Pero no era fácil llegar. De hecho, fuimos primero al pueblo de Pilar y una vez ahí preguntamos en inmobiliarias cómo llegar a Estancias. Se nos indicó cómo salir de Pilar y acceder a la ruta, donde

una vez pasada una gasolinera, encontraríamos el cartel indicador para salir. Así fue y tal vez ésto fue lo más sencillo. El camino que lleva a Estancias, es un sendero de tierra, que los mismos emprendedores han decidido orientar a partir de carteles indicadores. Dichos carteles resultan curiosos, pues no dicen Estancias a la derecha o a la izquierda, sino que incluyen valores que jerarquizan el lugar, por ejemplo, "Estancias del Pilar. Encuéntrese con el campo", más adelante, "Estancias del Pilar. Encuentrese con el río", luego, "Encuéntrese con amigos", después, "Encuéntrese con el pueblo". Sin embargo, y a pesar de los carteles, nos perdemos. Uno de los carteles no resulta claro y nos despista. Nos metemos en un sendero aún menor, con baches, vegetación frondosa, que no llega a ningún lugar... Es así, que nos damos cuenta que debemos regresar y que el camino es hacia el otro lado..." (Registro de Campo, 8/12/98).

Como se desprende de los registros, no basta con saber leer mapas oficiales para acceder a estos territorios. Además hay que saber leer el 'relato de viaje' que determinados actores sociales involucrados colocan en escena a partir de movimentar el lugar, o sea de constituir el espacio mediante prácticas hechas al lugar. El lugar, hasta recientemente, 'salvaje', sin aparente valor para la sociedad, inicia -a partir de la instalación de este tipo de emprendimientos- su propio proceso de apropiación y construcción social del mismo, gestando recorridos, itinerarios, senderos a seguir según la jerarquización dada a la orientación espacial.

La idea de laberinto no acaba en la puerta de entrada de cada uno de estos lugares. Es por ello, que los emprendedores una vez planteada la posibilidad de instalación de la urbanización, antes incluso de ser construida, confeccionan el mapa que no sólo orientará al interior de la misma, sino que incluso establecerá criterios de distinción social. Los mapas internos no conllevan la idea de 'urbanización tradicional', en la mayoría de los casos no suele primar la cuadrícula, nuestro código más universal y racional. En otras palabras, y aún en los casos en que las casas se ordenan en el espacio geoméricamente, los recorridos de calles internas apelan a una orientación menos topográfica, siguiendo modalidades excepcionales, incluso graficando en sí mismas la propia denominación del emprendimiento. En esta situación podemos ubicar dos tipos de urbanizaciones: La Herradura, cuyo plano se configura siguiendo el croquis de una herradura, o Bermudas, Barrio Privado, cuyo mapa recrea un triángulo, en una metaforización del 'Triángulo de Las Bermudas'-resulta interesante que en éste además y de

acuerdo al dibujo del plano, a través de las calles internas y bajo la figura del triángulo se intenta además subsumir otra metáfora, la de un árbol, por ello el plano se ilustra en color verde, con excepción de las calles en blanco, pero que finalmente son las que estarían dando cuenta del tronco y las ramas del árbol.

Los mapas microlocales suelen organizarse en base a calles curvas o rectas pero que cada tanto presentan ondulaciones. Las urbanizaciones en muchas ocasiones (como en Estancias del Pilar) se configuran en forma de círculos u ovoides, o aunque a veces con áreas centrales cuadradas, incluyen en sus periferias semicírculos o un cuarto de círculo, o figuras que tienden a mostrar partes de hexágonos (como en "Los Nogales" en Malvinas Argentinas). En cierta forma, en la medida en que dichas urbanizaciones son gestadas en lugares previamente vacíos, se convoca una organización del espacio que tiende a diferenciarse de la urbanización 'clásica', apostando a la idea de laberinto, de utilización y respeto por la naturaleza, como si esta forma de planificar estuviera más alejada de la mano del hombre y más próxima de lo natural y autóctono. El otro aspecto que este tipo de mapas presenta, es que en su mayoría incluye no sólo el colorido, fundamentalmente el verde, sino también la ilustración de arbolitos en el recorrido de las calles, el dibujo de canchas de deportes bajo colores rojizos, o de piletas en azulados, o el dibujo de diferentes tipos de flores, coloreadas en diferentes tonalidades de verde y rojos tenues, donde no queda claro que se trate de árboles, sobre todo en cuanto son ubicadas en el medio de las calles, en los límites entre los terrenos, o calles, pintadas de un celeste grisáceo contrastante con el verde de las parcelas, son ilustradas con aparentes follajes de árboles de 3 colores diversos (naranja, verde y celeste).

Pero como ya mencionara, los mapas microlocales no sólo sirven a los fines de orientar espacialmente, sino también a los de distinguir socialmente. *"Tenés el club house en el centro y los terrenos más vendidos están alrededor del club house. Se vende menos en la periferia, o sea en los bordes, de hecho, salen más caros los del centro, o sea los que se vendieron como en círculo alrededor del club house. Y los de las márgenes salen menos, con excepción de los márgenes que linda con un futuro 'barrio privado' que quien sabe cuando se hará...pero esos terrenos de ese borde sale más caro...es más válido lindar con otro barrio privado que con la 'nada'..."*, me decía una entrevistada acerca del barrio "Las Acacias Blancas" (ramal Tigre). Por un lado, resulta importante resaltar la importancia de distinguir el espacio entre un centro y una periferia, finalmente siguiendo los cánones clásicos de las urbanizaciones, si bien en el centro de estos lugares no están los referentes tradicionales, o sea la iglesia, el municipio, la plaza, sino tan sólo el club house -aunque no siempre éste es

ubicado en el centro, en otros casos se lo observa en el punto más extremo del lugar-, lugar de encuentro social y esparcimiento. Por el otro, el sistema de clasificación social que connota prestigio y estatus, es decir vivir en el centro da mayor legitimación que en la periferia, salvo que como en el caso de Echeverría del Lago, uno de los bordes da al St. Thomas y esto eleva la distinción social.

Sin embargo, aún con planos en la mano, en la mayoría de las ocasiones se necesita de otros elementos para poder interpretar el mapa. De allí, el recurso de la señalización mediante la gráfica que imponen los emprendedores a través del análisis de especialistas en comunicación visual:

“Los invitados cruzaron la barrera de vigilancia y comenzaron a interpretar el mapa que los guiaría hasta la casa de sus amigos. Concentrados, siguieron las indicaciones del dibujo: luego de cuatro lomas de burro, doblar a la izquierda hasta la casa amarilla. Allí, girar a la derecha hasta el viejo eucaliptos. En ese punto, una flecha indica que con sólo girar un poco encontrarán “La Soñada”...la última posta del laberinto. Llegaron, pero bien podrían haber ido a parar a un pajonal...De una recorrida por la estancia Abril surgió la idea...rescatar a través del diseño el sentido histórico, tradicional y estilístico que presenta la mansión....un modelo de cartel que se adapta para señalar las distintas calles y sectores de la estancia. Para reforzar la identidad del country, la gráfica incorpora el verde como color institucional....Para los dos barrios que integran el Haras del Pilar,....basaron la estética de su propuesta en una gráfica que rinde homenaje a los caballos. Por este motivo, todas las calles que encierra el conjunto fueron bautizadas con nombres de caballos o con alguna designación referida a la actividad ecuestre”¹¹.

Como se desprende del artículo, el laberinto continua al interior de los emprendimientos. Es por ello, que ante la ausencia de referentes, se intenta inventarlos a partir de representaciones que traducen las prácticas sociales y el sistema de signos que derivan de las mismas. Efectivamente, e incluso en los countries con más antigüedad, como Los Lagartos, nos ha tocado vivir esa sensación de ceguera y tener que ser guiados con un bastón, o un perro de los que orientan a los no videntes. En oportunidad de realizar una entrevista en este country, la familia que nos recibiría, antes que orientarnos, decidió que los esperaríamos una vez ingresados y a un costado del camino. Ellos vinieron con su auto y nosotros debimos seguirlos. Aunque la casa no estaba alejada de la

entrada, hubiera sido dificultoso superar la sensación de desconcierto a que lleva un recorrido por calles sinuosas, cubiertas de vegetación uniforme, sin el agregado –que sí existe en los nuevos emprendimientos– de casas con estilo arquitectónico homogéneo. Aún más fuerte fue la sensación percibida en “Campos de Echeverría” un barrio privado en Ezeiza. El 12 de diciembre de 1998, logramos ingresar a este barrio, sin tener que pasar por el control de la garita de vigilancia. Aunque nunca supimos porqué ese día no estaban para vigilar, ingresamos como si conociéramos el lugar desde siempre y empezamos a recorrerlo. Esta situación nos permitió caminar con la sensación de tener más libertad que en otros casos. No obstante ello, esa percepción duró sólo algunos minutos. Aunque cuando miramos el mapa del barrio (es como un trapecio), en el que las calles internas tienen una sinuosidad menor, la sensación que tuvimos es que nos perdíamos y no encontrábamos la salida. En determinado momento, las tres exclamamos: “esto es circular!”, sin embargo, no es circular, sólo que como en casi todos estos barrios, las calles o son callejones cortados sin salida o con salida a ninguna parte, o bien calles que si bien no son circulares, se organizan formando contornos cerrados, como en este caso bajo la forma trapezoidal o rectangular en el centro.

Es por ello, que en algunos de estos lugares, las calles aparecen bajo denominaciones características –aunque no se registren en el mapa–, que hacen a atributos del sitio, generalmente a aspectos de la naturaleza, desde las cuales se intenta conformar una red de signos que permitan orientar el desasosiego del laberinto borgiano. Como en Los Nogales, donde las calles apelan a árboles, en muchos casos identificando la especie que prima en cada recorrido, por ej. Los Eucaliptus, Los Fresnos, Los Alerces, Los Olivos, etc. Sin embargo, aún en estos casos –que suele primar en los de mayor antigüedad– la desorientación persiste: recuerdo cuando en ocasión de visitar El Trébol en Ezeiza, un barrio que aspira al cierre, aún llevadas por una vecina de Ezeiza y con amigas adentro, nos perdimos al punto de terminar dando vueltas como en un callejón sin salida. Recuerdo que aunque preguntábamos a los escasos transeúntes por la calle con nombre de flor en este caso, nos decían a la derecha, y luego a la izquierda, y seguíamos desconcertadas y ante la sensación angustiada de no poder llegar a destino. Por otro lado, una vez encontrada la calle resultaba aún más dificultoso ubicar la casa buscada, en tanto las numeraciones son inexistentes y la gente orienta según las casas vecinas, o la esquina tal, o bien una vez que uno ya ha estado con frecuencia, uno aprende a ir de memoria. Este tipo de cuestión explicita las grandes diferencias existentes –a pesar de buscar similitudes– con los barrios en los que uno nació y se crió, tanto en Capital como en el Gran Buenos Aires.

Como hemos observado no se puede hablar de espacio sin hablar de tiempo, pues "cada sociedad tiene una gramática de espacios y temporalidades para poder existir como un todo articulado..." (Da Matta 1985:39, n/ traducción). La relevancia de las dimensiones témporo-espaciales en el caso de las 'nuevas urbanizaciones' resulta nodal no sólo en la conformación de estos lugares y sus residentes, sino incluso en la forma que incide en la constitución del 'campo' en relación a la práctica disciplinaria específica.

Nuestro 'campo' nos retrotrae a cuestiones que hacían a la constitución del mismo cuando eran Malinowski o Boas –por sólo tomar dos antropólogos 'clásicos'- quienes detentaban el título de 'trabajadores de campo'. Tal como se nos plantea en primera instancia, el caso aquí tomado parece reducir 'lo local' a un 'campo' limitado en términos espaciales y atravesado por prácticas espaciales específicas, además de prácticas discursivas (Clifford;1999:32). Nada parece estar más próximo a 'la aldea' de los nativos que el territorio de los 'barrios y/o urbanizaciones privadas', en tanto dadas sus características de 'enclaves', parece altamente probable establecer una "fuerte estrategia de localización: [centrando] la *cultura* en torno de un *locus* particular, la *aldea*, y en torno de una práctica espacial de residencia/investigación que en sí misma dependía (en tiempos de la antropología 'clásica') de una localización complementaria: la del *campo*" (Op.cit.:33). Efectivamente, en una primera visión del lugar, este tipo de territorios obnubila con los atributos que se suponían rastreables en las 'sociedades de nativos': aparentemente sitios limitados por una cultura totalizante, "definibles como mapas de la comunidad y, por extensión, de la cultura", desde donde representar el conjunto cultural en términos de los diferentes elementos de la cultura –parentesco, familia, amistad, la ley y la costumbre, rituales, actividades de ocio, etc.-. En este sentido, el tipo de recorte empírico escogido, contiene un riesgo en el cual no resultaría difícil caer: el de anclarse en la 'aldea' y desde allí analizar a su interior la 'comunidad' sin articulaciones posibles con el afuera –tal como sucedía a los antropólogos de las primeras épocas-. Es por ello, que como en la 'aldea trobriandesa' de Malinowski, en este tipo de espacio moderno parece ser más factible desarrollar una práctica de co-residencia localizada que de viaje. Y aunque como señala Clifford, el trabajo de campo siempre es llevado a cabo en un sitio, éste no es un 'enclave' congelado en espacio y tiempo, sino un lugar concreto al mismo tiempo que un lugar que se desplaza, "un hogar lejos del propio hogar", un campo que implica más que trabajar cada 'territorio/ barrio', hacerlo 'en' dichos espacios (Op.cit:35).

Así, una vez metidos en la práctica particular del trabajo de campo, observamos que ese 'local' no podrá ser entendido, como dice Clifford, sin

observarnos como 'viajeros', al mismo tiempo que sin mirar a los 'nativos' de los 'barrios' como 'viajeros y residentes' a la vez. Esta tensión y paradoja también se vuelve imprescindible de considerar al analizar esta problemática. Si como señala este autor, la perspectiva adquirida por la etnografía de principios de siglo implicaba un "estar allí" escindido del discurso del viaje ("ir hacia allí" y "llegar allí"), eludía ese pasaje 'en transición' que implica el 'ir hacia algún lugar', con lo que el 'campo' quedaba reducido a la 'comunidad' recortada en tiempo y espacio. En nuestro caso, pese a los riesgos, el 'viaje' se vuelve una piedra angular que atraviesa nuestro referente empírico en todas sus dimensiones. Resulta imposible observar el 'barrio cerrado' sin tener en cuenta el 'viaje' por autopista que nos lleva hacia él con todo lo que acontece en esa travesía, y sobre todo cuando la propia 'venta' y el particular 'consumo' de aquél se delinea en función de 'tiempos de viaje', desde el 'barrio' hacia la Capital o desde ésta hacia el 'barrio' -tal como hemos venido delineando-. Del mismo modo, el discurso y las prácticas de esos 'otros' que residen en estos barrios, están atravesados por el 'viaje'. Son ellos quienes también se definen a partir de 'tiempos' que se 'inventan' como mínimos para llegar a destino, del mismo modo que a partir de los diversos transportes utilizados para llegar a algún lado -que de hecho, también eran ignorados por el antropólogo que residía junto a los nativos-. En suma, no son 'habitantes inmóviles', sino 'viajeros-residentes' tensionados entre el moverse y el 'estar-permanecer'.

El considerar el viaje, así como la idea de viajero, conlleva la necesidad de tener en cuenta la de atravesamiento, es decir, la articulación entre los diferentes contextos con los que estas urbanizaciones se interpenetran -los barrios colindantes, el área de pertenencia, el conurbano, la autopista, la ciudad, etc.-. Los residentes de estos lugares, se constituyen como 'residentes desplazados', como 'viajeros', no confinados solamente al foco del espacio local, sino también parte del nexo entre dicho espacio y los otros niveles de escala con que se relaciona. En este sentido, estaremos dando cuenta de tensiones entre el viaje y la concentración del lugar, entre el observar 'residentes' focalizados en un sitio y 'viajeros' que articulan relaciones hacia el afuera, así como lugares constituidos como "sitios de viaje para otros", analizando lugares configurados a partir de 'relaciones de residencia' y 'relaciones de viajes' (cfr. Clifford:39). Sin embargo, no todos los residentes de estos espacios se desplazan, mueven y articulan con el afuera con la misma cadencia. Me estoy refiriendo a que en la conformación del 'campo' escogido, el género atraviesa e interpenetra la misma. Y aunque el 'viaje' deba ser visualizado como un atributo fundamental, no todos son 'viajeros' en el mismo sentido, y algunos son más 'residentes' que 'viajeros'. Mientras los hombres son

‘residentes y viajeros’ a la vez, son más ‘viajeros’ que ‘residentes’, y sus ‘viajes’ se realizan en otro ritmo, con otra frecuencia, respecto de los que realizan las mujeres. Ellas suelen ser –salvando las excepciones– más ‘residentes’ que ‘viajeras’, y sus ‘viajes’ frecuentes son más locales –en la misma zona, entre diversas urbanizaciones del mismo tipo–. Las mujeres –condicionadas por el no-trabajo, o bien por trabajos realizados en función de los mismos lugares– suelen concentrarse en el ‘sitio’, relacionándose con otros ‘sitios’, por ende fortaleciendo un ‘conocimiento local’ y la progresiva pérdida del ‘conocimiento urbano/de la ciudad’. Sus viajes tienden a limitarse a la ‘territorialidad’ de los mismos ‘espacios modernos’. Por ello, siguiendo a Clifford, debemos “subrayar diferentes modalidades de conexión adentro-afuera, recordando que el viaje, o el desplazamiento, pueden incluir fuerzas que atraviesan espacios: la televisión, la radio,...” (Clifford: 43), y agregaríamos para nuestro caso, los ‘visitantes de la ciudad’, los ‘visitantes de otras urbanizaciones’, los trabajadores que provienen de barrios linderos, los parientes, etc.

La importancia que adquiere, en la conformación de estos lugares y sus habitantes, el espacio, el tiempo y el desplazamiento, connota la relevancia de estar estudiando “historias de intersección”, donde prevalece la idea de ‘itinerario’, “siempre marcado por una “entrada”, una historia de localizaciones y una localización de historias: “teorías de viaje parciales y compuestas” (Op.cit.:45/46). De allí, la trascendencia que ha adquirido en nuestro estudio el considerar la articulación conflictiva entre el ‘sentido del lugar/de la territorialidad’ y el ‘sentido del tiempo/de la movilidad/del desplazamiento’ (“viaje-en-residencia” y “residencia-en-viaje”). Se trata de mirar los itinerarios de desplazamiento entre los otros contextos y los lugares en cuestión, pero también los circuitos internos que se establecen entre lugares de similares características, al interior de cada uno de ellos, y finalmente el lugar en su sentido unívoco –retomando al autor, preguntarse “entre dónde y dónde está usted?”-. En consecuencia, el ‘campo’ se va constituyendo por todos estos elementos, incluso por las “prácticas corporizadas del viaje interactivo” (Op.cit.:73), porque como ya he resaltado dichos espacios son lugares practicados, en primera instancia por los habitantes y los ‘visitantes’ ligados a ellos, pero también por ‘foráneos’ y entre ellos por el propio antropólogo que con sus propios movimientos reconvierte dicho espacio para transformarlo en su campo de investigación.

Esta forma de mirar y de analizar este ‘campo’, implica colocarnos en lo que se viene denominando una **etnografía multilocal** (Marcus y Fischer 1986), en la que dicho campo es –como siempre lo ha sido, aunque hasta ahora no relevado–

una trama tensa de distancias, fronteras, desplazamientos, modos y ritmos diversos de viajes, localizaciones, entre otras cuestiones.

DISCUSIÓN ABIERTA ACERCA DE LAS IMPLICANCIAS DE LAS DIMENSIONES ESPACIO Y TIEMPO EN LOS 'NUEVOS ESPACIOS MODERNOS'

Escoger la problemática del espacio y el tiempo en la constitución de estos nuevos espacios urbanos, encuentra sentido en la medida en que es a partir de estas dimensiones en que los mismos son configurados. Con esto quiero decir, que son dichas dimensiones las que se constituyen en medulares en la conformación que los diferentes actores sociales –incluidos el antropólogo– hacen de las apropiaciones conflictivas por el uso y/o control de estos espacios.

Se podría decir que es a partir del espacio y del tiempo en que las relaciones sociales se estructuran, así como que dichas dimensiones se vuelven ejes vectores en la organización de las representaciones y prácticas sociales elaboradas en torno a estas urbanizaciones. Es así, que el espacio y el tiempo intervienen en la constitución de relaciones macrolocales, como: local-global, tradición-modernidad, rural-urbano, público-privado; así como en los problemas, más del orden de lo microlocal, que convergen a la hora de definir estos espacios, me refiero a: 'comunidad', desplazamiento, movilidad, cerramiento, adentro y afuera, la vida personal y familiar, entre otros.

Es por ello, que analizar estas dimensiones en relación a los 'nuevos espacios modernos' permite observar implicancias teórico y metodológicas. Teóricas, porque a partir del análisis empírico de las apropiaciones diversas y conflictivas realizadas desde los diferentes actores sociales, puede reflexionarse acerca de conceptualizaciones del orden de lo local que sin duda se ven atravesadas por el de lo global, pero que sin embargo también dan elementos para discutir perspectivas teóricas que, constituidas en relación a éste, suelen no cuestionarse y pensarse homogéneas en relación a las distintas ciudades contemporáneas y a los procesos de transformación urbana generadores de nuevos fenómenos en ellas. Metodológicas, por varias razones: 1) el análisis de las distintas apropiaciones, practicadas y representadas socialmente, permite observar la construcción de estereotipos fuertes, al mismo tiempo que desentrañar los sentidos subterráneos que jaquean dichos estereotipos y ponen en juego 'contestaciones' que fisuran el 'discurso oficial'; 2) este tipo de análisis permite vislumbrar la relevancia del trabajo de campo antropológico "en" la ciudad, respecto de

una problemática de la ciudad, si bien salvando las dificultades que no resolvía la antropología 'clásica', en consecuencia no dejándose tentar por la apariencia de 'falsa sociedad folk'; 3) en este sentido, resulta una especie de laboratorio privilegiado desde el cual poner a prueba la relevancia mencionada y las nuevas modalidades de trabajar en 'campo', involucrando las dimensiones espacio-temporales en la conformación del mismo; 4) desde esta perspectiva, estas modalidades ofrecen herramientas para realizar un recorte del 'campo' que tanto teórica como empíricamente, se verá constituido por el atravesamiento entre los 'sentidos del lugar' y los 'sentidos del viaje/movilidad/desplazamiento'. En sintonía con ello, intersectado entre los diversos y desiguales sentidos del 'adentro' y los conflictivos del 'afuera'; 5) la focalización en la problemática del espacio-tiempo en la conformación de las nuevas urbanizaciones, permite además entrever el papel remozado del antropólogo en relación a este fenómeno urbano, así como la relación que en las ciudades contemporáneas debe observarse entre los sujetos/habitantes y el sujeto/investigador, considerando las diversas facetas en que dicha relación va tomando forma. Se suele sugerir que la ciudad del mundo global, es una "ciudad sin mapa", una "ciudad diseminada" (García Canclini 1995), en cuyo seno la antropología no tendría lugar. Y para argumentar esta afirmación suele acentuarse la intrascendencia de recluirse en pequeños territorios, cuando se aspira a que el antropólogo deseche el mundo de lo 'pequeño' para entereverarse con el de lo 'grande'. Sin embargo, el análisis realizado permite aseverar que es desde el mundo de lo cotidiano, aunque siempre en su relación con el de lo global, en que la antropología podrá dar cuenta de los procesos y fenómenos diversos que están teniendo lugar en las ciudades actuales -desde ya siempre y cuando puedan eludirse los vicios de la practica disciplinaria 'tradicional'-.

Pero sin duda, no ha sido propósito de este artículo cerrar una discusión sobre la problemática planteada, sino por el contrario abrirla y continuarla. Ya que de hecho, en el mismo estamos poniendo en juego un debate actualizado, en el que se ponen en juego tanto las fronteras disciplinarias, implicando en ello el para qué y el por qué por ejemplo de la antropología en las 'ciudades globales'; como el lugar de lo local en su atravesamiento múltiple y conflictivo respecto de lo global.

Notas

- ¹ "Una ciudad de película" por Horacio Baldassarre. En: Clarín, Arquitectura, Ingeniería, Planeamiento y Diseño. 21/12/98. Pp.5.
- ² Si bien este no es el espacio, cabe aclarar que en los primeros tiempos de esta agudización, Sassen por ej. hablaba de sólo 3 ciudades globales: Nueva York, Tokio y Londres. Con el tiempo se agregaron otras como Los Angeles, París, sin embargo, muchas de las megaciudades actuales, de las cuales algunas se ubican en América Latina, son admitidas por algunos autores como 'ciudades globales' o por lo menos con características propias de la globalización.
- ³ Digo aparentemente, porque el trabajo de campo realizado permite discutir estas apreciaciones ampliamente divulgadas en los medios de comunicación y en bibliografía especializada. Dichas afirmaciones -por otro lado consolidadas en la falta de 'datos duros' sobre este tipo de población- se han constituido en: un estereotipo ya naturalizado, pero que sin embargo, encubre el quiénes, en cuanto a posición socio-económica, han migrado y optado por este tipo de fenómenos. De hecho, aunque sin la existencia de datos cuantitativos, el trabajo cualitativo ofrece elementos para establecer que se trata de sectores sociales medios acomodados y sectores medios medios, si bien marcados por la obtención de créditos, que los convierte en habitantes hipotecados. Asimismo, pareciera que los sectores altos continúan en la Capital o bien en zonas del conurbano ya consolidadas.
- ⁴ Para un desarrollo de esta temática sugerimos Sassen, S.;1999; Torres;1998; artículos periodísticos como "Integrados y Excluidos", recopilado por Municipio de Malvinas Argentinas; 1998.
- ⁵ Tanto la lectura de los sociólogos clásicos, como Marx, Weber y Durkheim (fines siglo XIX y principios del XX), como los antecedentes de la Escuela Sociológica de Chicago (Wirth, 1920) dan cuenta de la ciudad visualizada en términos opuestos a lo rural, como consecuencia del desorden urbano prevaleciente observado como producto de la llegada de la industrialización y el capitalismo.
- ⁶ La idea de la 'ciudad jardín' retoma en buena proporción las utopías de los 'culturalistas' y 'progresistas' de principios del XIX, me refiero a modelos que apuntaban a la "comunidad orgánica autosuficiente y organizada espacialmente como las ciudades medievales", en vías a un retorno al pasado; o bien, que focalizaban en la "higiene urbana, sectorización del espacio urbano" con visión hacia el futuro (Mignaqui, I.;1999:38).
- ⁷ Retomo el título de un artículo periodístico de Clarín (27/7/97).
- ⁸ "Un bosque encantado. Un clásico renovado" por Sebastián Stupenengo y Fabián Sopher. En: La Nación, Suplemento Countries y Barrios Privados. 12/6/1999. Pp.2.
- ⁹ "Countries de ayer y de hoy. La historia continuá". En: Clarín, Suplemento Countries. 30/10/99. Pp.8.

- ¹⁰ La Filcar es una guía de la ciudad de Buenos Aires, que incluye los partidos del Gran Buenos Aires.
- ¹¹ "La gráfica se muda al barrio privado". En: Clarín, Sección Arquitectura, Ingeniería, Planeamiento y Diseño. 8/6/98. Pp.5.

BIBLIOGRAFÍA

AUGE, Marc

1993 *Los 'no lugares'. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad.* Gedisa Editorial. Madrid.

BOURDIEU, Pierre

1998 *La Distinción. Criterio y bases sociales del gusto.* Taurus. Buenos Aires.

CANEVACCI, Massimo

1997 *A Cidade Polifonica. Ensaio sobre a antropologia da comunicacao urbana.* Studio Nobel. Sao Paulo.

CASTELLS, Manuel

1995 *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional.* Alianza Editorial. Madrid.

CLIFFORD, James

1999 *Itinerarios transculturales.* Gedisa Editorial. Barcelona.

DA MATTA, Roberto

1985 *A Casa & A Rua.* Editora Guanabara. Sao Paulo.

DECERTEAU, Michel

1996 *La invención de lo cotidiano. 1 Artes de Hacer.* Universidad Iberoamericana, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos. México.

GARCÍA CANCLINI, Néstor,

1995 *Consumidores y Ciudadanos. Conflictos multiculturales de la globalización.* Grijalbo. México.

- GARCÍA CANCLINI, Néstor, Castellanos, Alejandro, Rosas Mantecon, Ana
1996 *La Ciudad de los Viajeros*. Grijalbo-UAM. México.
- GEERTZ, Clifford
1994 *Conocimiento Local. Ensayos sobre la interpretación de las culturas*. Paidós
Básica. Buenos Aires.
- HIERNAUX NICOLAS, Daniel
1996 "Tempo, Espaço e Apropiacao social do Território". En: M.Santos, De
Souza y Silveira (org.), *Território. Globalizacao e Fragmentacao*, Editora
Hucitec. Sao Paulo.
- MIGNAQUI, Iliana
1999 "De falansterios, garden cities y ciudades privadas", *Revista de Arqui-
tectura, Periferia*. Sociedad Central de Arquitectos, 194, Buenos Aires.
- DE NIEMEYER, Ana María
1994 "Desenhos e mapas na orientação espacial: pesquisa e ensino de
antropologia", *Textos Didáticos*, Num.12. IFCH/UNICAMP. Campinas.
Brasil.
- ROBERT, Federico
1998 *La gran muralla: aproximación al tema de los barrios cerrados en la región
metropolitana de Buenos Aires*. Ponencia presentada en el Seminario de
Investigación Urbana "El nuevo milenio y lo urbano". Fac.Cs.Sociales.
Buenos Aires. (En poder del autor).
- SAFA BARRAZA, Patricia
1998 *Vecinos y Vecindarios en la Ciudad de México*. CIESAS-UAM. México.
- TORRES, Horacio
1998 *Procesos recientes de fragmentación socio-espacial en Buenos Aires: la
suburbanización de las elites*. Ponencia presentada en el Seminario de
Investigación Urbana "El nuevo milenio y lo urbano". Fac.Cs.Sociales.
Buenos Aires. (En poder del autor).
- VOUTAT, Bernard
1992 "Espace nationale identite collective", *Le livre politique*, num.19. Institut
de Science Politique. Lausanne.

ZITO, Carlos

1999 *El Buenos Aires de Borges*. Aguilar. Buenos Aires.

ZUKIN, Sharon

1996 "Paisagens Urbanas Pós-Modernas: Mapeando Cultura e Poder", *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. IPHAN. Rio de Janeiro.