

LA CIUDAD POSTFORDISTA: ECONOMÍA CULTURAL Y RECUALIFICACIÓN URBANA

Fernando Díaz Orueta* y María Luisa Lourés Seoane**

Fecha de recepción: 7 de mayo de 2002

Fecha de aceptación y versión final: 18 de mayo de 2003

Resumen: En las grandes ciudades el impulso dado a diversas intervenciones urbanas ligadas al desarrollo de la economía cultural, ha transformado profundamente su estructura socio-territorial. A pesar de que desde un punto de vista físico estas actuaciones pueden presentar similitudes notables en unas y otras ciudades, sin embargo el análisis específico de sus consecuencias sociales y espaciales da cuenta de resultados finales muy diferentes. En el artículo se revisa la evolución reciente de Buenos Aires, ciudad crecientemente fragmentada, donde las grandes inversiones urbanas se han dirigido a actuaciones que no afrontan su grave crisis social.

Palabras clave: Ciudad, políticas urbanas, desigualdad, espacios segregados, Buenos Aires.

Abstract: The development of different urban interventions linked to a cultural economy has changed deeply socio-territorial structure of big cities. Despite from a physical point of view in different cities these policies could show notable similarities, however the specific analysis of social and spatial consequences presents varied final results. Our article revises the recent evolution of Buenos Aires, a city increasingly quartered, where the main urban investments haven't as aim the serious social crisis the people is living.

Keywords: City, urban policies, inequality, segregated spaces, Buenos Aires.

* Profesor Titular de Sociología de la Ciudad. Universidad de Alicante.

** Doctora e investigadora en Sociología. Universidad de Alicante.

Introducción

Los grandes proyectos de recualificación urbana impulsados en las ciudades desde finales de los ochenta y, fundamentalmente, durante la década de los noventa, han estado orientados al fomento de un conjunto de actividades económicas que, de un modo genérico y un tanto ambiguo, se encuadran bajo el epígrafe de la *economía cultural*. Las transformaciones de los estilos de vida y, en particular, los nuevos hábitos de consumo han sido utilizados como justificación de intervenciones donde el espacio urbano es progresivamente desprovisto de su carácter público. La recuperación de zonas portuarias e industriales en desuso, los programas de intervención sobre centros históricos degradados, los proyectos singulares basados en la creación de grandes infraestructuras orientadas al *ocio cultural*, etc, constituyen algunos ejemplos de esta nueva estrategia socio-económica y cultural que apunta a la consolidación de una idea del territorio en general, y de las ciudades en particular, como *máquinas de crecimiento*. En ellas, el sector turístico, especialmente el denominado *turismo cultural*, se configura como uno de los ejes fundamentales de las economías urbanas.

Estas tendencias, que inicialmente tomaron cuerpo en las que al comienzo de los años noventa fueron denominadas ciudades globales (Nueva York, Londres, Tokyo, etc), se extendieron a otros ámbitos urbanos, convirtiéndose en un modelo de gestión urbana que ha llegado a adquirir caracteres de auténtico manual del *buen hacer* en las ciudades. Como consecuencia, se ha producido una aceleración en la homogeneización física y funcional de los espacios urbanos, a la vez que, al interior de las ciudades se produce una fragmentación espacial. La proliferación de franquicias, los locales de ocio temático, las obras arquitectónicas de autor, etc., conforman un paisaje urbano homologado, claramente identificable en ciudades y países de características muy diversas, donde la relación arquitectura-administración pública, organizada en torno a estos proyectos y dirigida a la venta de la ciudad renovada, cobra un vigor inusitado, reforzándose mutuamente¹.

En este artículo se relaciona el desarrollo de dichas intervenciones con la reorganización socio-espacial en las ciudades, vinculada a la fase actual del desarrollo capitalista. A través de las operaciones de recualificación urbana, y a pesar de la apelación continua al discurso de la sostenibilidad ambiental y de la cohesión social, se están favoreciendo procesos de *gentrification*². Sobre ciertas áreas

¹ En un momento histórico anterior, esta relación, independientemente de su funcionalidad económica, se edificó en torno a proyectos de fuerte contenido social (vivienda pública, equipamientos colectivos, grandes áreas recreativas, etc.).

² Término acuñado por la socióloga R. Glass, en 1964, para explicar los procesos de sustitución social residencial que se estaban dando en Londres, en antiguos barrios de origen popular. Este concepto, en su propio enunciado expresa el carácter de clase que adquiere la renovación urbana. N. Smith (1996), en sus trabajos sobre la formación y extensión de estos procesos, basados en las ciudades estadounidenses y europeas tales como Paris, Amsterdam o Berlín, va a traspasar sus márgenes originarios, incluyendo en ese término no ya sólo la renovación residencial de áreas deterioradas, sino también los nuevos desarrollos urbanos. Sus análisis contextualizan estos procesos en un esquema de desarrollo desigual reforzado por el fenómeno de la globalización, a la vez que integra las esferas del consumo y de la producción.

de las ciudades se produce una auténtica disputa que busca la apropiación de espacios urbanos estratégicos para su introducción en el mercado de la *economía cultural*, desplazando de ellos a los sectores populares. La debilidad del discurso crítico hacia este tipo de operaciones y la hostilidad manifiesta de amplias capas de población hacia los habitantes de muchos de estos espacios (inmigrantes, okupas, etc.), limitan notablemente las posibilidades de emprender movilizaciones colectivas capaces de revertir este modelo excluyente de ciudad. El consenso social alcanzado es muy fuerte y, de hecho, cada nueva intervención, ya se trate de un centro comercial, una zona de ocio, un parque temático, etc., se ve "recompensada" con una importante afluencia de público.

El artículo se completa con una referencia a la ciudad de Buenos Aires donde, incluso en una situación de crisis económica estructural, con un aumento constante de la pobreza y la desigualdad social, las actuaciones urbanas ligadas al desarrollo de la *economía cultural* se han multiplicado. Estas actuaciones contribuyen a segmentar todavía más el espacio urbano bonaerense: en pocos metros es posible transitar de un paisaje equiparable al observado en cualquiera de las ciudades globales centrales, a otro quebrado, roto, abandonado, donde las condiciones materiales de vida son sumamente precarias, mostrando las consecuencias de la aplicación de un modelo económico respaldado durante muchos años por los principales organismos financieros internacionales y los gobiernos de distintos países centrales, entre ellos el español. Analizaremos brevemente la operación en Puerto Madero, una actuación de recualificación urbana con cierta trayectoria temporal, desde principios de los noventa, que refleja de una manera evidente estas tendencias.

Ciudad y desigualdad socio-espacial

Ya desde los años ochenta, las ciudades empiezan a mostrar signos inequívocos de la gran reestructuración económica que se había puesto en marcha. Es en esos años, que comienza a hablarse de la *nueva pobreza urbana* referida a las características que esta asume en relación a etapas anteriores. La reflexión teórica sobre la creciente desigualdad social en las ciudades, ocupa gran parte de la literatura urbana. La imagen poderosa de la *ciudad dual* recorre muchos de los análisis urbanos. Dos de los autores que más han contribuido a difundir la metáfora de la dualización, J.H. Mollenkopf y M. Castells (1991), al estudiar Nueva York, concluyen que lo único homogéneo en términos sociales y de actuación política es el "corazón económico": mayoritariamente blanco, masculino y formado por propietarios, gerentes y profesionales. Fuera aparece una "variedad caleidoscópica" de grupos subordinados y periféricos a ese desarrollo en términos de inserción en el mercado laboral, ocupaciones, etnia, origen, género, formas de habitar, participación comunitaria y modalidades de vinculación en relación a las políticas públicas³. Por su parte, P. Marcuse (1.989) sostiene que este

³ Ver: F. Díaz Orueta et al.

concepto resulta poco explicativo ya que, al situar nuestra mirada sobre la dualización, nos centramos más en los efectos que en las causas:

1) La metáfora de la dualización resulta muy vaga y deforme. Su significado más habitual es que las ciudades se están dividiendo en dos partes, una para los ricos y otra para los pobres. Pero, en realidad, salvo en situaciones determinadas, es muy difícil encontrar escenarios tan extremos.

2) Es un término ahistórico: oscurece la diferencia existente entre aquello que es constante y lo que es nuevo. Por ejemplo, las relaciones de interdependencia entre los antiguos barrios obreros (slums) de Manchester y sus fábricas, resultan muy diferentes de las relaciones entre los residentes del sur del Bronx y los directivos de la ciudad de Nueva York en la actualidad. El concepto de ciudad dual no ilumina respecto a estas diferencias, es un término que puede ser aplicado a sociedades muy distanciadas en el tiempo y en el espacio, sin ayudar a distinguir bien lo que ocurre.

3) No caracteriza suficientemente la posición de la mayoría de la población. Si, tal y como sostiene, únicamente existen dos ciudades, muchos de los que leen o escuchan hablar sobre estas ideas, sin duda se van a considerar dentro de la *ciudad de la luz*. Su relación con la ciudad de la oscuridad puede ser de temor o, con suerte, de simpatía o caridad. En cualquier caso, los residentes de *la ciudad de la oscuridad* van a ser *los otros*.

4) Por otro lado, al ser una diferenciación basada en un continuo a lo largo de una dimensión (de renta o riqueza), se termina planteando que los problemas podrían resolverse con la redistribución de ésta. Sin embargo, se deja fuera la necesidad de introducir cambios capaces de transformar esa relación. Al dirigirse a los efectos y no a las causas, se está haciendo mayor énfasis en lo paliativo que en lo curativo.

En un intento de explicar con mayor precisión la reestructuración espacial que se está produciendo en las ciudades, el autor acuña el término *the quartered city*. En referencia fundamentalmente a las ciudades norteamericanas, señala las transformaciones espaciales más sobresalientes que han tenido lugar en la transición de la ciudad fordista a la postfordista:

- 1) El crecimiento y la expansión de los procesos de *gentrification*.
- 2) El aumento de la ciudad abandonada: la intensificación del gueto.
- 3) El tensionamiento de las partes de la ciudad, creciendo unas a costa de otras.
- 4) El uso defensivo del espacio.
- 5) La formación de muros entre los fragmentos de la ciudad.
- 6) La intervención activa del Estado en la profundización de estas divisiones, priorizando los intereses privados sobre los públicos.

Estas tendencias, necesariamente muy generales, adquieren mayor o menor consistencia y adoptan diferentes formas en relación al contexto político, social y económico en el que se desenvuelven. En cualquier caso, las divisiones espaciales en la ciudad no deben entenderse de una forma rígida ya que, como afirma P. Marcuse (2000), las fronteras son porosas e, incluso, al interior de cada una de estas áreas no se da una total homogeneidad, ni espacial, ni temporal.

Por su parte, E. Soja (1996) advierte que no es posible referirse a un espacio urbano postmoderno en sentido puro, ya que cada ciudad alberga dentro de sí y en permanente relación, espacios de modernidad y postmodernidad. Es lo que le permite considerar que, en cierto sentido, cualquier ciudad del mundo registra en su interior espacios de postmodernidad. Al mismo tiempo, en las ciudades se estarían dando una serie de procesos interconectados que, combinados entre sí, dan forma a la nueva ciudad postmoderna. Según el autor serían:

- 1) La desindustrialización y la reindustrialización.
- 2) La globalización de lo local y la localización de lo global.
- 3) La combinación de descentralización y recentralización.
- 4) La aparición de formas nuevas de fragmentación, segregación y polarización social.
- 5) La ciudad como espacio *carcelario*: espacios amurallados, vigilados por guardas armados, estructuras de control, etc.
- 6) La irrupción en los espacios urbanos de la simulación, lo hipereal, de tal modo que se trastocan las formas tradicionales de distinción entre lo real y lo imaginado.

La ciudad contemporánea: la crítica cultural y la máquina de crecimiento

En un análisis de las cinco dimensiones de la globalización (tecnológica, política, cultural, económica y social) y su interrelación, F. Jameson (2000) se refiere a la íntima conexión existente entre lo cultural y lo económico como un rasgo característico de la postmodernidad. Como sostiene el mismo autor, ya desde finales de la segunda guerra mundial, en una estrategia clara que anudaba no sólo lo económico y lo cultural, sino también lo político, los Estados Unidos de América vinieron peleando por derribar las barreras existentes en otros países que frenaban la entrada de sus productos culturales. En esta fase de capitalismo tardío, no sólo la producción mercantil, sino también las finanzas, se han ido permeando de una cualidad estética para el consumo de modo tal que, lo económico es cultural y lo cultural económico. Cualidad que, desde nuestro punto de vista, la propia ciudad ha adquirido en sus múltiples y variados proyectos de recualificación⁴. Es lo que C.B. Vainer (2000), en su estudio sobre los documentos maestros del planeamiento estratégico en las ciudades, identifica como ciu-

⁴ La propia complejidad de lo urbano impide hacer una lectura global bajo este único prisma. Obviamente, no todo en la ciudad es espacio de consumo, de pasividad, del predominio de lo privado sobre lo público. Se trata de desvelar la ideología subyacente en este tipo de proyectos.

dad-mercancía⁵.

Si, tal y como sostiene F. Jameson, en la producción mercantil, los anuncios publicitarios y la industria del diseño se han convertido en auténticos mediadores entre cultura y economía, por nuestra parte podemos decir que la arquitectura y el proyecto arquitectónico actuarían, igualmente, como mediadores entre la sociedad y el capital público y/o privado para la venta de la ciudad, o mejor dicho, de la ciudad *cualificada*.

A mediados de los años setenta, H. Molotch (1976) publicó un artículo sobre la ciudad entendida como *máquina de crecimiento* cuya influencia sobre los estudios urbanos resultó decisiva⁶. En efecto, con este concepto se ponía de relieve el sistema de alianzas que se establece en las ciudades para impulsar su crecimiento y apropiarse, privadamente, de rentas generadas socialmente.

Bajo el telón de fondo de las tensiones existentes entre los valores de uso y valores de cambio en las ciudades y regiones, J. Logan y H. Molotch (1987) exploran en profundidad las dinámicas políticas que se establecen en cada lugar y el modo en que las desigualdades entre los lugares, producto de la acción consensuada entre las alianzas de intereses, son creadas y mantenidas. En suma, las élites locales y su lucha por captar inversiones al margen de los intereses y necesidades generales de la población, las consecuencias de la concentración de capital en determinados ciudades, el uso intensivo de la tierra, la participación e implicación de los diferentes niveles de la administración pública en este proceso, son los ejes alrededor de los cuales se construye la tesis de la *máquina de crecimiento*. Un crecimiento que, como los propios autores sostienen, distribuye de modo desigual sobre la población tanto sus ventajas como sus inconvenientes.

Esta confluencia entre la ciudad entendida como mercancía y como empresa y, el papel central que juega la cultura, sitúa lo económico-cultural en el corazón de la agenda política urbana, a la vez que constituye el punto en torno al cual se establece el consenso sobre los proyectos de *recualificación* urbana. Consenso que es construido, organizado y administrado por las propias élites locales de modo muy sutil y donde los agentes culturales pasan a ocupar un papel de gran importancia.

La triada economía-cultura-política se despliega en plenitud en gran parte de las estrategias de desarrollo urbano. La concentración en unas cuantas ciudades (Los Angeles, Nueva York, Tokyo, Londres, etc) de las sedes directivas de ciertas empresas, de las compañías de marketing o, en general, de todo tipo de centros de innovación, ha reforzado las economías urbanas. Las élites vinculadas a este mundo (directivos, empleados de elevada cualificación, profesionales, etc), encuentran en estas ciudades un contexto favorable para las relaciones *cara a cara*. S. Zukin (1995) ha señalado como los museos de arte, las boutiques, los

⁵ En efecto, el autor revela el concepto de ciudad que alimenta los planes estratégicos, señalando tres enfoques que combinados entre sí darían lugar al proyecto urbano: la ciudad como mercancía, como empresa y como patria.

⁶ Con posterioridad, y como fruto de los debates mantenidos con J. Logan y otros autores, J. Logan y H. Molotch (1987), publicaron un libro en torno a esta cuestión. A pesar de su largo recorrido, al día de hoy el debate continúa alimentándose con nuevas aportaciones. Para una revisión crítica de las tesis de H. Molotch, ver: A. Jonas y D. Wilson, 1999.

restaurantes y otros lugares de consumo especializado, crean el espacio social adecuado para el intercambio de ideas y negocios. El desarrollo del consumo cultural (arte, gastronomía, moda, música, turismo, etc.) y las industrias que lo sostienen, han contribuido a dar forma a la llamada economía simbólica de la ciudad⁷. A su vez H. Molotch (2002:1) afirma: "I am arguing, analogously, that goods contain – in the details of their fabrication and outcome – the places of their origin. Products can be tracers to the nature of the places they came from".

Muchos de los espacios públicos urbanos de las ciudades norteamericanas, construidos a finales del siglo XIX y principios del XX, con una fuerte carga en cuanto a la conformación de identidades colectivas⁸, han ido siendo reconvertidos, transformándose en lugares de ocio y entretenimiento. Se produce, entonces, una re-apropiación de estas áreas de la ciudad, ahora con nuevas connotaciones simbólicas, muy ligadas a la emergencia de prácticas cotidianas urbanas orientadas, cada vez más, hacia el ocio, mayoritariamente programado y reglamentado, y hacia el consumo de bienes.

Ciudad y políticas de recualificación urbana en América Latina. Buenos Aires como ejemplo

Como afirma E. Duhau (2001), a lo largo de los años noventa también en las ciudades latinoamericanas fueron perceptibles importantes transformaciones económico-territoriales. El autor cita las siguientes: la proliferación de grandes proyectos inmobiliarios impulsados por el capital privado; la producción a gran escala de espacios públicos cerrados, controlados de manera privada y estratificados en función de los sectores sociales a los que van destinados; la renovación de espacios urbanos en decadencia o en desuso, al objeto de transformarlos en referentes simbólicos y turísticos; el aumento de las urbanizaciones cerradas y la introducción de fuertes restricciones de acceso a áreas urbanas previamente abiertas, así como la creación de nuevos complejos multifuncionales aislados del espacio urbano tradicional y, por último, el abandono por parte de las clases medias y altas de algunos espacios que han ido siendo ocupados por los sectores populares.

Desde luego, el escenario latinoamericano de ciudades presenta una gran diversidad que aconseja ser muy prudente a la hora de generalizar y equiparar las distintas experiencias. Sin embargo, sí resulta posible afirmar que las nuevas estrategias de recualificación urbana se han hecho fuertes y, en determinadas ciudades (México, San Pablo y Buenos Aires, por ejemplo), se han convertido en un factor importante para comprender su devenir más reciente. Su impacto socio-económico, en un contexto de creciente fragmentación social y sobre escenarios locales de características políticas y culturales alejadas de las europeas o las norteamericanas, debe ser analizado de manera particular. En líneas generales, es posible hablar de una acusada fragmentación territorial con un reforzamiento de las pautas de segregación socio-espacial.

En ese sentido, M. Lungo (2001) plantea un diagnóstico en gran parte coin-

⁷ Al respecto: S. Zukin, 1995, 1998; J. Hannigan, 1998.

⁸ En Nueva York, el Central Park, el teatro de Broadway o la torre Empire State (S. Zukin, 1995).

cidente, considerando que la profundización de la segregación socio-espacial en las ciudades latinoamericanas se explica, fundamentalmente, por la implementación de tres grandes tipos de intervenciones urbanas:

1) Los grandes proyectos de renovación urbana y, con especial incidencia, los dirigidos a la recuperación de los centros históricos que provocan, en la mayor parte de las ocasiones, la sustitución de los habitantes más pobres de estas áreas por otros de rentas elevadas. Habitualmente estas actuaciones favorecen la aparición de restaurantes, boutiques, etc, dirigidos a las necesidades de los nuevos residentes y de los turistas.

2) La construcción de nuevas redes viarias y de grandes shoppings. Estos proyectos suelen ir ligados a la relocalización de actividades productivas y servicios y al incremento de la actividad comercial interregional e internacional, como consecuencia de los procesos de globalización.

3) La construcción de barrios cerrados en áreas de renta alta y media alta. Las formas adoptadas varían de una ciudad a otra: desde los edificios de apartamentos de lujo en las zonas centrales, a los complejos de viviendas unifamiliares equipados con grandes áreas verdes, espacios de juego y muros de seguridad. En general, estos últimos barrios se encuentran muy próximos a las nuevas redes viarias.

En Buenos Aires, metrópoli de más de doce millones de habitantes de los cuáles tres se concentran en la capital federal, se hacen también perceptibles las tendencias que hemos venido perfilando.

La Ley de Reforma del Estado de 1989, donde se redefinió el papel de éste, y la Ley de Convertibilidad de 1991, mediante la cual se estableció la paridad entre el peso y el dólar, se convirtieron en elementos clave que aseguraron la viabilidad del proyecto de ajuste estructural. A través de estas leyes y otras, como las de Emergencia Económica, se dio una vuelta de tuerca más a la apertura económica que se había iniciado a mediados de los años setenta, con el gobierno militar.

En la década de los noventa se produjo una afluencia masiva de capital extranjero, dirigido parcialmente a inversiones directas. Según P. Ciccolella (1998), un monto considerable de estas inversiones se concentró en la región metropolitana de Buenos Aires calculando que, entre 1990 y 1996, éstas ascendieron a 30.000 millones de dólares. Según el mismo autor, además de la reparación de autopistas antiguas, se construyeron otros 150 kilómetros de autopistas nuevas, todo ello acompañado de una inversión en urbanizaciones privadas (4 millones de metros cuadrados construidos) de 4.000 millones de dólares, en hoteles de unos 900 millones, sedes empresariales por valor de 500 millones de dólares, etc⁹.

⁹ Durante esta década se produjo un auge constructivo importante, especialmente, si se compara con el estancamiento de los años ochenta. Algunos autores han llegado a hablar de auténtico boom inmobiliario. En la base de esta reactivación se encuentran las leyes mencionadas, la flexibilización de la ordenación urbanística y la puesta en el mercado de tierras e inmuebles del patrimonio del Estado.

En el sector residencial privado, la inversión inmobiliaria durante estos años se concentró, básicamente, en áreas del centro, a lo largo de la costa del Río de la Plata y de las autopistas. En el centro se dirigió a la rehabilitación de edificios y a las torres en altura, denominadas, por su morfología y composición social de los propietarios, *country clubs*¹⁰ en altura. En la periferia, sin embargo, se organizó en torno a los barrios cerrados y los *country clubs*¹¹. Este proceso, ha sido denominado por H. Torres la suburbanización de las élites. El autor señala como, simultáneamente, se produce una expansión de distintas actividades terciaria, por ejemplo los *shoppings*¹², los hipermercados, los cementerios-parque o las nuevas sedes empresariales.

De todos modos, no debería confundirse el significado socioeconómico de las localizaciones empresariales y residenciales que se han desarrollado en Buenos Aires y que, físicamente, recuerdan a las de Nueva York o Londres. Buenos Aires, a diferencia de estas ciudades, no es un centro de comando ni de difusión de estrategias económicas a gran escala, a pesar de que haya venido jugando un papel articulador importante como centro fundamental de la economía argentina, la tercera en importancia del subcontinente latinoamericano.

Este proceso está transformando rápidamente el paisaje suburbano de la metrópoli, fragmentándolo y adaptándolo a nuevas pautas de consumo, articuladas ahora alrededor de los *shoppings*, que se han configurado como grandes centros de ocio. Tal y como sostiene A. Wortman (2002), mientras las salas de cine del centro de la ciudad perdían espectadores, la asistencia a los multicines ubicados en estos nuevos centros del espacio suburbano no paraba de aumentar.

Esta reorganización territorial de Buenos Aires se manifiesta nítidamente en ciertos barrios de la ciudad que, recientemente y sin mediación de proyecto alguno para la zona, han experimentado una renovación importante. En estas áreas, se

¹⁰ Los *country clubs* aparecen en la década de los ochenta, surgiendo en zonas no urbanizables y asociadas a la práctica deportiva. Se rigen por la Ley de usos del suelo de la provincia de Buenos Aires y otras normas municipales que autorizan la segunda residencia. Con el tiempo, se transformaron en primeras residencias. Los barrios cerrados se rigen por la Ley de propiedad horizontal de 1948, originalmente pensada para los departamentos en edificios en altura (H. Torres, 1998).

¹¹ Especialmente alrededor de los ramales 8 (Pilar) y 9 (Campana) de la Ruta Panamericana, al norte y el oeste de Buenos Aires. En un informe publicado por el diario **Clarín** (17 de noviembre de 2001), se identificaban hasta 250 barrios cerrados y 100 *countries* en esa zona del Gran Buenos Aires. En la zona sur eran menos numerosos, pero también tenían un peso significativo: 35 barrios cerrados y 35 *country clubs*, la mayoría ubicados en áreas próximas al aeropuerto internacional de Ezeiza.

¹² A principios de los noventa, el entonces presidente de la República Carlos Menem se dispónía a inaugurar uno más de los numerosos *shoppings* que durante aquellos años se abrieron al público en la ciudad de Buenos Aires, concretamente el Shopping Alto Palermo. Menem afirmaba: "Quisiera expresar la enorme satisfacción que siento ante la inauguración de este monumento espectacular que marca una etapa histórica, el nacimiento a la cual nosotros, sus habitantes, todos aspiramos" (palabras recogidas en H. Torres et al., 1997). La proliferación de estos centros comerciales y el nuevo aspecto que imprimían a la ciudad eran interpretados como una muestra más del camino exitoso emprendido por la economía argentina a partir de la ley de convertibilidad y de las medidas económicas tomadas entonces. Como afirma B. Sarlo (2001:83): "(...) Ya nadie protesta por el hecho de que en cada edificio que se pretende salvar, se abra un *shopping*. El *shopping* es aceptado como un destino: viene junto con el capitalismo sin fronteras, la globalización de los mercados, la naturalizada impotencia del Estado para definir metas, etc."

estaría produciendo un lento y matizado proceso de *gentrification*, donde los *gentrifiers*, en un movimiento clásico de búsqueda de localizaciones económicas para sus establecimientos, se desplazan de un barrio a otro de la ciudad. Si la Recoleta, también en el norte, y como lugar de asentamiento tradicional de las clases sociales más elevadas, experimentó durante los noventa una concentración de servicios destinados a dichas clases (restaurantes de lujo, tiendas de diseño, etc)¹³, fue también en esta etapa cuando inició un decaimiento leve, entre otras razones, debido a los precios que se llegaron a alcanzar en la zona.

Por el contrario, Palermo Viejo, un barrio marcado por su pasado literario e histórico y con una cierta tradición en cuanto a localización de sectores sociales de clase media acomodada, experimentó en estos años una vitalidad renovada, conformándose como uno de los lugares elegidos para el asentamiento de las actividades relacionadas con el consumo internacionalizado, tanto de lugares como de bienes (galerías de arte, tiendas de diseño, cafeterías, hoteles con encanto, etc.). En él se conjugan los valores que otorgan un valor agregado a las actividades que allí se despliegan, fundamentalmente su *leyenda*. También el barrio de Las Cañitas se ha transformado notablemente en los últimos años. Como Palermo Viejo, se ubica en el área norte de la ciudad, y se ha consolidado como lugar de diversión nocturna de los jóvenes "muy solventes".

Todos ellos son espacios donde los niveles de consumo son espectaculares, los restaurantes están abarrotados hasta altas horas de la madrugada y la crisis es poco más que una noticia procedente de un país remoto. Al igual que los barrios cerrados o los *country clubs*, cuando se analiza la evolución del sector residencial, estos espacios de ocio se conforman como auténticas burbujas en el corazón de una ciudad que, día a día, se hunde en la recesión. Además, suponen un reforzamiento de la antigua división entre el norte y el sur que ha marcado la geografía urbana de Buenos Aires.

Durante esta década se han desarrollado también operaciones puntuales de una escala relativa significativa, muy relacionados con el fomento del turismo y las actividades de ocio de sectores altos y medio-altos. Así, la recuperación del tren de la Costa, un antiguo ferrocarril abandonado ahora reutilizado para uso lúdico, convirtiendo varias de las antiguas estaciones del recorrido en auténticos *shoppings* y culminando su trayecto en el municipio norteño del Tigre, transformado progresivamente en algo parecido a un gran Parque Temático.

Asimismo, las actuaciones urbanas de recualificación en los barrios tradicionales de La Boca y San Telmo, destinadas a aumentar el flujo de turistas, han impactado sobre su estructura social, dificultando el mantenimiento en ellas de la población con menores recursos económicos (M.L. Lourés, 1997; M.C. Rodríguez y V. Devalle, 2001). El Gobierno de la Ciudad impulsa una política activa de promoción de la actividad turística en Buenos Aires y ha convertido a estos dos barrios en un reclamo.

¹³ Desde la propia municipalidad el área fue publicitada, más que promovida, como un lugar histórico, incluida en los circuitos turísticos. Sus atractivos principales son su calidad espacial, sus excelentes servicios y la seguridad.

Pero la operación de recualificación urbana de mayor magnitud, por la extensión de la superficie afectada y su ubicación estratégica en el centro de la ciudad, la gran diversidad de intervenciones y de actividades a desarrollar en el área, las enormes inversiones realizadas, el carácter internacional de la misma en cuanto a su morfología, su desarrollo conforme a un modelo establecido y su dilatada duración, es la llevada a cabo en Puerto Madero.

El Proyecto Puerto Madero

Ubicado en el corazón de Buenos Aires, el Puerto Madero fue construido en la década de 1880 para responder al creciente tráfico de mercancías y pasajeros que registró la Argentina en el cambio de siglo. Desde el mismo momento de su finalización, el puerto se mostró insuficiente para dar cabida a todo el flujo generado a su alrededor. Ello motivó la creación del Puerto Nuevo, cuyas obras finalizaron en 1926. Puerto Madero se mantuvo como un espacio semi-abandonado en la ciudad hasta mediados de la década de los ochenta del siglo XX. Es en esos años cuando la municipalidad de Buenos Aires firmó un proyecto con el ayuntamiento de Barcelona para la elaboración de un plan estratégico a cargo de un equipo de técnicos de ambas ciudades¹⁴. La filosofía del plan se impregnó de los presupuestos de los planes estratégicos, cuyo mayor desarrollo había tenido lugar en diversas ciudades norteamericanas y europeas.

En el marco de un discurso deformante de la realidad socioeconómica del país, el proyecto Puerto Madero fue presentado como una operación que tendería a "revalorizar" el área central de la ciudad. Para ello se requería una "gestión dinámica", capaz de superar ciertas barreras. Por último, esta operación, emparentada con otras en Londres, Barcelona, Rotterdam o Nueva York, equipararía a la Argentina del nuevo ciclo, con el primer mundo. La administración pública tomaba la iniciativa para el trasvase de patrimonio público a manos privadas. La justificación vino dada por el abandono previo que la zona venía padeciendo y la necesidad de su recuperación. En el fondo, se vislumbra una gran operación especulativa que da entrada a los sectores económicos dispuestos a invertir en el nuevo crecimiento. La *máquina de crecimiento* se ponía en marcha.

El proyecto, desarrollado por etapas, consistió básicamente, en la recuperación de los antiguos galpones colorados¹⁵ destinándolos a oficinas de lujo, restaurantes, cafeterías, viviendas de calidad y a la ampliación de la Universidad Católica. También se llevó a cabo la construcción de obra nueva, incluido un buen número de torres de uso residencial y terciario, además de varios nuevos hoteles de lujo y edificios para sedes empresariales. M.L. Lourés analizó la puesta en marcha del nuevo Puerto Madero en el contexto del Buenos Aires de principios de la década de los noventa:

¹⁴La firma de este convenio levantó cierto malestar entre los arquitectos locales de los cuales se había prescindido. Eso provocó que, posteriormente, se lanzase un concurso nacional de ideas para el Puerto Madero al que se presentaron más de 100 proyectos. En relación al proyecto, consultar: F. Larivière, 1998.

¹⁵Los galpones colorados son los docks del puerto. Construidos en ladrillo rojo entre 1900 y 1905. Sus estructuras de hormigón fueron traídas por piezas desde Inglaterra y armadas in situ.

"(...) Los signos de la ciudad de lujo, que continuamente desmentía una realidad cada vez más difícil de ocultar, se multiplicarían: la proliferación de los *shoppings*, el reciclaje de edificios de la industria para un uso social restringido, los hoteles de cinco estrellas, el vertiginoso aumento de los *country clubs* y los barrios privados como máxima expresión de segregación socio-espacial, etc., constituyen manifestaciones inequívocas de una fisura social cada vez más profunda. En paralelo, las continuas amenazas de expulsión de los ocupantes por parte de los poderes públicos, las manifestaciones de rechazo por parte de sectores medios a compartir el mismo espacio con estos sectores empobrecidos, el endurecimiento de las condiciones de vida, el aumento del paro, etc., remiten inexorablemente al mundo de la exclusión social" (M.L. Lourés, 1997:163-164).

El 12 de noviembre de 1989 se creó la Corporación Antiguo Puerto Madero, sociedad anónima formada a partes iguales por el Estado Nacional y la entonces todavía Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires¹⁶. Las 170 hectáreas de suelo fueron transferidas desde el Estado a la Corporación, que se encargaría de urbanizar y vender posteriormente (F. Larivière, 1998).

En una primera etapa se actuó sobre la zona donde se ubican los galpones colorados (Puerto Madero Oeste)¹⁷. En total, y de acuerdo a las previsiones del *Masterplan*, 392.000 metros cuadrados cubiertos divididos en 17 docks. La Corporación defiende como exitosa la operación en la medida que no estaría costando nada al erario público, ya que con los beneficios de las ventas se están sufragando todos los gastos ocasionados por la limpieza y urbanización de los territorios sobre los que se intervino. El mantenimiento de la zona también corre a cargo de la Corporación, aunque poco a poco se irá transfiriendo al Gobierno de la Ciudad.

Paralelamente, se comenzaron las obras de urbanización de Puerto Madero Este, entre los galpones y el río propiamente dicho, incluyendo la recuperación de la Costanera Sur, espacio tradicional de paseo y esparcimiento de los habitantes de Buenos Aires. Allí hay capacidad para construir 1,5 millones de metros cuadrados cubiertos, con edificios que van desde las 6 alturas al borde de los diques, hasta las 47 de las torres más próximas al río, destinadas a viviendas y oficinas. El proyecto fue recogido en estos términos por un diario porteño:

"(...) en el sector este, exactamente en las seis manzanas de espacios verdes que lindan con la Reserva Ecológica. Allí se emplazarán

¹⁶ Desde la reforma constitucional de 1994 la ciudad de Buenos Aires, que anteriormente era un municipio dependiente del Gobierno Nacional y cuyo alcalde era nombrado por el mismo, se constituyó en "ciudad autónoma". A partir de ese momento, el jefe de gobierno de la ciudad (alcalde) es elegido directamente por los ciudadanos.

¹⁷ Estos edificios se sitúan junto a las láminas de agua de los diques del río, en paralelo a las avenidas Ingeniero Huergo y Eduardo Madero y entre las Avenidas Córdoba y Brasil.

edificios de arquitecturas eclécticas destinados casi en su totalidad a cultivar el tiempo libre de los porteños. Un puente levadizo prolongará la avenida de Córdoba y usted aparecerá en Divino Buenos Aires, un centro gastronómico circular con 4 restaurantes (uno es un Planet Hollywood) y bares temáticos. En el mismo dique se levantará un estadio deportivo, un hotel internacional pegado a la torre de la Corporación América y un museo diseñado por el arquitecto Rafael Vignoly para Amalita Fortabat, que expondrá su pinacoteca privada, asesorada por expertos del Museo de Arte Moderno de Nueva York. Si las cuentas le sonrían, la Fundación Banco Patricios se mudará a los terrenos aledaños al fastuoso centro de convenciones para 14.000 personas y al complejo de 30 salas de cine, propiedad de Alberto González. Al museo del mar y la navegación se sumará un Hotel Hilton, viviendas y oficinas de la constructora IRSA. La Fundación YPF inaugurará un centro científico frente a la fuente de Lola Mora y a la entrada de la Reserva Ecológica. Este Museo de Ciencia y Tecnología (junto con los parques el único entretenimiento gratuito) será un clon de la Ville de París con salas de exposición permanente y temporarias (...)" (**La Nación**, 10 de mayo de 1998).

Estos y otros¹⁸ eran los proyectos que se planteaban en aquellos momentos, justo cuando la recesión golpeaba con fuerza a la Argentina. Podría pensarse que esta nueva coyuntura económica frenó drásticamente el desarrollo de la zona. Esto fue así, y sólo parcialmente, a partir del peor momento de la crisis en diciembre de 2001.

En diciembre de 1999 se inauguró el Hotel Hilton y, posteriormente, se fueron desarrollando toda una serie de actuaciones que completan una parte importante de las intervenciones previstas en la zona. Al ritmo existente hasta noviembre de 2001, la Corporación se planteaba el mes de diciembre de 2003 como el momento en que se habrían alcanzado todos sus objetivos en Puerto Madero¹⁹. La Corporación calculaba el monto de las obras en marcha en noviembre de 2001 en unos 1.000 millones de dólares: 17 edificios nuevos (la mayor parte de viviendas), dos edificios corporativos (YPF-Repsol e ING), dos hoteles, etc.

Este proyecto reúne, por tanto, la idea de ciudad-mercancía y ciudad-empresa. El espacio fue promocionado para su venta destacando los siguientes aspectos:

¹⁸ Por ejemplo, la construcción de un puente peatonal que cruza el dique 3 diseñado por el arquitecto e ingeniero Santiago Calatrava. El objetivo del proyecto del puente es "(...) definir un elemento emblemático en una ciudad con un desarrollo urbanístico conceptualmente moderno, acentuando la importancia del lugar tanto a nivel nacional como internacional, dentro de una ciudad como es Buenos Aires, punto de referencia obligatorio para toda actividad económica, cultural y social de Argentina" (Revista Contextos, n°2, septiembre 2000:32). A fines del año 2001, el puente se encontraba prácticamente terminado.

¹⁹ Para mediados de 2002 todo lo que son obras de infraestructuras y, posteriormente, hasta fines de 2003, el proceso de administración de venta de las parcelas. Estas previsiones, realizadas a finales del mes de noviembre de 2001, deberían ser revisadas como consecuencia del impacto de la nueva situación abierta desde diciembre de 2001.

- 1) La calidad edificatoria y la depuración del diseño en la construcción.
- 2) Las ventajas de localización: excelentes comunicaciones, situación central, vecino al centro financiero consolidado (*la city*).
- 3) Los usos mixtos: residencial, terciario de alto nivel, etc.
- 4) Los servicios adecuados al lugar (restaurantes y hoteles de lujo, universidad privada, etc).
- 5) Un espacio cargado de referencias históricas: la imagen del puerto es muy poderosa entre los habitantes de Buenos Aires, su antigüedad, etc.
- 6) La exclusividad garantizada, por precio y condiciones.
- 7) La vida sana, por la incorporación de un espacio natural, la Reserva Ecológica.
- 8) La seguridad.
- 9) Los amplios espacios libres.

Un ejemplo muy ilustrativo del tipo de actuaciones emprendidas en el área es la promoción denominada "Porteño Building", donde se construyen "79 apartamentos únicos diseñados por Philippe Starck" en un antiguo molino de la empresa Bunge & Born, que será destinado también a hotel. Entre las ventajas de este edificio, la publicidad destaca en español y en inglés, la localización (proximidad al centro financiero, a la Casa Rosada, a los mejores restaurantes y museos, a los aeropuertos y al "histórico barrio de San Telmo"), el entorno (una isla a las puertas de la ciudad, un espacio de vegetación y fauna "inverosímil") y el concepto (un nuevo estándar de vida en Buenos Aires y Latinoamérica, el mejor domicilio donde vivir). Todos los departamentos serán diferentes entre sí y con calidades excepcionales²⁰. Los compradores de los departamentos podrán disfrutar de las instalaciones del hotel, entre las cuales destacan "el library-bar con una cuidada selección de libros de arte y diseño publicadas por la editorial Taschen, más lo último en publicaciones periódicas internacionales", "lifestyle store con las marcas internacionales más exclusivas, productos imprescindibles y las últimas tendencias", "piscina cubierta y health bar", "american spa, con cabinas para masajes y tratamientos especiales", etc. Para muchos habitantes de Buenos Aires, Puerto Madero se ha convertido en el símbolo de la economía especulativa y depredadora, que ha permitido a ciertas fracciones de las élites económicas y políticas amasar fortunas enormes. Sólo así cabe explicarse el hecho de que en una etapa profundamente recesiva como la que se está viviendo, se construya un nuevo distrito de diseño sofisticado.

Pero el impacto de la operación Puerto Madero no se reduce a las 170 hectáreas sobre las que se está interviniendo directamente. Como la publicidad del "Porteño Building" recordaba, muy próximo se encuentra San Telmo, un barrio

²⁰ En noviembre de 2001, cuando el sector inmobiliario en la ciudad atravesaba una de las crisis más profundas que se recuerda, el precio de un departamento de 85 metros cuadrados construidos en el "Porteño Building" rozaba los 300.000 dólares, antes de impuestos.

sometido desde hace años a la presión del turismo y a la llegada de nuevos moradores de un elevado nivel socioeconómico que, poco a poco, van transformando la configuración social de un área donde todavía hoy es importante la presencia de los sectores populares (M.L. Lourés, 1997). La revalorización de la zona sur de la ciudad, en la que se enclavan los barrios de San Telmo y La Boca, es uno de los efectos deliberadamente buscados por la Corporación. Incluso para los próximos años se plantea un nuevo proyecto en la Dársena Sur²¹, en colaboración con la Secretaría de Planeamiento del Gobierno de la Ciudad, que unificaría Puerto Madero con la Vuelta de Rocha, ya en el barrio de La Boca. Allí se conectaría con las obras de remodelación orientadas al fomento del turismo que se llevaron a cabo en el barrio años atrás, alrededor de la calle Caminito y el paseo junto a la Vuelta de Rocha.

A modo de conclusión

En la primera parte del artículo se caracterizaban las principales transformaciones observadas en las grandes ciudades, como consecuencia de la puesta en práctica de grandes operaciones urbanas ligadas al desarrollo de la llamada *economía cultural*. Estas se han hecho perceptibles también en las grandes ciudades latinoamericanas y, en particular, en Buenos Aires, estudio de caso al que nos hemos referido en estas últimas páginas.

Seguramente en Buenos Aires, y por la especificidad de la situación política, económica y social que vive Argentina en los últimos años, se manifesten con una mayor claridad los efectos socio-territoriales negativos que conlleva este modelo de crecimiento. La simultaneidad de una profunda crisis económica, que empuja cada vez a sectores más numerosos de población a situaciones de pobreza, y del desarrollo creciente de las actuaciones descritas, no es casual. Los procesos urbanos expuestos y, en particular la intervención en Puerto Madero, no son un simple espejo de la extrema desigualdad que muestra la estructura social de la ciudad. Son, además, un factor que la profundiza de manera radical. En Puerto Madero, la iniciativa pública, tan vilipendiada cuando se plantea otros objetivos, se ha puesto al servicio del sector privado para crear una suerte de "isla" junto al corazón financiero tradicional de Buenos Aires, donde no sólo se propone concentrar la actividad laboral, sino también la residencial, para así evitar al máximo el contacto con el "exterior". En Puerto Madero, la ciudad se contempla "desde fuera", eliminados los conflictos sociales, la inseguridad, la pobreza. Frente al espacio exterior, que cada vez se percibe más hostil, Puerto Madero refuerza todo lo que signifique exclusividad.

Y como en otras ciudades, el consenso social construido alrededor de estas actuaciones es muy fuerte. Quizá debido a que en tiempos de una crisis tan profunda, sea lo único "nuevo" que se percibe, o porque, al menos de momento, es posible asistir a este espectáculo (visitar los *shoppings*, pasear por Puerto Madero, etc). Las referencias citadas páginas atrás, recogidas en los diarios porteños o en las

²¹ La denominación del proyecto es "Pedro de Mendoza-Dársena Sur".

revistas de arquitectura, muestran claramente esa sintonía con los nuevos proyectos, resultando difícil, por ejemplo, encontrar algún cuestionamiento abierto de la estrategia de colaboración público-privado o del contrasentido que supone celebrar que se construya un costosísimo puente firmado por un arquitecto de prestigio, mientras a pocas cuadras aumentan sin cesar los problemas habitacionales.

Por tanto, la ciudad temática, de los museos, los restaurantes, los centros de convenciones, incluso de los parques temáticos, se despliega en forma de islotes en la ciudad. Y también se va extendiendo, protegida por enormes medidas de seguridad y conectada a través de vías de acceso rápido, en la periferia suburbana. De este modo, el tejido urbano se fragmenta, se rompe en múltiples pedazos, restringiendo el acceso a espacios públicos abiertos hasta hace no mucho tiempo y entrando en contradicción con el ideal de homogeneidad social que nunca se alcanzó plenamente, pero que fue la razón de ser de numerosas intervenciones urbanas en la historia de la ciudad (B. Sarlo, 2001:53-54). En Puerto Madero, la única interacción con las áreas próximas, como el barrio de San Telmo u otros más al sur, si se consuma el proyecto esbozado anteriormente, será lo que la Corporación Puerto Madero llama su *recuperación*, pero que, en realidad, puede traducirse por *gentrification*.

Bibliografía

- P. CICCOLELLA, 1998, "Grandes inversiones y dinámicas metropolitanas. Buenos Aires: ¿ciudad global o ciudad dual?!", en: VVAA, *Seminario: El nuevo milenio y lo urbano*, Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Sociales Gino Germani.
- F. DÍAZ ORUETA, 1997, "La ciudad en América Latina: entre la globalización y la crisis", *América Latina Hoy*, nº15, pp.5-13.
- F. DÍAZ ORUETA et al., 2002, "City, Territory and Social Exclusion", *XV World Congress of Sociology*, Brisbane (Australia), julio.
- E. DUHAU, 2001, "La megaciudad en el siglo XXI. De la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público", *XXIII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología*, octubre-noviembre, Antigua (Guatemala).
- R. GLASS, 1964, *London: Aspects of Change*, Londres: Centre for Urban Studies.
- J. HANNIGAN, 1998, *Fantasy City: Pleasure and Profit in the Postmodern Metropolis*, Londres: Routledge.
- F. JAMESON, 2000, "Globalization and Political Strategy", en: *New Left Review*, nº4.
- A. JONAS y D. WILSON, 1999, *The Urban Growth Machine: Critical Perspectives two decades later*, Albany: State University of New York Press.
- F. LARIVIÈRE, 1998, "Puerto Madero. Su presente", en: Corporación Antiguo Puerto Madero, Puerto Madero, Buenos Aires.
- J.R. LOGAN y H.L. MOLOTCH, 1987, *Urban Fortunes. The Political Economy of Place*, Los Angeles: University of California Press.
- M.L. LOURÉS, 1997, *Buenos Aires. Centro histórico y crisis social*, Alicante: ECU.
- M. LUNGO y S. BAIRES, 2001, "Socio-Spatial Segregation and Urban Land Regulation in Latin American Cities", *Seminario: Segregation in the City*, Lincoln Institute of Land Policy (LILP),

- Cambridge, Massachusetts, julio.
- P. MARCUSE, 1989, "Dual City: a muddy metaphor for a quartered city" en: *International Journal of Urban and Regional Research*, nº13, pp. 697-708.
- P. MARCUSE y R. VAN KEMPEN, 2000, "Conclusion: A Changed Spatial Order", en: P. Marcuse y R. van Kempen, *Globalizing Cities. A New Spatial Order?*, Londres: Blackwell, pp. 249-275.
- J.H. MOLLENKOPF y M. CASTELLS (eds.), 1991, *Dual City: Restructuring New York*, Nueva York: Russell Sage Foundation.
- H. MOLOTCH, 1976, "The City as a Growth Machine", en: *American Journal of Sociology*, nº82, pp. 309-330.
- H. MOLOTCH, 2002, "Place in Product", *XV World Congress of Sociology*, Brisbane (Australia), julio.
- M.C. RODRÍGUEZ y V. DEVALLE, 2001, "¿Exclusión social?. Percepciones de organizaciones sociales e identificación de 'lugares' en disputa en contextos de renovación urbana", *XXIII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología*, octubre-noviembre, Antigua (Guatemala).
- B. SARLO, 2001, *Tiempo presente. Notas sobre el cambio de una cultura*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- N. SMITH, 1996, *The New Urban Frontier. Gentrification and the Revanchist City*, Londres, Routledge.
- E. W. SOJA, 1996, "Postmodern Urbanization. The Six Restructurings of Los Angeles" en: S. Watson y K. Gibson (eds), *Postmodern Cities and Spaces*, Cambridge (USA): Blackwell, pp.125-137.
- H. TORRES, 1998, "Procesos recientes de fragmentación socioespacial en Buenos Aires: la suburbanización de las élites", *Seminario de investigación urbana. El nuevo milenio y lo urbano*, Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Sociales Gino Germani.
- H. TORRES et al., 1997, "Transformaciones socioterritoriales recientes en una metrópoli latinoamericana. El caso de la aglomeración Gran Buenos Aires", *V Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Territorios en redefinición. Lugar y Mundo en América Latina. Buenos Aires (Argentina).
- C. B. VAINER, 2000, "Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano", en: Otilia Arantes et. al., *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*, Petrópolis: Editora Vozes, pp. 75-103.
- A. WORTMAN, 2001, "Globalización cultural, consumos y exclusión social", *Nueva Sociedad*, nº175, pp.134-142.
- S. ZUKIN, 1995, *The Cultures of Cities*, Oxford: Blackwell.
- S. ZUKIN, 1996, "Space and Symbols in an Age of Decline", en: A.D. King (ed), *Representing the City*, Londres: McMillan Press, pp.43-59.
- S. ZUKIN, 1998, "Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption", *Urban Studies*, nº15, pp.825-839.