

Nas andanças por Buenos Aires, vimos na paisagem o resíduo de uma cidade que catalisou riqueza como nenhuma outra na América Latina durante o último quarto do século XIX e a primeira metade do século XX, e que ainda hoje é obstinada por uma grandeza perdida no passado. Por outro lado, os tantos imóveis para arrendar e vender, expressam o quanto as sucessivas crises econômicas experimentadas pelo país, são crises urbanas e ao mesmo tempo oportunidades de negócios imobiliários no pior sentido do que isto significa.

Esta coletânea está dividida em duas partes, a parte inicial levou o título de Geografias de Buenos Aires: períodos geopolíticos, dinâmicas socio-econômicas, fragmentación y usos del território. A segunda parte, com trabalhos escritos em língua portuguesa, seguiu os mesmos princípios de organização da parte precedente e assim levou o nome de Geografias de Buenos Aires: Formação socioespacial, metrópoles, cultura e paisagem.

(André Luís André)



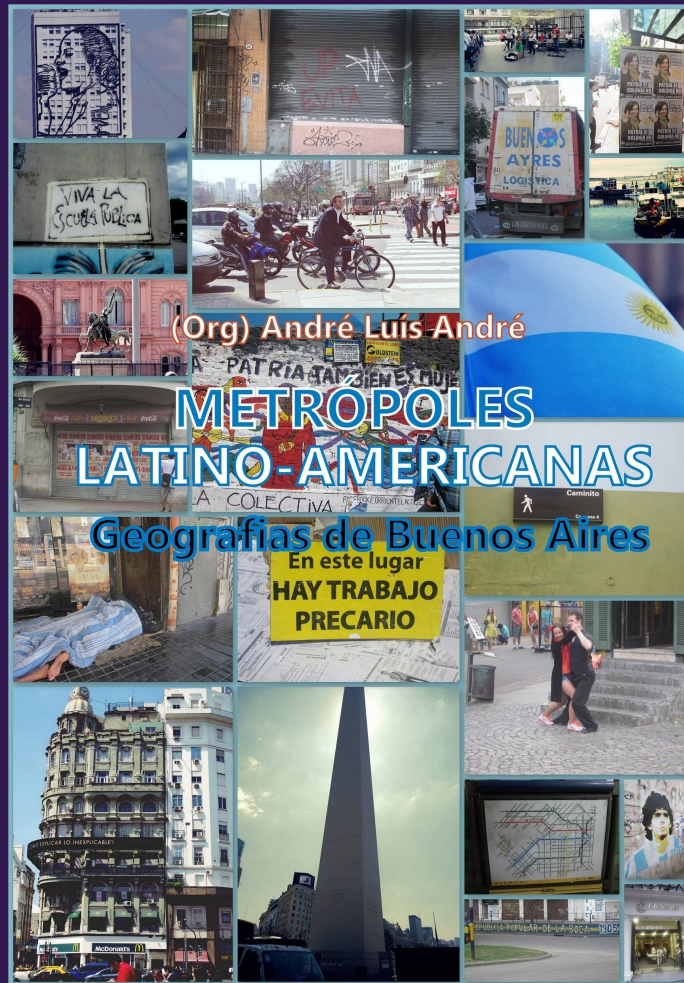
AUTORES

Horacio Martín Melo Pisson
 Maria Lucilia Emilien Beaulbrun
 Ignacio Antonio Roel Maya
 Agustina Cola Lobato
 Micaela Gómez Lombide
 Elianne Sánchez Rolando
 Valeria Rodríguez Segui
 Lauro Henrique Oliveira da Silva
 Feliipe Lopes Carvalho
 Melissa Penayo
 Patricia A. de Oliveira
 Susana B. Arruda.
 Beatriz Leite de Oliveira
 Cleber Silva Santos
 Dalila Tavares Garcia
 Luiz Felipe Rodrigues
 Maria Regina Bispo do Nascimento.
 Miriam Márcia Pacheco de Oliveira
 Felipe Lara Falcão
 Jhonata Jefferson Fernandes
 Camila Loureiro
 Denise Gonzalez Pereira
 João Otávio Lourenço
 Rauwnier da Silva Costa
 Gisele Pastore
 Helton Pregaçu
 Leonard Freemam
 Andriara Souza
 Denise Rodrigues
 Leonardo Pontes
 Pedro Lucas Gil Silva
 Anderson Henrique
 Francisco Renner
 Daniel Lopes de Souza

METRÓPOLES LATINO-AMERICANAS
 Geografias de Buenos Aires



Metrópolis Latino-Americanas - (Org) André Luís André



(Org) André Luís André

METRÓPOLES
 LATINO-AMERICANAS
 Geografias de Buenos Aires

En este lugar
 HAY TRABAJO
 PRECARIO



Esta obra coletiva é uma pequena parte de um processo maior de construção do pensamento geográfico dentro do âmbito acadêmico, cuja missão é problematizar aspectos da realidade da América Latina e Caribe a partir do projeto da Universidade Federal da Integração Latino-Americana – UNILA, particularmente no interior do curso de Geografia.

Este livro nasce dos debates sobre as especificidades de nossos espaços metropolitanos, realizados no decorrer da disciplina, Metrópolis Latino-Americanas, e do trabalho de campo realizado em Buenos Aires pelos geógrafos, geógrafas e profissionais de outras áreas, em formação, que acompanharam o curso e o campo no segundo semestre do ano de 2014.

Os trabalhos publicados nesta coletânea, são produtos de provocações, no bom sentido, aos que participaram das atividades de Metrópolis Latino-Americanas, de escreverem e publicarem suas redações, superando os receios e as inseguranças de ver suas ideias expostas, vivendo e escrevendo geografia...

(Org.) ANDRÉ LUÍS ANDRÉ

**METRÓPOLES
LATINO-AMERICANAS**

GEOGRAFIAS DE BUENOS AIRES

1º Edição

Foz do Iguaçu – Brasil

2015

Metrópoles Latino-Americanas

(Org.) ANDRÉ, André Luís. 1978 -

Metrópoles Latino-Americanas: Geografias de Buenos Aires. 1ª Edição – Foz do Iguaçu, Brasil.

I – Geografia Urbana. II – Metrópoles Latino-Americanas. III – Buenos Aires.

ISBN: 978-85-918995-1-7

Autores

Horacio Martin Melo Pisson
Maria Lucilia Emilien Beaubrun
Ignacio Antonio Roel Maya
Agustina Cola Lobato e Micaela Gómez Lombide
Elianne Sánchez Rolando e Valeria Rodriguez Segui
Lauro Henrique Oliveira da Silva
Fellipe Lopes Carvalho, Melissa E. P. Sanchez, Patrícia A. de Oliveira e
Susana B. Arruda.
Dalila Tavares Garcia, Luiz Felipe Rodrigues e Maria Regina Bispo do
Nascimento.
Miriam Márcia Pacheco de Oliveira
Beatriz Leite de Oliveira e Cléber Silva Santos
Felipe Lara Falcão
Jhonata Jefferson Fernandes
Camila Loureiro
Denise Gonzalez Pereira, João Otávio Lourenço e Rauwnier da Silva.
Gisele Pastore, Helton Preguiça, Leonard Freemam
Andiara Souza, Denise Rodrigues e Leonardo Pontes Ferreira
Pedro Lucas Gil Silva, Anderson Henrique, Francisco Renner
Daniel Lopes de Sousa

Apresentação

Esta obra, genuinamente coletiva, é parte de um processo maior de construção do pensamento geográfico dentro do âmbito acadêmico da Universidade Federal da Integração Latino-Americana – UNILA – pensada a partir de 2007 e com as primeiras atividades em 2010, cuja missão é problematizar aspectos da realidade latino-americana, vislumbrando o processo de integração regional nesta parte do mundo.

É necessário expor que a UNILA e respectivamente seus cursos estão em franco processo de construção, o que perpassa os cursos de Geografia de Licenciatura e Bacharelado. A despeito de qualquer coisa, a Universidade, seus diversos cursos e os cursos de Geografia apresentam-se como inovadores. No entanto, a UNILA, como a maior parte das Universidades brasileiras, é construída pelos seus segmentos de forma a ser disputada. Seu projeto, seus espaços, seu orçamento, suas formas de gestão, seus cursos e as ideias que ela é capaz de produzir, estão em disputa e disputam permanentemente.

Neste campus acadêmico recém constituído, e em constituição, a possibilidade de produção de saberes e práticas precursoras, progressistas e transformadoras, compartilham espaços com saberes e práticas que a despeito de colocarem-se como desinteressados ou interessados na transformação da realidade nem sempre caminham nesta direção. Não há veneno pior para as ideias transformadores do que as práticas conservadoras que as sustentam. Todavia, esta Universidade, projeto do

primeiro governo popular a chegar ao poder no Brasil, se inscreve num período de radicais redefinições políticas e geopolíticas, econômicas e culturais, não apenas no Brasil, mas na América Latina e no mundo.

A chamada globalização dos negócios, não se realiza sem processos de regionalização, fragmentação e militarização dos quais a América Latina não pode escapar, esta Universidade não pode deixar de entender e, neste sentido, a Geografia, enquanto campo do saber científico, não pode deixar de fazer a crítica.

Não tenho dúvidas de que a UNILA é parte do projeto de Poder do Estado Nacional brasileiro e de sua projeção para toda a América Latina. Tenho menos dúvidas em afirmar que ela não é apenas isso. Ao se apresentar como inovadora, a instituição permanece com uma chama sempre acesa. Essa é sua principal contradição. Neste dupli pensar e dupli agir, ela nos oferece mecanismos de criticidade honesta, de possibilidades de pensar honestamente a integração latino-americana, não aquela integração, já em andamento, para os negócios e os negociantes, mas aquela que pertence às necessidades e aos direitos dos povos e subalternizados desta parte do mundo.

No que tange à Geografia, a despeito dos discursos geográficos presentes, em seu chão a UNILA oferece brechas para geografias dissidentes, não apenas a que se materializa em livros, artigos e pesquisas, mas principalmente a que se realiza em discussões e debates ordinários e cotidianos nas aulas, nos trabalhos de campo, nas orientações científicas,

nas monitorias, nos projetos de extensão universitária e nas várias atividades acadêmicas desenvolvidas por seus segmentos. Esta obra se inscreve exatamente aí!

Com uma coletânea de textos sobre Buenos Aires, este livro resulta, entre outras coisas, das atividades da disciplina Metrôpoles Latino-Americanas, ofertada por mim no segundo semestre de 2014, dentro do curso de Geografia, cujo ponto máximo foi a realização de um trabalho de campo de 5 dias na metrópole portenha, Buenos Aires. A disciplina previa $\frac{1}{4}$ de atividades práticas, fomos muito além disto. Como professor da disciplina, ao concebê-la, entendi a importância de fazer atividades de campo como parte do processo de formação dos discentes, não obstante, entendi a importância de que o trabalho que realizaram resultasse em uma coletânea de textos que pudessem ser publicados. Essa era uma ideia desde o princípio e o resultado, registrado aqui, me parece bem-sucedido. Uma prática pedagógica libertadora deve em primeira instância quebrar o monopólio da palavra que geralmente está em posse do professor.

Este livro decorre deste processo, de provocação aos geógrafos e outros profissionais em formação que participaram das atividades da disciplina, de escreverem e publicarem suas redações, superando os receios e as inseguranças de ver suas ideias expostas.

Com um grupo de 36 graduandos, a maior parte geógrafos e geógrafas em formação, brasileiros, uruguaios e venezuelanos, rumamos com destino à Buenos Aires, flanamos por suas ruas centrais. De *San*

Telmo, bairro abandonado pelas elites na metade do século XX, em pleno processo de encorticiamento e aburguesamento, caminhamos pelos quarteirões do Poder estatal até o centro do Poder, a *Plaza de Mayo*, onde também estão o símbolo do poder religioso, a Catedral Metropolitana, o símbolo do Poder de Estado, a Casa Rosada, um representante do poder econômico, o Banco Francês BBVA, e o símbolo da república, o Cabildo. Mas também onde estão os turistas, os ambulantes, os namorados, os que vivem do trabalho, os estudantes, os policiais, os aposentados, os executivos, os vadios, os andarilhos... e tantos outros que fomos incapazes de observar, em usos demasiadamente diversos do que nós geógrafos, às vezes de forma banal e acrítica, chamamos de território.

Em outro momento percorremos as ruas do centro empresarial e turístico da *Calle Florida* e da Galeria Pacífico, uma antiga galeria de arte famosa nas primeiras décadas do século XX, remodelada e refuncionalizada em shopping center. Percorremos a *avenida Corrientes*, famosa pelos teatros e livrarias até o shopping Abasto, também remodelado e refuncionalizado, depois de ser no passado um mercado municipal.

Fomos até os prédios que formam o círculo militar e a chancelaria do Estado, muito próximo da chamada *Torre dos Ingleses*, monumento que remonta a influência inglesa no país na virada do século XIX para o século XX, oferecido pelos britânicos aos argentinos em celebração do centenário da independência em 1910.

Ícone de uma Argentina em processo de industrialização, urbanização e crescimento econômico do princípio do século XX, a *Torre dos Ingleses* é expressão do paradoxo do crescimento sem desenvolvimento do Estado Nacional argentino. Contraditoriamente, a Torre está próxima do Monumento aos caídos em Malvinas, conflito histórico entre Argentinos e Britânicos, que abalou a certeza de europeus fora da Europa dos portenhos e iniciou um processo de projeção, a exemplo do Brasil, para a América Latina ainda nos anos de 1980.

Ainda num exercício de *flanagem* e análise, fizemos trajetos de metrô, andamos por *La Boca* e fomos ao *Caminito* próximo a zona portuária onde nasceu a cidade. É mister expor que o metrô de Buenos Aires é o primeiro a ser implantado nos países do sul do mundo, ainda em 1913, demonstrando a capacidade de atração de riqueza, negócios, gente e sistemas de engenharia da cidade nas primeiras décadas do século XX. A cidade de São Paulo, por exemplo, a primeira a ter metrô no Brasil, teve suas linhas implantadas apenas na década de 1970.

Não obstante, em *La Boca*, vimos como uma identidade e um lugar, por sua força, se torna parte do espaço de fluxos dos negócios, se torna espaço da globalização e faz convergir a acumulação de riqueza internacional com a mística e a energia do lugar, o que não se faz sem uma certa fragmentação horizontal visível e invisível ao turista, sem uma dose de aburguesamento, sem uma dose de vigilância, blindagem e militarização

das frações do espaço urbano, sem uma dose de glamorização da pobreza e dos pobres, marcada no colorido das casas.

Nas andanças por Buenos Aires, vimos na paisagem o resíduo de uma cidade que catalisou riqueza como nenhuma outra na América Latina durante o último quarto do século XIX e a primeira metade do século XX, e que ainda hoje é obstinada por uma grandeza perdida no passado, evidente nos costumes e na arquitetura com traços europeus um tanto quanto decadentes. Por outro lado, os tantos imóveis para arrendar e vender, expressam o quanto as sucessivas crises econômicas experimentadas pelo país, são crises urbanas e ao mesmo tempo oportunidades de negócios no pior sentido do que isto significa.

A partir desta breve experiência de campo, os discentes envolvidos foram provocados a escrever e tornar público suas redações. Obviamente que há trabalhos expostos aqui com maior profundidade analítica e teórica, há trabalhos com mais capacidade de fazer dialogar diferentes referências e há trabalhos com maior capacidade de refletir sobre aspectos vivenciados e sentidos em campo. Todavia, por princípio entendo que esta heterogeneidade é o menos importante, na verdade o mais relevante foi contribuir com a vazão de ideias, com o impulso criador e com a habilidade de transformar pensamentos em palavra escrita.

Por isso, enquanto professor e organizador, intervi o menos possível em cada trabalho, de cada autor, autora ou autores. Intervir na liberdade de escrita é como intervir na própria liberdade de ser, o máximo

que podemos e devemos fazer é provocar reflexões. Assim, é pedagógico criar espaço para o pensamento se tornar palavra, por mais imaturidade que a palavra escrita possa parecer.

Meu trabalho aqui foi adequar ao máximo aos padrões acadêmicos, ao formato e diagramação de livro para tornar público. Neste sentido, os trabalhos escritos em língua espanhola foram colocados numa primeira parte, respeitando o que entendi ser uma sequência fluída para o leitor. O que foi feito com a ajuda de Horacio Mello Pisson, discente, geógrafo, uruguaio, ao qual devo agradecimentos pela sua disponibilidade em contribuir com este trabalho. Esta parte levou o título de ***Geografias de Buenos Aires: períodos geopolíticos, dinâmicas socioeconómicas, fragmentación y usos del territorio.*** A segunda parte, com trabalhos escritos em língua portuguesa, segundo os mesmos princípios de organização da parte precedente, levou o nome de ***Geografias de Buenos Aires: Formação socioespacial, metrópoles, cultura e paisagem.***

A proposta de manter uma parte com textos em castelhano e outra parte com textos em português, me parece refletir minimamente a diversidade linguística desta universidade, tão rica neste sentido, tão vibrante. Seu bilinguismo foi de algum modo mantido aqui.

O leitor ou a leitora perceberá uma predominância do pensamento miltoniano, o que é positivo por um lado, pelo fato de Milton Santos, falecido a mais de uma década, representar um dos maiores

geógrafos e intelectuais na contemporaneidade da ciência geográfica, central na formação de qualquer geógrafo nos dias correntes, pela sua habilidade filosófica de criar sistemas teóricos, de mexer com o *stablishment* geográfico e debater ideias de forma honesta, obstinada e corajosa. Pelo olhar vivo que mantinha a partir do seu lugar, da sua posição no mundo. Pela epistemologia e geografia que mantinha a partir dos subalternizados do mundo. Milton era realmente um intelectual demolidor e criador!

Mas, por outro lado, esta predominância, me desafia e me desconforta, por considerar que um geógrafo e intelectual tem que se esforçar por conhecer, transitar, potencializar, identificar e fazer a crítica, se for o caso, de diferentes referências teóricas. Por considerar que muitos dos que reivindicam as ideias de Milton fazem por conveniência acadêmica. Por considerar que geralmente aquele que se torna mestre é mais radical do que seus discípulos e dos que reivindicam seu repertório teórico como herança. Por considerar que os sistemas de ideias são libertadores enquanto se constroem e geralmente aprisionador quando estão estabelecidos. Milton redefiniu a ciência geográfica, a teoria do espaço e do território, parte de seus herdeiros o fizeram sacro, transformaram suas ideias em dogmas, sua Geografia em texto sagrado, seu método e sua visão de espaço e território em prisão.

Este é um debate que merece ser perseguido com disposição e não é exatamente este o objetivo desta obra, mas é mister que isso fique claro ao leitor ou leitora.

O objetivo e a relevância primordial deste livro está na oportunidade que parte destes geógrafos e outros profissionais em formação que contribuíram com suas redações, tem de criar, publicar e de se separar de sua criação. Escrever, ser lido e se ler é uma espiral necessária no processo de formação. Na verdade, é algo que jamais termina, mas que geralmente é permitido apenas em um estágio do desenvolvimento acadêmico já maduro ou mais avançado, geralmente permitido aos mestres e aos doutores.

Criar oportunidades de escrever e publicar ainda em um processo de formação inicial, motiva, empolga e principalmente pavimenta o caminho para os cuidados na forma e no conteúdo das ideias. O que é fundamental, uma vez que nos momentos críticos, seja da vida ordinária, seja dos destinos da sociedade, uma parte das decisões e dos caminhos, dependem das forças que se confrontam e também das ideias que estão à disposição.

Sendo assim, quero louvar o esforço de cada um que contribuiu com sua redação, autores e autoras deste livro, e agradecer também aqueles que por motivos diversos não conseguiram ter suas produções integradas aqui, mas participaram do trabalho de campo: Leandro Henrique Soares de Siqueira, Fátima Rocha, David José Barreto Alves, German Francisco Burwood Clavijo e Ricardo Córrea Campos Junior.

Quero expor ainda que, minha tarefa enquanto geógrafo, pesquisador e professor é contribuir modestamente com os geógrafos e

os demais profissionais que passam por mim nos espaços proporcionados pela vida acadêmica, para que sejam hábeis em produzir ideias e colocá-las a disposição de um presente e de um futuro que não seja uma bota no rosto de quem quer que seja e que, neste sentido, sejam hábeis e prodígios em se indignar contra qualquer forma de poder e injustiça, sejam eles grandes ou pequenos, sejam numa ordem distante, sejam numa ordem imediata.

Esta obra é um passo pequeno nesta direção!

Por fim, quero agradecer a UNILA por financiar parte do campo que realizamos, sem a contribuição da instituição: a disponibilização do transporte, o pagamento de parte da alimentação e da hospedagem, o trabalho de campo que precede esta obra e que foi parte *sine qua non* das discussões realizadas no componente curricular: Metrópolis Latino-Americanas, não teria ocorrido.

Nesta Universidade em disputa, desta vez, ganhamos todos!

André Luís André

25/04/2015.

... As letras e Ciência só tomarão o seu verdadeiro lugar na obra do desenvolvimento humano no dia em que, livres de toda a servidão mercenária, forem exclusivamente cultivadas pelos que as amam e para os que as ama...

Piort Kropotkin

SUMÁRIO

PRIMERA PARTE

GEOGRAFÍAS DE BUENOS AIRES: Períodos geopolíticos, dinámicas socio-económicas, fragmentación y usos del territorio. **17**

Horacio Martin Melo Pisson

Períodos Históricos-Geopolíticos y sus marcas en la configuración actual de la Ciudad de Buenos Aires. **18**

Maria Lucilia Emilien Beaubrun

Relación entre las dinámicas socio-económicas y ocupaciones territoriales en las ciudades metrópolis de América Latina. Caso: Buenos Aires - Argentina. **46**

Ignacio Antonio Roel Maya

Exclusión y fragmentación en la Ciudad de Buenos Aires. **57**

Agustina Cola Lobato y Micaela Gómez Lombide

Barrio “La Boca”- Buenos Aires, Argentina: un análisis de los diferentes usos del territorio. **69**

Elianne Sánchez Rolando y Valeria Rodríguez Seguí

Chinos en Buenos Aires: Una mirada sobre la actividad de los supermercados. **90**

SEGUNDA PARTE

GEOGRAFIAS DE BUENOS AIRES: Formação socioespacial, metrópoles, cultura e paisagem. 104

Lauro Henrique Oliveira da Silva

Buenos Aires: da formação socioespacial à atual configuração territorial. 105

Fellipe Lopes Carvalho, Melissa Penayo Sanchez, Patrícia A. de Oliveira e Susana B. Arruda.

Metrópoles, suas origens e desdobramentos: o lugar de conflito e reivindicação no século XXI: A cultura política da juventude de São Paulo e Buenos Aires: uma análise do presente. 117

Beatriz Leite de Oliveira e Cléber Silva Santos

O uso seletivo do território e as intencionalidades do mercado e do Estado. O caso da refuncionalização dos espaços abaixo dos viadutos em Buenos Aires. 136

Dalila Tavares Garcia, Luiz Felipe Rodrigues e Maria Regina Bispo do Nascimento

Buenos Aires – a cidade dos fósseis urbanos na era do cidadão-consumidor. 149

Miriam Márcia Pacheco de Oliveira

Buenos Aires contemporânea: fruto de uma eugenia europeia ou resultado de uma resistência? 166

Felipe Lara Falcão

A práxis urbana dos excluídos dentro da metrópole de Buenos Aires. 184

Jhonata Jefferson Fernandes

Apropriações espaciais na Cidade de Buenos Aires: Estudo e levantamento das estratégias de construção do território pelos agentes de cultura da cidade. 193

Camila Loureiro

Análise da cadeia de *quioscos* “Open 25hs” – Buenos Aires. 202

Denise Gonzalez Pereira, João Otávio Lourenço e Rauwnier da Silva Costa

Planejamento territorial e mobilidade urbana em Buenos Aires.
214

Gisele Pastore, Helton Preguiça e Leonard Freemam

O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana de Buenos Aires. 234

Andiara Souza, Denise Rodrigues e Leonardo Pontes

Disputa visual do espaço urbano de Buenos Aires. 247

Pedro Lucas Gil Silva, Anderson Henrique e Francisco Renner

Lendo as paredes: uma análise do desenvolvimento urbano e social de Buenos Aires e São Paulo através. 260

Daniel Lopes de Sousa

Análise da cidade de Buenos Aires: o uso e desuso de La Boca. 271

PRIMEIRA PARTE
GEOGRAFIAS DE BUENOS AIRES

Períodos geopolíticos, dinámicas socio-económicas,
fragmentación y usos del territorio

Períodos Históricos-Geopolíticos y sus marcas en la configuración actual de la Ciudad de Buenos Aires.

Horacio Martín Melo Pisson

Introducción

Los diferentes períodos históricos y geopolíticos por los que ha atravesado Argentina se hacen visibles en la ciudad de Buenos Aires de distintas maneras, sobre todo en la permanencia de viejas infraestructuras, así como en la organización espacial y en las dinámicas sociales que tienen su raíz en las particularidades históricas de la ciudad porteña.

En este trabajo procuramos hacer un análisis sobre la formación socio-espacial de la ciudad de Buenos Aires, con el fin de desvendar su proceso histórico y de procurar entender su configuración actual, buscando identificar la permanencia de elementos de tiempos pasados y ver como se articulan con las dinámicas sociales del presente. En este sentido los conceptos trabajados por Milton Santos de proceso, estructura, función y forma nos ayudarán a captar esos elementos en toda su magnitud. También el concepto de rugosidades, es decir aquellas formas pretéritas que son visibles en el paisaje de la ciudad, que corresponden a períodos anteriores y que condicionan las acciones de la actualidad. De esa manera la diacronía de las diferentes formas espaciales convergen e actúan de manera sincrónica en la reproducción social del presente.

También partimos de la idea de que Buenos Aires como gran metrópolis, al igual que San Pablo o Ciudad de México, conducen el

proceso de dominación y de racionalización capitalista que inserta a los respectivos países en la sistema global. De esa manera estas ciudades reproducen en sus acciones dinámicas y sus estructuras la lógica de reproducción ampliada del capital.

Buenos Aires encierra en su interior una gran serie de racionalidades y contradicciones propias del período de globalización actual. Para lograr nuestro propósito es importante hacer una reconstrucción del proceso histórico de formación de la ciudad, es decir su formación socio-espacial. Así veremos como las particularidades de cada período histórico se articulan en la actualidad y configuran la organización de la ciudad en su conjunto.

Por lo tanto el trabajo se basa en la elaboración de una periodización, a partir de los procesos sociales y los periodos geopolíticos por los que pasó la capital Argentina, para ver cuales son las marcas que permanecen, que conducen y/o que condicionan los actuales procesos políticos, económicos y socio-culturales.

De esta manera identificamos cuatro grandes períodos: **1810-1880** (desde la Independencia Argentina hasta la Federalización definitiva del país); **1880- 1929** (época de consolidación del aparato burocrático del Estado, industrialización y desarrollo económico hasta la crisis de 1929) ; **1929-1985** (período conocido como ISI, marcado por el Peronismo y el posterior ascenso de las dictaduras militares) y el período actual (**1985-2014**), desde la re-democratización y entrada con fuerza del neoliberalismo

en la décadas de 1980 y 1990 hasta el triunfo del Kirchnerismo (que marca aquí un sub-período) y las políticas nacionalistas del gobierno actual.

En este último período no podemos dejar de lado el conflicto económico-financiero de Argentina con los "Fondos Buitres", considerado aquí como un conflicto por la propia soberanía nacional, en el que también existe una fuerte polarización política interna.

A partir de esta periodización estamos listos para llegar a un entendimiento sobre las características actuales de Buenos Aires, en la que permanecen trazos de periodos pasados que revelan viejas formas de organización y dominación del poder político y económico por los que pasó la ciudad.

Los períodos históricos: características y rasgos que permanecen.

Para identificar distintos períodos históricos, uno de los aspectos a tener en cuenta es la forma de dominación política y económica prevaleciente y quién la comanda. En este sentido, Buenos Aires, tanto como la mayoría de las metrópolis y capitales latinoamericanas, pasó por procesos de dominación extranjera y posterior lucha por la independencia política, llevada adelante en su mayoría por las elites criollas que pasaron a ejercer el dominio, pero que permanecieron vinculadas al comercio, a la economía, al modo de organización política y a la cultura Europea

Buenos Aires fue fundada en el siglo XVI y denominada capital del Virreinato del Río de la Plata en el siglo XVIII. Hasta principios del

siglo XIX permaneció bajo control del imperio Español, con algunos periodos de dominación Británica, imperio que en varias oportunidades realizó ocupaciones militares con el fin de apropiarse de esta ciudad. Si bien Inglaterra nunca tuvo el control político, como veremos tuvo la hegemonía en el control del comercio y el flujo de mercaderías durante todo el siglo XIX parte del siglo XX.

Desde su fundación Buenos Aires tuvo un papel estratégico en el movimiento comercial de América del Sur, por lo que los comerciantes extranjeros así como criollos "porteños" siempre mantuvieron el control y el dominio de todo el territorio que luego se unificará bajo la nación Argentina.

En el año 1810 se produce la Revolución de Mayo, con la cual queda decretada la independencia de Buenos Aires respecto de la corona española. Con los ideales e inspiración que despertaron la Revolución Francesa y la revolución de las 13 colonias norteamericanas, los caudillos y la elite criolla porteña organizaron la rebelión y tomaron el control político de la ciudad. De todas formas, la rotura del vínculo con la corona española no rompió con la estructura política y el aparato burocrático heredado de la colonia, que permaneció como un elemento que posibilitó la unión territorial durante bastante tiempo. (Oslak, p.262) .

De esta manera empezamos con el primer periodo aquí considerado, con el fin de buscar identificar los trazos que se mantienen en la actualidad.

Primer periodo - 1810-1880: Este periodo de reciente independencia se caracterizó por varias batallas y conflictos en busca del control político-económico del territorio, tanto entre la elite de Buenos Aires y los poderes locales provinciales como entre distintas facciones políticas porteñas.

Incluso Buenos Aires permaneció todo este tiempo prácticamente independiente del resto de las provincias, que luego de la caída de Rosas en el año 1852 formaron la Confederación Argentina, incluyendo las 13 provincias, separadas del Estado de Buenos Aires.

Sin embargo esa coalición de todas las provincias no consiguió imponerse a Buenos Aires (Oslak, p.262) y esta ciudad fue controlando cada vez más las decisiones políticas, los flujos del comercio y de la economía.

La construcción de la primera línea de ferrocarril en el año 1857 marca este periodo de hegemonía del Estado de Buenos Aires sobre el resto de las provincias. Dicha línea de tren fue patrocinada por Buenos Aires y contó con el financiamiento Inglés, que como veremos, hasta entrado el siglo XX, fue el gran socio comercial y financiero de la oligarquía porteña.

Se puede decir que durante todo este periodo Buenos Aires, junto a las demás provincias transitaron un camino de luchas y disputas por ejercer el comando político y dirigir los rumbos del país. Esa disputa se dio entre Federalistas y Unitarios. Los primeros a favor de la formación de una unidad Federal entre todas las provincias, bajo el comando de

Buenos Aires, y los segundos con la voluntad de tornar a las provincias independientes políticamente de Buenos Aires, en un marco donde ésta ciudad ejercía un fuerte control político, económico, fiscal y militar sobre las otras provincias, obligándolas a permanecer bajo su tutela. La propia ubicación con salida al mar, sumado al poderío militar y a ser el lugar de residencia de la elite criolla vinculada al mercado internacional, no dejaba otra opción para las provincias que buscar ciertas alianzas comerciales con "la capital", ya que de otra manera les era imposible, por ejemplo, comercializar sus productos.

Las contradicciones entre puertos e "interiores", entre conservadores y liberales, entre federales y centralistas tuvieron como protagonistas el orden urbano versus el orden rural. (PRADILLA, 2014, p.4)

En la transición entre las "dos Argentinas", (una separada en el Estado de Buenos Aires y la Confederación Argentina, hacia la Argentina Federal) se produjeron grandes oleadas de inmigrantes europeos, y se realizaron también varias obras de infraestructura nacional, como el ferrocarril, carreteras, centros educativos, etc.

La Universidad de Buenos Aires (UBA) se fundó en el año 1821, en el predio que aún permanece y es conocido como "Manzana de las luces". Este nombre encierra una connotación de intelectualidad y superioridad de Buenos Aires sobre el resto de las provincias, consideradas por su carácter rural como atrasadas y arcaicas, sin cultura ni educación. Desde entonces se puede ver la intención porteña de

colocarse en el centro, no solo de las decisiones políticas y económicas sino como difusor de la educación, de los valores, de la cultura y del progreso, en contraposición al campo y a los caudillismos locales, vistos como arcaicos y como un peligro para el desarrollo y el progreso nacional.

Posteriormente la UBA tendrá varias reformas modernizadoras, sobre todo en el siglo XX y bajo influencia arquitectónica de Le Corbusier, que refleja también esa devoción de las elites nacionales latinoamericanas por el euro centrismo y sobre todo la cultura Francesa.

De esa manera la ciudad de Buenos Aires constituyó desde su fundación, una fuerza centrípeta que atrajo los flujos (de personas, industrias, comercio, etc.) de todas las regiones del territorio nacional. El establecimiento de las estructuras de transporte por ejemplo, corresponde a esa centralización de la ciudad, en la cual observamos una densa formación de redes que convergen desde distintos puntos del territorio hacia el puerto, y evidencian la centralidad y el comando de Buenos Aires como lugar de poder de la oligarquía "porteña" vinculada desde el inicio al mercado mundial.

Con esa Argentina dividida llegamos al segundo periodo considerado en este trabajo. Las disputas que enfrentaron durante el primer periodo, los militares, caudillos y gobernantes de las elites, de alguna manera llega a su final y se establece cierto pacto que permite la consolidación y unión de todo el territorio bajo la bandera nacional Argentina. Hasta entonces, como destaca Carlos Oslak;

Los constructores del Estado argentino, fundamentalmente sectores dominantes de Buenos Aires,

no buscaron formar una unidad política mayor o mas fuerte, sino evitar la disgregación de la existente y producir una transición estable de un estado colonial a un estado nacional (p.262-263).

Con el triunfo de Buenos Aires y la imposición de su voluntad ante las provincias, pasamos al segundo periodo. Siguiendo con el razonamiento de Oslak; *"recién hacia 1880 se consolidaría un pacto de dominación relativamente estable"* (p.270).

Segundo periodo - 1880-1929: Como mencionamos anteriormente, la transición entre estos periodos se debe a la Federalización de Argentina en 1880, es decir la unión definitiva entre Buenos Aires y la antigua Confederación Argentina, el conjunto de provincias que tuvo un largo intento de emancipación de la capital porteña pero que vieron sus opciones políticas y económicas reducidas a un proyecto de independencia inviable.

De esta manera comienza un periodo de mayor solidez política y social. En el ámbito económico por ejemplo, volviendo a las reflexiones de Oslak; *"La construcción de ferrocarriles y otras obras de infraestructura física con el patrocinio estatal, permitieron dinamizar los circuitos de producción y circulación..."* (p.271). Dicho patrocinio estatal estuvo desde su comienzo sustentado por capitales Británicos, que brindaron los financiamientos y el asesoramiento técnico. Como veremos, Gran Bretaña permanecerá como el principal socio económico y comercial de Argentina hasta gran parte del

siglo XX. La construcción de Puerto madero por ejemplo, se da en 1884, con varias reformas posteriores, siendo re-inaugurado en el año 1919.

A fines del siglo XIX y principios del siglo XX se da la llegada de grandes oleadas de inmigrantes. Como afirma Pradilla;

En 1910 llegó a la Argentina el mayor número de inmigrantes de la historia del país. Desembarcaron en el puerto de Buenos Aires 289.000 personas (en promedio serían cerca de 800 por día). La ciudad capital tenía, entonces, 1.270.000 habitantes, de los cuales el 51% eran inmigrantes. Entre 1906 y 1910 arribaron 1.200.000 inmigrantes a una ciudad que absorbía el 25 % de la población total del país. La mayoría vivía en conventillos y precarias piezas de alquiler (2014, p.7).

En este periodo Buenos Aires creció demográficamente a tasas muy elevadas, llegando a 1915 con una población superior al millón y medio de habitantes. Ya comenzarán desde entonces a formarse algunas "villas" en la periferia de la ciudad, fenómeno que se acentuará a mediados del siglo XX. Esa población por ejemplo, triplicaba a la de San Pablo en la misma época, que llegaba a unos 500 mil habitantes, lo que nos ayuda a reafirmar ese carácter de importante ciudad a nivel regional y mundial.

El barrio de La boca será uno de los lugares que recibirá a los inmigrantes de origen italiano, "los xeneizes", como posteriormente serán conocidos los hinchas del club de fútbol Boca juniors. En esta área, desembocadura del Riachuelo en el Río de la Plata, estuvo el primer puerto de la ciudad. La territorialidad de los inmigrantes se fue manifestando de diferentes formas. Las casas pintadas de colores, provienen de ese periodo en el que los italianos decoraron sus casas con las tintas que sobraban de

los navíos. En especial el recorrido conocido como "caminito", con sus calles de adoquines y casas viejas con sus fachadas pintadas, es un paisaje que permite observar los rasgos del pasado y la permanencia de ciertas identidades culturales.

Este es un lugar que representa una resistencia a la modernización y a las reformas urbanas de las ciudades. En este sentido la convergencia de diferentes períodos históricos, la sincronía espacio-tiempo de distintas épocas queda en evidencia. Podemos decir que "caminito" representa una "rugosidad" en su conjunto, ya que dentro de la estructura urbana constituye un conjunto de formas-función que ponen de manifiesto la historicidad del lugar y que permanecen más allá de los diferentes períodos y cambios sociales. Esa inmigración Italiana y la construcción socio-espacial de "caminito" también refleja una territorialización y re-territorialización del espacio, ya que estos inmigrantes llevaron consigo costumbres, tradiciones, valores, etc., que buscaron reproducir en su nuevo lugar.

Hoy en día este barrio representa un punto turístico en la ciudad, donde se destacan varios rasgos culturales y donde la re-funcionalización de las formas refleja los nuevos usos, nuevas identidades, apropiaciones del territorio y el rescate histórico de los procesos de formación socio-espacial.

Argentina, cada vez más centralizada en Buenos Aires, experimentó también en este periodo un gran crecimiento económico, llegando a ser a principios del siglo XX considerado como un país

prácticamente industrializado. El tren subterráneo por ejemplo, construido en 1913, fue el primero de toda Latinoamérica, factor que demuestra el poder económico Argentino de la época.

En vísperas del centenario de independencia (1910) se desarrollaron también varias otras obras de infraestructura en la ciudad. La Casa Rosada por ejemplo, el hoy edificio presidencial, tiene una historia que remonta a la propia fundación de Buenos Aires en el siglo XVI, pero su forma actual data de este periodo en el que fue definitivamente reformada, durante la presidencia del general Julio Rocca en 1898. Próxima a la Casa Rosada se ubica la Catedral Metropolitana, un edificio histórico que también experimentó reformas en este periodo pero que demuestra sobre todo el lugar central que siempre ocupó la iglesia católica en Argentina y su cercanía con el Estado.

Pero lo más importante en este periodo es el cambio de hegemonía que se da a nivel global, o sea el cambio de liderazgo entre imperios. En este sentido Arrighi identifica cuatro ciclos sistémicos de acumulación, bajo la conducción de diferentes potencias: El Genovés, el Holandés, el Británico y el Norteamericano (1997, p.6). Durante todo el siglo XIX Inglaterra estuvo al mando de los flujos comerciales a nivel mundial. Argentina permaneció vinculada al capital Inglés, que le permitió desarrollar innumerables obras de infraestructura y tecnología. Sin embargo ya sobre fines del siglo XIX e inicios del XX Estados Unidos emerge como potencia que desplaza a Gran Bretaña en el liderazgo de la economía mundial. A partir de entonces la influencia imperialista

estadounidense será constante, no solo en Argentina sino en todo Latinoamérica. Retomaré esta cuestión al analizar el tercer periodo caracterizado por las políticas desarrollistas y las posteriores dictaduras militares orquestadas por Estados Unidos.

Lo más importante de estos dos periodos destacados es la formación y consolidación del Estado-Nación Argentino. Como herencia de la dominación Española, permanece la organización espacial de la ciudad en forma de "damero", es decir en cuadrículas al estilo ajedrez, que prevaleció en casi todas las ciudades latinoamericanas colonizadas por los españoles. La diferenciación espacial respecto entre los micro-centros políticos, administrativos, económicos, también es un trazo importante que refleja la concentración y la ubicación estratégica del dominio político, en el caso de Buenos Aires en los alrededores de la Casa Rosada.

En este sentido podemos trazar un paralelismo con la formación socio-espacial de Montevideo, al otro lado del Río de la Plata, que si bien por su tamaño no constituye una metrópolis, tuvo su proceso de formación fuertemente vinculado políticamente con Buenos Aires. Aparte de la arquitectura y la organización espacial de la ciudad, la similitud de estas dos capitales se puede encontrar en la propia formación y construcción de la Nación, es decir la construcción de los mitos, de las leyendas y de las identidades que ayudaron a consolidar un sentimiento de pertenencia por parte de la población con su país, con su bandera y su nacionalidad.

La construcción de los "padres de la patria", de las figuras históricas que forjaron los rumbos de la nación, así como su neutralidad con respecto a los partidos políticos tradicionales como manera de construir una identidad única que viabilice un país sólido, es un trazo importante en ambas capitales. Y dicha construcción ideológica estuvo a cargo de los mismos hombres, es decir la burguesía criolla que, luego de terminada la Guerra Grande (1839-1852) se encontró con la tarea de dirigir los rumbos de los países, llenos de conflictos y disputas internas, con todo por hacer.

Dicha burguesía también se asemeja por tener su formación exclusivamente Europea, intelectuales que viajaban con frecuencia al viejo continente y traían las ideas y los modelos a ser implantados aquí. No solo los estilos arquitectónicos sino también los mismos sistemas educativos, los valores sociales y morales, etc., serán trasplantados a Buenos Aires y Montevideo, factor que explica en parte la similitud entre las dos capitales, salvando la variable escala.

Las repercusiones de la 1era guerra mundial afectaron la prosperidad Argentina, que no pudo escapar a la crisis económica mundial. Antes de la guerra Inglaterra había sido el principal proveedor de manufacturas, siendo reemplazados por los Estados Unidos que en 1915 duplicaron sus exportaciones a Argentina respecto al año anterior, al ritmo que las Británicas disminuyeron a un tercio, llegando a la década de 1920 como dijimos, con Estados Unidos como principal socio comercial en sustitución de Inglaterra.

La crisis de la bolsa de 1929 marca la transición hacia un nuevo periodo, conocido en América Latina como Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), marcado por una fuerte presencia del Estado en la vida económica de los países, como manera de enfrentar la crisis financiera mundial. Getulio Vargas en Brasil y Domingo Perón en Argentina fueron los principales líderes destacados en este periodo, que pasamos a analizar a continuación.

Tercer periodo - 1929-1985: Este periodo está caracterizado por la fuerte intervención Estatal a través de políticas públicas económicas y sociales. La crisis financiera y liberal de 1929, llevó a que algunos Estados adoptaran medidas proteccionistas, de cuño Keynesiano, como camino para salir de la crisis. Éste Estado se caracteriza por tener una fuerte presencia en la vida económica y social de los países. En Europa surgen los conocidos Estados de bien estar social, primero en Inglaterra y luego en otros países. Sin embargo la crisis y la ascensión de un Estado fuerte también llevo en Europa al recrudecimiento de los nacionalismos: nazismo en Alemania y el fascismo en Italia.

En América Latina estos gobiernos son conocidos como gobiernos Populistas o Nacional-desarrollistas, entre los que se destacan las figuras de Getúlio Vargas en Brasil y Domingo Perón en Argentina.

Juan Domingo Perón asume la primera presidencia en el año 1946, en lo que fue la primera de sus tres presidencias. Desde 1930 hasta ese entonces el panorama político Argentino estuvo caracterizado por una

gran inestabilidad social. Algunos historiadores denominan este periodo (1930-1943) como "la década infame", que comenzó con el golpe cívico-militar contra el presidente Hipólito Yrigoyen en 1930 hasta el golpe militar de 1943 que derrocó al presidente Ramón Castillo. En este tiempo pasaron por la presidencia varias figuras, electas "democráticamente" como impuestas de facto, pero siempre bajo un clima fraudulento y conspirativo.

Sin embargo también fueron adoptadas medidas de carácter nacionalista y modernizador. En el año 1936 se construyó el obelisco, símbolo de la Independencia y del poder político de Buenos Aires. Un año después de realizaron los primeros tramos de la Avenida 9 de julio, también un símbolo de la metropolización y de la centralidad de la capital porteña.

Durante este periodo Domingo Perón se desempeñó en el Departamento Nacional de Trabajo y posteriormente denominado como vicepresidente de la Nación y ministro de guerra. Desde entonces fue impulsando medidas que favorecieron a la clase operaria, y que por el contrario no agradaban a las camadas burguesas ni a las oligarquías rurales, que formarían el frente Anti-peronista.

Ante la presión de un grupo de militares Perón tuvo que renunciar a sus cargos en el año 1945, y fue encarcelado durante solo unos días, ya que una fuerte movilización popular obrera realizada en Plaza de Mayo exigió y consiguió su liberación. Plaza de Mayo que desde entonces sería

el palco por excelencia de la movilización popular, de protestas y reivindicaciones sociales.

Al año siguiente (1946) Perón fue el candidato electo a la presidencia, formando el Partido Peronista, con la oposición de varios grupos internos, políticos y militares y también con el descontento de los Estados Unidos, que ya ejercía una fuerte presión política sobre los países Latinoamericanos, sobre todo en cuanto al alineamiento militar en el marco de la 2da guerra mundial.

Es importante destacar que desde 1930 Buenos Aires comenzó a experimentar un rápido proceso de industrialización y un gran trasplante de población rural hacia la ciudad. Esta población sin experiencia política ni sindical será cooptada posteriormente por el peronismo, e incluso será la base social sobre la cual se basará dicho régimen.

Durante los tres períodos de su presidencia (1946-1952; 1952-1958, interrumpido por el golpe militar en 1955; 1973-1977, interrumpido por su muerte en 1974 y continuado por su esposa y vicepresidenta Isabel Perón, derrocada por el golpe militar de 1976) Perón implementó innumerables medidas que favorecieron a la clase obrera, estableciendo un fuerte vínculo con los sindicatos obreros. Como destaca Gino Germani en referencia a Perón;

Toda la carrera ascendente del dictador hasta la toma del poder constitucional e incluso en los primeros años de la presidencia, fue marcada por numerosas huelgas, es decir, muchas de las conquistas obreras de orden general, fueron logradas por medio de luchas sindicales...(2006, p.217).

Es decir que este vínculo entre Peronismo y clase operaria es la principal característica del régimen, que hasta hoy está presente en la consciencia popular del pueblo argentino.

Durante el primer gobierno de Domingo Perón, su entonces esposa y primera dama Eva Perón, fue una figura destacada dentro del régimen populista, ya que a través de la Fundación Eva Perón se construyeron hospitales, escuelas, etc., y se conquistaron varios derechos de la mujer, incluido el sufragio femenino.

Este proceso y periodo histórico en Buenos Aires, retomando el tema sobre los trazos que permanecen en la configuración actual de la ciudad, continúa presente y se expresa de distintas maneras. La figura de Eva Perón en la fachada de un edificio residencial, que se observa hoy día sobre el centro de la ciudad es un ejemplo de ello. El peronismo está fuertemente arraigado en las instituciones políticas y en el imaginario colectivo del pueblo, y la figura de "Evita" marca esa identificación del pueblo con determinados ideales y procesos históricos.

En la actualidad el peronismo es un ideal que se debate entre todas las facciones políticas, ya que todos los partidos y movimientos se dicen "peronistas", aspecto que marca la amplitud o la incerteza de lo que realmente representa esa corriente. A mi modo de ver esa apropiación del ideal peronista es una estrategia política de adhesión popular, en la medida que en la conciencia del pueblo hay una aceptación y una reverencia a las figuras de Juan Perón y Eva Perón, forjadores de una identidad nacional y de un proceso de crecimiento interno de Argentina, asociado a los

sindicatos y a la valoración de la clase operaria. Por lo tanto la figura de "evita" en el edificio indica la valorización del pueblo un período histórico recordado como próspero e incluso como el mejor período de la historia Argentina.

Incluso la fuerte polarización política y social que existe hoy día en Argentina, como veremos con profundidad al analizar el último período, viene desde la aparición de la figura de Perón. La identificación con la clase obrera y la oposición de los grupos minoritarios de la clase media, burguesa y oligarca, generó un fuerte conflicto social. Retomando las reflexiones de Gino Germani; *"El electorado se polarizó según la línea de la división de clase, cosa que no había ocurrido nunca anteriormente en el país"* (2006, p.218).

La dictadura militar de 1976 marcará el agotamiento del modelo ISI y el final del gobierno populista. Dicha dictadura se enmarca en el conocido "Plan Condón" orquestado por Estados Unidos, que consistió en un pacto de cooperación político-militar entre todas las dictaduras del cono sur : Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile y Bolivia. En la mayoría de estos países comenzó el proceso de abertura comercial, teniendo a Chile como modelo donde el Neoliberalismo se implantó en un primer momento. Brasil es de los pocos países que de alguna manera mantuvieron rasgos nacionalistas durante su dictadura (1964-1985), donde se realizaron varios proyectos de infraestructura y modernización, y donde ciertas facciones del aparato militar mantuvo convicciones contrarias incluso a la intervención Estadounidense.

De esta manera transitamos al último período a ser analizado, marcado por e fin de las dictaduras militares a mediados y fines de la década de 1980 y la re-democratización, caracterizada por la ascensión de gobiernos Neoliberales, que como veremos en el caso de Argentina (con Carlos Menem) llevarán a una profunda crisis a través de la venta de prácticamente todas las empresas públicas. Pasada la década de 1990 y principios del 2000, la ascensión al poder de Nestor Kirchner traerá vientos de cambio al país, al igual que en los países vecinos con el triunfo de gobiernos de centro-izquierda.

Por lo tanto podemos destacar como lo mas importante del periodo 1929-1985 el impacto político y social que tiene el Peronismo hasta la actualidad, en la cual todas o la mayoría de las corrientes políticas lo usan como bandera en sus discursos y proyectos. Por otro lado la cuestión de la polarización política actual también está, a nuestro ver, vinculada con la oposición entre un proyecto de gobierno más propiamente Peronista (el Kirchnerismo) contra una oposición política vinculada a sectores de la clase alta, empresarios industriales, inmobiliarios, corporaciones del ámbito informativo, oligarquías rurales, poderes financieros internacionales, etc.

Las consecuencias de la dictadura militar también se destacan como rasgos de ese nefasto episodio histórico, que hasta hoy se expresan, principalmente a través del movimiento de las Madres de Plaza de Mayo, que luchan por la recuperación de identidad de los desaparecidos a manos de la dictadura militar. También el hecho de haber sido juzgados por

delitos de lesa humanidad, varios de los militares participantes de ese proceso es fundamental para la construcción de una verdadera democracia, o más bien para que la transición a la democracia sea plena, transparente y justa con el pueblo y con su memoria.

Cuarto período: 1985-2014 – Este periodo tiene un antes y un después en el año 2002-2003, luego de la profunda crisis y posterior ascenso al poder de Nestór Kichner, que inicia una etapa de re-construcción de un Estado en profunda crisis económica, política y social.

El hecho de considerar este periodo como uno solo, es porque a pesar de los grandes avances a partir del gobierno Kírchner y en general de los gobiernos de centro-izquierda en Latinoamérica, el Neoliberalismo tuvo sus triunfos, se instaló y permanece impregnado en amplios sectores de la sociedad. En el ámbito financiero por ejemplo, el problema actual con los Fondos Buitres, así como el monopolio de los medios de comunicación, son parte de las políticas neoliberales que se mantienen vigentes. Marcada esa distinción, pasamos al análisis del periodo.

Al acabar los regímenes militares (Argentina, Brasil y Uruguay–1985, Chile- 1989) en la mayoría de estos países se establecieron pactos para la transición de poder, entre el ejército y los partidos tradicionales que asumirían el poder. Las leyes de caducidad y amnistía, que exime a los militares de ser juzgados por los delitos cometidos es un ejemplo de ello.

Por otra parte, a comienzos de la década de 1990 el "Consenso de Washington" irrumpió sobre la región, con las soluciones para salir de la

crisis marcada por un enorme endeudamiento externo generado durante los regímenes militares. Estados Unidos propone las soluciones para el pago de una deuda contraída por las dictaduras militares a las cual el propio Estados Unidos ayudó (entrenamiento, técnicas de tortura, apoyo técnico y logístico, servicios de inteligencia, etc.) y financió. Esos “préstamos”, y los acumulados durante toda la década de 1990, para gobiernos de facto, genocidas, son cobrados hasta hoy, con enormes intereses a los gobiernos nacionales democráticos. Algo Insólito.

Desde un panorama geopolítico, la influencia de Estados Unidos en la región a partir sobre todo del fin de la segunda guerra mundial, marcó un camino y hasta hoy ejerce influencia en las actividades económicas, en las decisiones y en la lucha de poderes políticos, etc.

En Argentina, el presidente Carlos Menem (1989-1999) se encargó de vender y privatizar la mayoría de las empresas Estatales (ENTEL, Aerolíneas Argentinas, YPF, YCF, transportes públicos, ferrocarril, canales de televisión, bancos, compañía de Gas, de alimentos y manufacturas del Estado, etc.). La desregularización del mercado, la multiplicación de la deuda pública, el deterioro de los servicios de transporte, el aumento de desempleo, el quiebre de varias empresas, el vaciamiento de las fábricas, etc., son algunas consecuencias del gobierno Menem. Aquí prácticamente es donde "nacen" los Fondos Buitres, de los cuales hablaremos adelante.

Argentina alcanzó un índice de desempleo de 18% en 1995, llegando al final del gobierno en el 2000 con un panorama de despidos

masivos en empresas públicas privatizadas, actividades y servicios tercerizados, creciente flexibilización laboral y deuda externa más que triplicada. El gobierno de Nestor Kichner, y luego Cristina, a partir de 2003 se enfrentó al desafío de levantar un país devastado. Los cambios desde entonces son notorios.

Este análisis previo nos ayuda a entender el escenario actual sobre el que se encuentra Argentina, fuertemente polarizado políticamente, con una poderosa oposición interna que controla medios de comunicación e influencia la opinión pública, además del conflicto con los Fondos Buitres, esos especuladores internacionales dueños de bonos y títulos de la deuda pública Argentina.

Estas variables también nos ayudan a identificar las particularidades de la formación socio-espacial de Buenos Aires, entender sus dinámicas y reconocer las funciones que se encierran detrás de los procesos, manifestados en las formas y en las estructuras presentes en el paisaje y en el territorio. Los carteles en las calles por ejemplo, que manifiestan el apoyo al gobierno contra los especuladores internacionales, son trazos de un momento histórico concreto que están presentes en la *psicosfera* de la sociedad.

Por otro lado agentes privados, empresas, corporaciones, etc., también se hacen visibles en el paisaje de la ciudad. “Recupera la sonrisa que perdiste en el tren” anuncia un cartel sobre la Avenida 9 de julio, promocionando un nuevo modelo de automóvil. Esta imagen asociada a las diferentes etapas de acumulación y expansión de capital por las que

pasó Buenos Aires, nos remite a un periodo marcado por la fuerte entrada del lobby automovilístico, que promueve una tendencia del consumo de transporte cómodo, privado, individual, ante el “malo” transporte público que nos quita la sonrisa. Esta publicidad nos recuerda lo que nos alerta Padilla Cobos, sobre este fenómeno en década de los '70' y '80', parte de las políticas neoliberales adoptadas. Según Cobos (2014, p.49),

El transporte de pasajeros es realizado cada vez más en automóvil (...) éste es privilegiado por las políticas públicas mediante la continua construcción de vialidades, puentes y subterráneos...impregnados por la ideología neoliberal de la privatización de lo público. Estas obras impactan negativamente sobre el funcionamiento del transporte público, se convierten en barreras de fragmentación socio-territorial y afectan la vida cotidiana del sector mayoritario de la población.

No solo el Estado y los agentes privados utilizan el espacio y reproducen el cotidiano de la ciudad.

Organizaciones políticas y movimientos sociales también encuentran en la ciudad su lugar de reivindicación. Las permanentes movilizaciones sociales en la ciudad marcan la creciente concientización política y el compromiso con la realidad y la búsqueda de justicia e igualdad. Las madres de Plaza de Mayo, así como varios otros movimientos sociales utilizan el territorio de forma no corporativa, con un fin social, en busca de la conquista de derechos humanos.

De esta manera el centro de la ciudad de Buenos Aires se convierte en un lugar repleto de contradicciones, de fuerzas económicas,

políticas y sociales que se disputan y conviven "armónicamente" en la reproducción del espacio banal.

Una particular contradicción encontramos en un punto de la ciudad, donde se encuentra la torre de los Ingleses, ofrecida por el Reino Unido a la Argentina en 1910, en la conmemoración por los 100 años de su Independencia. Muy cercano a éste se encuentra sobre una plaza el monumento a los combatientes muertos en la guerra de Malvinas (1982) entre Argentina y Gran Bretaña.

La contradicción está en el hecho de que mientras que la torre de los ingleses refleja una época de buenas relaciones entre Argentina e Inglaterra, el monumento a los combatientes de las Malvinas marca todo lo contrario, es decir trazos de un período de conflicto geopolítico en el cual Argentina fue duramente derrotada. Vale recordar que dicha guerra fue promovida, por el lado de Argentina por la dictadura militar que buscaba encontrar en ese emprendimiento irracional la unión del pueblo bajo un sentimiento nacionalista que impulsara la aprobación popular de un régimen totalmente desacreditado. Y por el lado de Inglaterra el impulso fue la propia iniciativa de la 1er ministra Margaret Thatcher, que en medio de una administración Neoliberal que privatizó y llevó a la crisis a varios sectores de la economía Inglesa, la guerra ganada de Malvinas le devolvió el crédito y el apoyo de la población, lo cual le permitió incluso la re-elección.

El Círculo Militar también se encuentra próximo a estos edificios mencionados, así como la cancillería Argentina, dos formas-contenidos

que de alguna manera también nos remiten a distintas realidades históricas. El primero como parte de una institución vinculada al Estado y a la protección de la Nación, y la cancillería como organismo vinculado a la diplomacia y al establecimiento de relaciones pacíficas entre los países. Es decir dos estructuras, dos formas-función de alguna manera antagónicas que se confunden en el paisaje de la ciudad.

Hombres rápidos, hombres lentos, espacios opacos y luminosos, usos corporativos y no corporativos, espacios de la globalización, viscosos y fluidos, etc., en palabras de Milton Santos, se confunden en el paisaje y en la configuración de Buenos Aires, haciendo parte de la formación socio-espacial descripta, a partir de la cual podemos entender la organización espacial y las dinámicas actuales de la ciudad.

Reflexiones finales

La formación socio-espacial de la ciudad de Buenos Aires revela trazos de la colonización española, por la propia organización de sus calles y la posición de los edificios históricos, ubicados estratégicamente con el fin de controlar y centralizar el poder. En este sentido se puede observar una gran similitud, salvando tamaño y escalas, con la ciudad de Montevideo, ya sea en sus formas y sus procesos: dos capitales fundadas por los españoles, con estructuras y organización semejantes, así como una influencia de la arquitectura Europea que tuvo su apogeo a inicios del siglo XX.

Buenos Aires como gran ciudad también encierra grandes contradicciones, consecuencia de sus particularidades históricas y el pasaje por diferentes periodos geopolíticos en escala mundial.

En materia política vimos como el peronismo continúa arraigado en la consciencia popular y en la estructura política, donde se lo disputa ideológicamente y marca una tendencia a la división polarizada del espectro político.

Por su parte la situación con los Fondos Buitres tiene su raíz en el Neoliberalismo de la década de 1990, en la cual el Estado privatizó grandes sectores de la economía, de la industria, el comercio, etc. Hoy en día estos fondos especulativos le cobran al gobierno la deuda contraída en aquel período, que adquirieron en forma de bonos en el marco de la "titularización" de las deudas públicas. Es decir que el auge neoliberal aún impacta en las estructuras económicas, políticas y sociales.

Si analizamos el conflicto entre ciudad-campo, es decir entre la centralidad del poder político radicado en Buenos Aires frente a los terratenientes y las oligarquías rurales (que con frecuencia realizan protestas, paros, etc.) vemos que dicho conflicto también tiene su raíz en la propia historia Argentina a la cual hicimos referencia, donde la disputa entre Unitarios y Federales caracterizó todo un periodo. Las determinaciones del gobierno central de prohibir determinadas importaciones, de aumentar los impuestos a las exportaciones y otras medidas, es perfectamente comparable con el primer periodo destacado, en el cual la lucha política e ideológica entre Buenos Aires y la

Confederación Argentina marcó el rumbo del país, dividido desde entonces entre la capital y el interior.

Concluimos afirmando que Buenos Aires, como grande metrópolis es un lugar de convergencia de todo tipo de fuerzas y contradicciones que se expresan en el territorio de diferentes maneras. Los elementos mencionados pretenden mostrar las particularidades y las dinámicas sociales de Buenos Aires y reflejar los distintos períodos históricos por los que dicha ciudad atravesó.

Estos procesos no difieren mucho de la realidad de los países vecinos y metrópolis como San Pablo, en cuanto a la acumulación y densidad de capital en la metrópolis, con las consecuencias de la segregación socio-espacial y desigualdades que se engendran en su interior.

Sin embargo como vimos Buenos Aires presenta rasgos únicos, propios de sus determinaciones históricas. Desde inicio nacida como metrópolis, carga en su interior una cantidad de procesos, de dinámicas y de contradicciones generadas por la puja entre poderes políticos, económicos, sociales, etc., que a veces dialogan y actúan "solidariamente" y otras veces confrontan, como en la actualidad, en un tenso conflicto de magnitud geopolítica y macroeconómica.

Es decir que las actuales dinámicas y procesos políticos, económicos y sociales por los que pasa Buenos Aires en la actualidad, tienen su raíz en la propia formación socio-espacial de la ciudad, en sus particularidades históricas y en los caminos que la ciudad ha transitado desde su fundación.

Referencias Bibliográficas

ANDRÉ, L. A ; ZOMIGHANI, J.J.H “BUENOS AIRES: planejamento, metropolização e desigualdades socioespaciais” 2014.

ARRIGHI, G. O longo século XX: Dinheiro, poder e as origens de nosso tempo. Sao Paulo, Ed. UNESP, 1997.

GERMANI, G “ La integración de las masas a la vida política y el totalitarismo” p.201-221 ; “La renovación intelectual de la sociología. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes Editorial, 2006.

IANNI, O “La formação do Estado populista na América Latina” Rio de Janeiro, Civilização brasileira, 1975.

OSLAK, C “Azar, lógica o voluntad?” p.260-275 ; “La formación del Estado Argentino. Orden, progreso y organización nacional” Buenos Aires, Emecé editores, 2009

PRADILLA, C.E “La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina.” Cad. Metrop., São Paulo, v. 16, n. 31, pp. 37-60, junio 2014.

SANTOS, M; SILVEIRA, M.L “As diferenciações no território” CAP XII “O Brasil : Território e sociedade no início do século XXI” Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, M “Da totalidade ao lugar” Sao Paulo, Ed. USP, 2012.

Relación entre las dinámicas socio-económicas y ocupaciones territoriales en las ciudades metrópolis de América Latina. Caso: Buenos Aires -Argentina.

Maria Lucilia Emilien Beaubrun

Introducción

El apartado a seguir es presentado con el intuito de realizar un breve análisis sobre la relación entre las dinámicas socio-económicas de una ciudad y las ocupaciones territoriales en el espacio urbano, tomando como objeto de estudio la ocupación de los viaductos en la ciudad metropolitana de Buenos Aires-Argentina. Se discute sobre el uso selectivo de la infraestructura antes dicha como parte del espacio urbano, tanto por una clase marginalizada de la sociedad como lugar de refugio, así como para una sociedad más privilegiada como lugar de circulación de economía entre sus respectivos circuitos.

Las ciudades metrópolis de América Latina han experimentado diversos procesos de transformación que si bien han tenido sus particularidades locales (con respecto a cada país), también se pueden relacionar entre sí. En primer lugar pueden considerarse las transformaciones físicas de los espacios urbanos que hoy día se encuentran vinculadas al modelo de globalización actual, el cual maneja como algunos de sus principios: la gentrificación, por medio de la formación de una elite global (ricos tornándose más ricos por la ampliación del mercado), y el aumento de los pobres en el mundo de la

miseria por causa de la destrucción de los sistemas de protección social (Bauman, 2012). Así también, la privatización del espacio urbano, requisito que se cumple a través de los usos selectivos del territorio para la apropiación y concentración de capitales por la antes mencionada élite.

Otra similitud, se destaca entre los diversos fenómenos económicos y sociales que se ligan directamente a las políticas y demandas que se toman en cuenta para la realización y/o modificación de la urbanización de las ciudades (principalmente por medio del planeamiento urbano), tema que resulta ciertamente polémico debido a cada una de sus implicaciones en el desarrollo económico y social de las mismas.

Dentro de este acelerado proceso de transformación que se ha dado entre las diferentes ciudades metrópolis de América Latina (como São Paulo: Brasil, Buenos Aires: Argentina, Ciudad de México: México, Lima: Perú entre otras), surge la necesidad de observar y analizar de qué manera se dan esos pequeños factores (que a pesar de no ser de tan fácil determinación), son los que realmente han ido caracterizando y a su vez dinamizando todo este proceso. En este caso será considerado el caso particular de la ciudad metropolitana de Buenos Aires, una de las primeras ciudades metrópolis de América Latina.

A partir de estas consideraciones, y de observaciones previamente realizadas durante el trabajo de campo de la disciplina *Metrópolis Latino-Americanas* en la ciudad de Buenos Aires, surge el interés de detallar la relación que existe entre las dinámicas socio-económicas y las ocupaciones

territoriales de dicha ciudad, tomando como base la ocupación de los viaductos, tanto como lugar de refugio para una sociedad que ha sido marginalizada, así como local de circuito superior e inferior de economía urbana para una sociedad más privilegiada .

En tal sentido, se escribe este artículo previendo dar una mínima pero importante contribución a la elaboración de las pequeñas teorías sobre las metrópolis latinoamericanas.

Exclusión de la sociedad marginalizada “limpieza humana de las ciudades”. Caso de los viaductos.

Los viaductos de América Latina tienen una característica común relacionada a la ocupación de los mismos como refugio a personas que (sin profundizar especificaciones), pertenecen a una clase social que con el tiempo ha sido marginalizada. La consolidación de esta clase ha surgido como consecuencia de un sistema consumista y excluyente dentro del cual la misma no tiene cabida alguna, ya que no cumple con sus diversos patrones de consumo y adquisición de bienes.

Estas consideraciones resultan necesarias al hacer mención de la ocupación “informal” de los viaductos, precisamente para entender al menos alguno de los motivos por los cuales se dan este tipo de ocupaciones en el espacio urbano. De esta forma, cuando es analizada la proveniencia de personas que hoy día protagonizan esta emblemática

situación, se encuentran relacionados, problemas de exclusión social, división de trabajo y privatización del espacio urbano.

Por otra parte, es de considerar la influencia que la crisis actual de planeamiento urbano, el cual siendo ejecutado por medio de ciertas “planificaciones estratégicas”, ha manifestado una fuerte inclinación hacia intereses de desarrollo económico, separados y priorizados con respecto a los intereses de desarrollo social.

Ahora bien, cuando en este escrito se comenta sobre la limpieza de la ciudad, no es basado en la eliminación de residuos que contaminan a los ciudadanos y al medio ambiente, sino precisamente a los ciudadanos que forman parte de la misma (más allá de que no todos sean considerados como tal), lo cual no quiere decir que el anterior no sea también un tema de relevancia. Este caso en particular se refiere a la forma en que los habitantes de la calle son excluidos de la misma, siendo llamado este acto como “Limpieza humana de ciudades”, formas que aparentemente no suelen ser las más pacíficas y/o benéficas socialmente como lo indica la historia de algunos países latinoamericanos. Un ejemplo es el caso de Brasil en la década de los 60, cuando en la presidencia de Carlos Lacerda se ejecutó el plan de remoción de habitantes de calle (por parte del ejército), de manera violenta a través de agresiones físicas que en algunos casos llevaron a la muerte de estos sujetos (a quienes correctamente han de ser llamados ciudadanos).

No es de negar que en diferentes ciudades de América Latina esta situación varía, y al pasar del tiempo debido también a diversos programas de asistencia y movilización social, han sido creados albergues que de alguna forma u otra han ofrecido abrigo a este grupo de personas pertenecientes a la clase social marginalizada de la ciudad (aunque en la mayoría de los casos ha sido de forma limitada), sin embargo la ocupación “informal” de los viaductos como lugar de refugio es una imagen que sigue siendo característica de muchas ciudades latinoamericanas.

En Buenos Aires la situación con respecto a la ocupación “informal” de los viaductos ocurre de manera un tanto particular. Por una parte la común “protección del espacio urbano”, a través de cercas en los alrededores de los viaductos para evitar la ocupación de los mismos. Por otra parte algunos viaductos debajo de los cuales aún se hace visible la presencia de personas refugiadas. Por último, como caso más sorprendente la construcción de locales comerciales por debajo y en las proximidades de estos espacios, tema que será más profundizado en la sección a seguir.

De la “llamada ocupación informal” de un viaducto a los usos selectivos de este como circuito de economía urbana.

Hablar de la ocupación informal del espacio urbano, no únicamente implica hacer alusión al uso de este como lugar de refugio para una sociedad marginalizada. Cuando se utiliza el término “informal”, se hace en relación al uso para el cual en principio no fue proyectado un

determinado espacio. Con respecto a la ocupación de los viaductos, cualquiera que fuere el tipo de ocupación diferente al tránsito vial, pasa a ser una ocupación informal.

¿A qué se pretende llegar con esta provocación? Al hecho de discernir de la idea de que la construcción de locales comerciales en las proximidades de un viaducto, no sea también un tipo de ocupación informal. En este sentido, es de notar que ya no se trata de la simple ocupación de un determinado espacio por falta de alternativa sino como la escogencia del mismo para fines de lucro y concentración de capital, es decir, privatización del espacio público urbano.

Ha de tenerse en cuenta que esta dinámica económica que se establece ahora en los espacios urbanos, tiene sus antecedentes ligados a los diferentes periodos geopolíticos que han venido provocando la tan acelerada transformación de las ciudades latinoamericanas. Explicándolo de otra manera podría establecerse la siguiente relación:

Los fines de este tipo de ocupación del espacio urbano por medio de su privatización, se asemejan a los patrones del *“marketing urbano”* que propone Amendola como característica de la ciudad posmoderna: *“En un contexto de intensa competencia urbana en el mercado global, la imagen deviene en la lucha estratégica para atraer capitales, personas, empresas y el imaginario es un factor decisivo para “vender” la ciudad y sus partes”* (Amendola, 2000, p.292).

Por otra parte resarciendo las singularidades de la modernidad, en su apartado: “*Buenos Aires e o choque da modernidade*”, Mariluci Guberman resalta:

Buenos Aires e sua expansão, de acordo com Adrián Gorelik (1988:23), 'foi o produto direto de uma combinação entre a modernização técnica (o porto, as estradas de ferro e a eletrificação de ônibus) e as necessidades do capital local e estrangeiro (a especulação imobiliária [...] e a exploração privada dos transportes públicos'. (apud Guberman, 2009, p.238).

De esta manera, se puede decir que la privatización del espacio urbano, como medio de competencia en el mercado global, surge como consecuencia de atender a las demandas del capital local y extranjero por medio de la especulación inmobiliaria.

Dicho esto, se puede retomar el tema de los locales comerciales construidos en los viaductos, dando introducción a la discusión sobre los circuitos superiores e inferiores como subsistemas de la economía urbana, términos empleados por Milton Santos en su ensayo “Pobreza Urbana (1978)” debido a las diferencias cualitativas y cuantitativas de consumo en la sociedad urbana y en contradicción a los acostumbrados términos de economía formal e informal.

Las imágenes a seguir muestran el viaducto de la avenida 9 de Julio en Buenos Aires-Argentina, en las cuales se pueden identificar los diferentes establecimientos comerciales que en este se encuentran:



Imagen 1. Viaducto de la avenida 9 de Julio en Buenos Aires- Argentina (Café Havanás - Franquicia Internacional). Fuente: Leonard Freemann.



Imagen 2 Viaducto de la avenida 9 de Julio Buenos Aires-Argentina (Variedad de establecimientos comerciales). Fuente: Leonard Freemann.

Este caso particular de ocupación urbana, lleva a la necesaria relación entre los dos antes mencionados circuitos de economía urbana. Independientemente de que este tipo de comercio (Cafés y restaurants de marca conocida a nivel internacional), estén a disposición de una clase social privilegiada, no habría manera de atribuir a esta dinámica económica una única denominación ya que los elementos que forman parte de este espacio físico (tanto local como en sus periferias) son límites entre sí de ambos circuitos. Un ejemplo, es el tránsito automovilístico y peatonal que sugiere el acceso de personas de cualquier clase social a estos espacios (lo que lógicamente no implica que tengan el mismo nivel de consumo).

También es importante resaltar que este tipo de establecimientos comerciales son creados con el fin de acelerar una matriz de consumo, que considera a la clase social media que paralelamente hace uso de los espacios físicos a sus alrededores: condominios habitacionales cerrados, hoteles (3, 4 y 5 estrellas), empresas multinacionales, etc. Visto de esta manera, se consigue constatar, que las estrategias actuales de planeamiento urbano por parte del estado, consideran al capital privado como fundamental en el desarrollo económico de las ciudades, siendo desigual en un marco de desarrollo social en el cual sean consideradas las diferentes clases menos privilegiadas que también forman parte de la ciudad.

Consideraciones Finales.

Las dinámicas socioeconómicas que se dan actualmente en las ciudades metropolitanas de América Latina surgen como resultado al modelo de planificación urbana que se basa en las lógicas de circulación, producción y consumo. Este proceso a pesar de presentar ciertas particularidades ligadas a la globalización, rescata también algunas características representativas del modelo neoliberal de desarrollo urbano, en el que se afirman los intereses de una minoría privilegiada y de la misma forma conduce al fracaso en la superación de las desigualdades sociales.

Cabe destacar que las diferentes ocupaciones del espacio urbano presentan hoy una fuerte discrepancia en cuanto a intereses mayormente económicos, lo cual conduce a un notable desequilibrio con respecto a los intereses de carácter social. Todavía más, en este artículo fueron considerados pocos factores que en todo caso permitieron enfatizar algunos fenómenos socioeconómicos que se han hecho presentes en los procesos de transformación actual de las ciudades latino-americanas. Mientras más factores tomemos en cuenta, mayores serán las inquietudes que surgirán para el entendimiento de las dinámicas en las ciudades metrópolis de América Latina.

Referencias Bibliográficas.

AMENDOLA, G. “**La Ciudad Postmoderna**”. Celeste Ediciones. pp 292 Madrid, 2000.

- ARAÚJO, D., GUBERMAN, M. “**Provocações da cidade**”. Editorial, Mariluci Guberman (UFRJ), Diana Araujo Pereira (Bolsista Prodoc Capes). pp 238. Ríó de Janeiro, 2009.
- BAUMAN, Z. “**Confiança e Medo na Cidade**”. Jorge Zahar Editor Ltda. pp (7-12) Italia, 2005.
- CATTANI A, CIMADAMORE A. “**Produção de pobreza e desigualdade na América Latina**” Tomo Editorial Ltda Porto Alegre 2007.
- CICCOLELLA, P. “**Revistando la Metrópolis Latinoamericana más allá de la globalización**”. Revista Iberoamericana de urbanismo n° 8 (riurb). <http://www.riurb.com/> (consultado en: 08-12-2014).
- SANTOS, M. “**Pobreza Urbana**”. Editora da Universidade de São Paulo. pp 40-52, 1978.

Exclusión y fragmentación en la Ciudad de Buenos Aires.

Ignacio Antonio Roel Maya

Introducción

El siguiente trabajo es producto del viaje de campo hecho en el marco de las disciplinas “Metrópolis Latinoamericanas” y “Planeamiento Territorial” y tiene como objetivo explicar los fenómenos de exclusión social y gentrificación que se producen en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Para ello haré una introducción histórica para entender mejor cómo se estructuró políticamente la ciudad principalmente durante la seguidilla de gobiernos neoliberales de la década de 1990.

Analizaré la expansión hacia el norte de la ciudad sobre todo con la propagación de condominios cerrados como modo de planificación privada del territorio. También explicaré la fragmentación político-institucional que se produce entre el gobierno municipal de la ciudad y el provincial, y como este repercute en la planificación del territorio.

A raíz del trabajo de campo realizado en la ciudad de Buenos Aires en el marco de las disciplinas Metrópolis Latinoamericanas y Planeamiento Urbano, pudimos observar varias características en nuestro recorrido por la ciudad que nos hacen pensar en una gran presencia de capitales especulativos que favorecen la híper valorización del territorio.

Es de este modo que me propongo analizar las dinámicas que favorecen y reproducen la sobrevalorización del territorio en la región central de la ciudad autónoma de Buenos Aires.

Con el objetivo de llegar a las causas que generan este fenómeno voy a analizar por un lado el papel que juega el Estado y que tipo de acciones comandadas por este benefician su propagación. Por otro lado, intentare caracterizar el rol del capital de inversión de carácter especulativo, y su particular asociación con el Estado en pos de lograr una mayor reproducción.

Este uso del territorio por parte de los grandes capitales en colaboración con las políticas de estado hace que la ciudad sea excluyente para una gran parte de la población urbana, siendo segregada mediante estos procesos de gentrificación (Harvey 2012).

También coloca al Estado en el papel de gobernar para una elite y no para el total de la población, que sería su fin primero. De este modo localizare espacialmente estas dinámicas y su distribución en el territorio de la ciudad, y como mediante su ejecución expulsan a las camada más pobres de la ciudad hacia la periferia, ubicada en la zona metropolitana, lejos del lugar donde se sitúa la mayor cantidad de inversión estatal en servicios públicos.

La teoría de la ciudad

Para realizar mi conceptualización sobre la ciudad de Buenos Aires es importante definir el recorte territorial a emplear. Para ello y basado en la idea de Milton Santos de que una ciudad es un organismo urbano indivisible en el que la manifestación de un problema particular requiere un conocimiento global de la ciudad como un todo, tomare como objeto de estudio no solamente el municipio autónomo de Buenos Aires sino también su zona metropolitana.

Para ejemplificar los procesos de exclusión y gentrificación me valdré de algunos gráficos y estadísticas que representen las diferencias entre la población central del conjunto urbano y los habitantes de una periferia metropolitana radicalmente empobrecida.

También centraré mi análisis teniendo en consideración la ciudad como polo industrial del país, en donde se ubica el mayor puerto exportador, y teniendo Argentina un gran sector agroindustrial se ubica a la ciudad de Buenos Aires como gran destino de la población expulsada del campo luego de la tecnificación de las actividades agrícolas.

A su vez analizaré los fenómenos de gentrificación (Harvey, 2012) que mediante el uso del territorio por parte de los actores hegemónicos de la economía nacional e internacional expulsan de las áreas de alta especulación inmobiliaria a los actores más débiles del conjunto social. La ciudad se vuelve el lugar preferido por el capital para reinvertir el

excedente generado en el campo, y particularmente los negocios inmobiliarios absorben gran parte de dicho excedente, "...el suelo (...) es una forma ficticia de capital que deriva de las expectativas de futuras rentas..." (Harvey, p. 53, 2012). De este modo las grandes constructoras no solo dictaminan la oferta sino que también generan la demanda, ya que los inmuebles construidos están dirigidos a un público de un sector socio económico con los medios para solventarlos, y en detrimento de otro.

Proceso histórico de la Ciudad de Buenos Aires

A partir de principios del siglo XX la cuadrícula de la ciudad es planeada en su totalidad por medio de un serie de políticas aplicadas en el municipio de Buenos Aires, y es aquí donde se empieza a diferenciar el centro urbano de la periferia aunque todavía el alcance de los servicios de infraestructura básicos se propagaban de manera bastante homogénea (Pírez, 2005) siendo algunos como la energía o el transporte de carácter privado, mientras que el saneamiento y el suministro de agua eran estatales.

Después de la primera guerra mundial y sobre todo a inicios de los años de 1940 algunos de los países de la región vivieron un período de bonanza, producto en mayor medida por estar las economías europeas en plena reconstrucción pos primera guerra mundial. Es así que en Argentina y con la llegada de Juan Domingo Perón al poder comienza un período de industrialización por sustitución de importaciones, teniendo el sector

industrial un crecimiento considerable y creciendo también la masa de obreros industriales.

En la década de 1950 las condiciones de vida de esas clases más bajas (obreros industriales) comienzan a deteriorarse principalmente por una omisión del respaldo estatal. Los servicios que antes eran ofrecidos por privados se estatizan pero bajo una ineficiencia en cuanto al alcance hacia las zonas más periféricas que ocupaban los barrios obreros.

Mediante el sistema de loteo popular aplicado por el gobierno se facilitaba el acceso a tierras a la población con menos recursos, que mediante mayoritariamente la autoconstrucción de sus viviendas se afincaban en dichos loteos. Estas particiones hechas por el Estado carecían de cualquier tipo de reglamentación, lo que facilitaba el acceso de forma ilegal a ciertos servicios básicos como lo son el de energía o agua (Pirez, 2005)

Con el inicio de la dictadura militar en 1976 el proceso de industrialización comienza a ser revertido y los servicios de agua, energía y saneamiento empiezan a ser descentralizados pasando a depender del orden municipal, dándose a su vez una reducción del estado en su presencia territorial.

El auge de este proceso se da en la década de 1990 con la presidencia de Carlos Menem en donde se prioriza la apertura económica y la desregularización estatal.

Es durante su gobierno que la inversión inmobiliaria por parte de capitales transnacionales aumenta enormemente, crecen las ofertas en sectores como financiero y de servicios, y aumentan las exportaciones agrícolas y energéticas al mismo tiempo que se produce un deterioro de la industria.

También se privatizan gran parte de los servicios que antes proporcionaba el Estado produciéndose al mismo tiempo un aumento en los controles de reglamentación y fiscalización, excluyéndose a las camadas pobres que antes tenían acceso a ellos de forma ilegal.

De este modo y en consecuencia aumenta la exclusión social creciendo la brecha entre los niveles más altos y los más bajos de la sociedad. A partir de la década de 1970 comienza un proceso de mala gestión estatal de las empresas que suministran los servicios e infraestructuras a la ciudad, llevando a una consecuente privatización de estas, dejando al sector privado como proveedor y planificador de las infraestructuras de la ciudad de Buenos Aires. Ese proceso tendrá como consecuencia una cobertura eficiente de servicios direccionada a la población con más recursos capaz de pagar por ellos, y una omisión del servicio a los estratos más bajos.

De este modo se produce un gran fenómeno de segregación y exclusión social que tornaría crónico el problema de precariedad de la vivienda, disparidad en el alcance de servicios y desigualdad económica que prevalece hasta nuestros días en la ciudad de Buenos Aires.

La desigualdad que se impone entre la ciudad autónoma de Buenos su zona metropolitana. Los recursos por habitantes se concentran de manera sustancial en la ciudad autónoma, siendo este el lugar dónde vive el porcentaje menor de la población.

La ciudad autónoma casi completamente cubierta por la red de agua y cloacas, mientras que cuanto más nos alejamos del centro el acceso a dichos servicios comienza a decaer paulatinamente.

En conclusión se puede distinguir claramente un municipio centra (el de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires) rico y provisto de infraestructura y servicios, en contraposición de una región metropolitana marginada y pobre.

Planeamiento privado del Territorio

A partir de la década de 1990, con la apertura económica y el auge de las políticas neoliberales, comienzan a plasmarse en el territorio una serie de lógicas privadas que van a moldear su configuración en función de las necesidades del mercado, y principalmente a partir de capitales transnacionales con ayuda de la inversión pública en infraestructura.

Durante dicho período se invirtió por parte del gobierno de Buenos Aires unos 2000 millones de dólares (Ciccolella, 1999) en infraestructura vial destinada a construir o reacondicionar las vías de acceso norte a la ciudad, dejando luego su concesión total en manos de agentes privados encargados de su mantenimiento y recaudación por

concepto de peajes. Dichos accesos se consolidaron como las vías de expansión de las clases más altas en el territorio instalándose numerosos condominios privados, grandes cadenas de hipermercados y centros comerciales. Las inversiones forman parte de un gran número de inversión extranjera destinada a la renovación del sector comercial fomentando formas que promueven el “alto consumo y contribuyen al aumento del valor del terreno a sus alrededores expulsando a los sectores de menos ingresos.

Los llamados barrios privados expandieron durante la década de 1990 en un 10% el área total urbanizada de la zona metropolitana de Buenos Aires, consolidándose como uno de los principales factores de crecimiento de esta. Dichas urbanizaciones fragmentan la ciudad con la consigna de ofrecer mayor seguridad y mejores condiciones infraestructurales obedeciendo a lógicas privadas de planeamiento. A su vez sus habitantes no dejan de formar parte del tejido urbano ya que mayoritariamente trabajan fuera y usan la infraestructura pública para su desplazamiento diario.

En la zona conocida como Puerto Madero ubicada en el acceso norte se concentró gran parte de la inversión extranjera, luego de la “renovación urbana” impulsada por el gobierno bonaerense que propago una zona de altas finanzas, hoteles y restaurantes de alta gama que súper valorizaron el territorio generando también un fenómeno de segregación urbana.

De este modo el estado deja de actuar como planeador territorial pasando a cumplir el rol de promotor inmobiliario, y dejando la construcción de la ciudad en manos de actores privados que basan sus inversiones en función de la búsqueda de mayor lucro y no en la construcción de una ciudad más democrática e inclusiva (Ciccolella, 1999).

Otro gran emblema de la gentrificación (Harvey, 2012) ocurrida durante la década de 1990 es la remodelación y re-funcionalización del antiguo mercado Abasto que proveía a la ciudad del stock de frutas y verduras convirtiéndolo en un shopping con múltiples locales de firmas extranjeras, que apuntan sus ventas a sectores medios y altos de la sociedad. Dicha iniciativa tiene como consecuencia la valorización de los terrenos cercanos atrayendo emprendimientos inmobiliarios que apuntan también a los estratos más altos del conjunto social, y contribuyendo aún más a la segregación socio espacial del resto de la población.

Fragmentación de los poderes públicos.

La configuración política del territorio argentino se puede dividir en tres niveles: el primero de mayor escala se representa por el gobierno federal que tiene un alcance nacional en sus accionar; un segundo sería el dado por la subdivisión del territorio en provincias de un alcance más acotado regionalmente; y por último se colocarían los gobiernos municipales que serían una forma de poder local. Cada uno de estos recortes significa una unidad política diferenciada que depende de la

elección popular de sus dirigentes que gozan de atributos y recursos autónomos relativos a su unidad territorial.

En el caso particular de la ciudad de Buenos Aires es un municipio que goza de una autonomía y recursos mayores que el resto, con algunos poderes que lo equiparan al de gobiernos provinciales.

Sin embargo en el municipio de Buenos Aires tiene incidencia el gobierno provincial que está a cargo de la regulación del transporte y el control de los servicios de infraestructura metropolitanos, lo que produce una compartimentación de poderes políticos por momentos divergentes.

El caso del transporte es paradigmático en cuanto a la desorganización de las fuerzas políticas que actúan en su gerenciamiento (federal, provincial y local) generando una falta de coordinación que repercute en el incremento del precio del transporte y sobre todo en el tiempo de desplazamiento (Pérez, 2004).

En cuanto a la disponibilidad de recursos con los que cuentan los municipios de la ciudad de Buenos Aires se concentran mayoritariamente en la ciudad autónoma, quedando el resto de los municipios que conforman el tejido metropolitano en franca desigualdad.

Al configurarse cada municipio como una unidad política autónoma cada gobierno local es una unidad que está por fuera de la suma global del territorio, concentrándose los recursos en los municipios más prósperos que configuran el eje norte de la ciudad.

La esfera provincial es la instancia en la cual los municipios se integran de modo autónomo, aunque dicha integración se da a modo de puja por lograr posiciones de poder para el fortalecimiento local (Pérez, 2004).

Esta fragmentación genera una competencia de poderes políticos al contrario de propiciar una colaboración solidaria. La situación se agrava en la actualidad ya que el gobierno provincial es parte de la corriente oficialista del gobierno federal, mientras que el de la ciudad de Buenos Aires lo ostenta el partido de oposición.

Estas divisiones políticas fragmentan la estructura metropolitana desdibujando la continuidad territorial que la compone, en donde colaborar con otro municipio implica contribuir al beneficio político ajeno, obstaculizándose de este modo el flujo de informaciones básicas para el planeamiento de la infraestructura metropolitana.

Conclusiones

A modo de reflexión final es fácil constatar varias lógicas que se desenvuelven en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que tienen repercusión en el conjunto del conurbano metropolitano.

Dichas lógicas son implantadas por agentes privados bajo el aval de un gobierno que decide no actuar y relegar el papel de planeador a emprendimientos inmobiliarios en gran parte transnacionales.

Como consecuencia, y derivado en parte de la división política particular de la metrópolis bonaerense, las diferencias socioeconómicas entre los habitantes privilegiados de la ciudad autónoma y los excluidos de la región metropolitana resulta contrastante. Mientras unos tienen altos niveles de ingresos y una cobertura de servicios casi completa, los otros ostentan grandes índices de carencias en ambos aspectos.

En conclusión esta gran disparidad que se da entre los habitantes de una y otra región es consecuencia de la concentración de inversiones en el municipio central que genera los mencionados procesos de gentrificación (Harvey, 2012) del centro a la periferia pobre.

Referencias Bibliográficas

CICCOLELLA, Pablo, **“Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires**. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa “ EURE (Santiago) v.25 n.76 Santiago dic. 1999.

HARVEY, D., **“Ciudades Rebeldes”**, Madrid, Akal, 2013.

PIREZ, Pedro, **“Expansión territorial, privatización y fragmentación en la configuración metropolitana de Buenos Aires”**, Cuadernos Metrópole, N° 13, 2005.

_____, **“Instituciones Políticas y Gestión Urbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires”**, Cuadernos PROLAM/USP, Sao Paulo, Año 3, Vol. 2. 2004.

_____, **“La privatización de la expansión metropolitana en Buenos Aires”**, Economía, Sociedad y Territorio, Vol. VI, N° 21, 2006.

Santos, Milton, **“Ensaio Sobre a Urbanização Latino-americana”**, EDUSP, San Pablo 2010.

Barrio “La Boca”- Buenos Aires, Argentina: un análisis de los diferentes usos del territorio.

Agustina Cola Lobato

Micaela Gómez Lombide

Introducción

En el siguiente trabajo trataremos de evidenciar cómo dentro de la metrópolis de Buenos Aires existen lugares donde la cultura local es valorizada, tanto por lo que representa histórico y socialmente, como por no escapar de una lógica de reproducción del capital, siendo los elementos culturales en muchos casos una fuente de lucro.

Es el caso del barrio “La Boca” que podemos caracterizarlo como un lugar en el que se contraponen: por un lado una formación histórica en la que culturas locales dejaron sus marcas como especificidades del lugar, visibles tanto en la infraestructura como en la identidad; por otro lado dichas particularidades se constituyen un foco de atracción para la reproducción del capital en diferentes niveles y por diversos agentes, ya que se conformó como un punto turístico muy visitado a nivel metropolitano como a nivel nacional.

Para esto, partiremos del presupuesto que en el contexto del período actual el proceso de globalización se manifiesta transformando heterogéneamente los espacios, generando lo que el autor Milton Santos

denomina como “espacios de globalización” que se constituyen como lugares de atracción de inversiones transnacionales y la padronización para las demandas de un mercado global consumidor y la acumulación del capital.

Si por un lado, podemos constatar que el turismo internacional en el barrio “La Boca” hace parte en algún sentido de dicho proceso contemporáneo, cabe resaltar que en este caso no se da la padronización a través de transformaciones del espacio estandarizadas con las técnicas de los actores hegemónicos, si no que se genera una apropiación de las características culturales particulares del barrio para la conformación de un marketing del lugar y la consecuente atracción de turistas. Esto significa que hay diferencia de otros lugares como por ejemplo “Puerto Madero” que es foco de inversiones transnacionales promovidas por el Estado para “revitalizar” la región y modernizar sus estructuras obedeciendo directamente al motor único de la globalización, la búsqueda de lucro global, “La Boca” presenta otro tipo de cooptación del capital, en el que las personas que habitan el barrio, las configuraciones tradicionales relacionadas a su histórica formación, la resistencia de los rasgos culturales de dichas poblaciones y sus estrategias de sobrevivencia en el cotidiano son elementos que juegan un papel predominante dentro de la instrumentalización turística del local.

Es así que nos cuestionaremos en el presente trabajo dichas particularidades, teniendo en cuenta en primera instancia: la formación

histórica del barrio, en segunda instancia: tratar como en el espacio de la metrópolis, donde las fuerzas globalizantes actúan por excelencia, existen por otro lado lugares donde una cultura local prevalece, pero que es cooptada siendo estratégica para promover el turismo y la reproducción del capital a diferentes escalas. En tercer lugar buscaremos entender las interrelaciones entre los agentes envueltos y como las intencionalidades varían, cuestionando las estrategias de sobrevivencia de los pobladores y la participación del estado en la promoción del lugar; preguntándonos: hasta qué punto el barrio “La Boca” se constituye como un espacio de globalización con fuerzas exógenas unilaterales o hasta qué punto las fuerzas políticas son diversas desde el lugar hasta lo global?

Formación histórica del barrio “La Boca”: el lugar con sus especificidades

La Boca es un barrio del sur de la ciudad de Buenos Aires. Recibe su nombre precisamente por localizarse en la desembocadura del Río de la Plata junto con las aguas del Riachuelo, donde se localizaba en el siglo XIX el principal puerto de Buenos Aires. Según los artículos encontrados en las páginas de turismo de Buenos Aires, los historiadores coinciden en señalar a la Boca como el lugar en donde Pedro de Mendoza fundó la ciudad de Santa María de Buenos Aires, en 1536. Por causa de las características físicas del río Riachuelo y del puerto natural establecido, se conformó esta región como un área de problemas de inundaciones, *“La Boca era un valle pantanoso, aluvional, con lagunas y pajonales.”*(Hilda Herzger et al.)

A su vez la poca profundidad del Riachuelo no permitía navíos de calado considerable por lo que se cambió el puerto principal hacia el norte, siendo Puerto Madero.

Según LUBLIN (2001) hasta principios del siglo XIX, esta zona de asentamiento inestable permaneció bastante deshabitada. Entre 1830 y 1852 comenzó el establecimiento de familias provenientes de Italia, Génova, paralelamente a la construcción de astilleros navales y almacenes. En las décadas siguientes, la inmigración fue masiva.

Se expone a su vez en los artículos de turismo de Buenos Aires que el puerto creaba una zona de amplio comercio de mercaderías incluyendo que en la época Colonial española La Boca era una zona de barracos para los esclavos negros.

Se considera en el artículo: “El proceso de renovación urbana en la Boca: Organizaciones barriales entre nuevos usos y viejos lugares, 2008” que la urbanización se consolida durante el primer período de metropolización de la ciudad de Buenos Aires (1860/1914), que se organizó con relación al movimiento y las actividades comerciales del puerto del Riachuelo y fue ocupado por los inmigrantes externos que se constituyen como parte del proletariado urbano (HERZER, *Hilda* ; *DI VIRGILIO*; LANZETTA; MARTÍN; REDONDO; RODRIGUEZ, 2008).

La emigración peninsular anterior a 1860 fue preponderantemente política: por lo general se

trataba de protagonistas y simpatizantes de movimientos revolucionarios fracasados que huían en busca de protección y libertad. Fueron sobre todo ellos los que difundieron ideas liberales en La Boca. Este fervor político podía percibirse en "El Ancla", autoproclamado "primer periódico de La Boca y Barracas", que apareció en 1875. Antonio J. Bucich señala en "La Boca del Riachuelo en la historia" que el barrio tenía fama de "lugar predispuesto a los arranques de rebeldía y a la proliferación de agrupaciones singulares (Geraldine Lublin; 2001).

Según los artículos pesquisados, los restos de la pintura que se usaba para los barcos que varaban en el puerto de La Boca sirvieron para dar el colorido que siempre caracterizó al barrio.

En la década de 70 se da el cierre del puerto del Riachuelo lo que contribuye a un proceso de decadencia económica y social corre paralela a la del país. Según los autores Maximo Lanzeta y Lucas Martin: *"En la década del '80 se agudiza el decrecimiento de la actividad comercial y de servicios ocasionando el aumento de la desocupación"*.

En la actualidad podemos caracterizar a la población tomando datos del documento elaborado por el Ministerio de Desarrollo Urbano-Subsecretaría de Planeamiento; 2009 que exponen: que en cuanto a sus características poblacionales generales, según datos del Censo Nacional realizado en 2001, en La Boca habitan 46.694 personas (24.590 mujeres y 22.104 varones), representando el 1,5% del total de la población de la Ciudad, concentrados en el 3,1% de la superficie total de la urbe (203,2 Km²) arrojando una densidad de población de 15.246 habitantes por

Km2, valor que se sitúa por encima de la media general de la Ciudad, siendo esta de 14.756 habitantes por Km2.

En el mismo documento se determina que La Boca forma parte de una de las Comunas con un importante número personas en condición de pobreza (La Boca forma parte de la Comuna 4 integrada además por Barracas, Nueva Pompeya y Parque Patricios); si se considera el fenómeno de la pobreza con el criterio de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), este arroja que el 6,5% de los hogares de la Boca no cumple con uno o más de los requerimientos mínimos contemplados por este indicador.

Es así que podemos determinar como algunas de las características específicas del barrio además de su especificidad histórica y social de conformación social de inmigrantes que conforman una cultura barrial en particular, la precariedad de las construcciones habitacionales que se conforman en su mayoría en lo que se llaman “conventillos” contruidos de chapa y madera, así como las inundaciones que desde el inicio de la constitución del barrio sufrieron sus habitantes por la forma física del Riachuelo, la degradación que se acentuó a partir del cambio del puerto principal de Buenos Aires hacia la zona de Puerto Madero y la condición de pobreza o carencia de satisfacción de las necesidades básicas de la población propia.

El espacio de las metrópolis dentro de las fuerzas globalizantes

Importantes transformaciones en la configuración espacial del Aglomerado de Gran Buenos Aires han ocurrido durante la década de 1980 y se han acentuado en las décadas siguientes. Se puede decir que estas transformaciones responden a los procesos característicos del periodo actual, denominado globalización, y que tiene como base la consolidación del medio técnico-científico-informacional (SANTOS; 2000). En este período se unen los elementos técnica, ciencia e información a través de dinámicas que alcanzan el espacio como una totalidad, pero guiándose por la selectividad de la lógica del motor único del sistema capitalista: el lucro.

Por esta razón, acontecimientos de orden local, no pueden ser desvinculadas a acontecimientos de orden global, y estos se encuentran tanto en el ámbito de la economía, de la política, de la cultura, de la ciencia y los avances tecnológicos, y lo que importa más aquí, en la (re)configuración del espacio geográfico. De todos modos, no hay que olvidar que el espacio se organiza a través de múltiples procesos interrelacionados, que responden a lógicas tanto globales como locales.

Los grandes espacios metropolitanos, por abrigar todo tipo de densidades, se tornan soporte de actividades globales y son espacio privilegiado para que los principales agentes globalizantes reproduzcan su actividad, tornándose las metrópolis funcionales a sus intereses. De cualquier manera, aunque factores externos tengan fuerza en la transformación del espacio metropolitano, las particularidades locales

siempre están presentes, tanto por ser condición, como por ser condicionadas por las fuerzas globalizantes. Como explicado en el siguiente fragmento del libro "*A natureza do espaço*" de Milton Santos: "

Cada lugar é, a sua maneira, o mundo". Ou, como afirma Maria Adélia de Souza (1995, p. 65), "*todos os lugares são virtualmente mundiais*". Pero, como escribe todavía afirma Milton Santos: "*Mas, também, cada lugar, irrecusavelmente imerso numa comunhão com o mundo, torna-se exponencialmente diferente dos demais. A uma maior globalidade, corresponde uma maior individualidade*" (SANTOS; 2006).

A través de toda clase de redes y flujos (capitales, personas, productos, información), lo global se articula con lo local, siempre de forma selectiva. La mayor parte de los flujos se concentran en Gran Buenos Aires, principal ciudad de Argentina y dentro de la misma, en determinadas áreas, desencadenando procesos de fragmentación dentro del espacio metropolitano, (Romano, 2010). Un importante desarrollo inmobiliario ocurrió durante la década de 1990 en la ciudad de Buenos Aires, década marcada por procesos de privatización y concesión de empresas estatales y servicios públicos al sector privado, y se concentra sobre todo en el área central y el borde costero del Río de la Plata, área extremadamente valorizada. Se ampliaron y modernizaron ciertas áreas, y se tornaron locales de comando y gestión empresarial y de hotelería internacional. También se construyeron complejos residenciales de lujo, desencadenando procesos de gentrificación (Romano, 2010). Algunos factores que posibilitaron esto fueron la flexibilización de las normas

urbanísticas y del ordenamiento territorial, y la apertura al capital externo, estrategias típicas del neoliberalismo. Esto evidencia como grandes porciones del espacio de la metrópolis, son re-organizados para atender a una nueva lógica distante a sí misma.

Dinámica de las acciones del lugar y de los actores hegemónicos en el barrio de La Boca- Planes de recuperación del barrio.

A seguir tendremos como finalidad describir y analizar de qué forma se dan en el barrio La Boca las acciones mediante políticas del Estado de recuperación del barrio frente a las características presentadas. El cuestionamiento que se realiza es si los intereses que promueven estos planes llevan en consideración los intereses de los habitantes como un todo, o son producto de fuerzas hegemónicas que guían una re-funcionalización de los lugares a partir de la lógica mercadológica.

El proceso de recuperación urbana que está siendo llevado a cabo en el barrio La Boca, remonta a la década de 1980, cuando fueron pensadas algunas políticas habitacionales para el barrio, motivadas por la degradación creciente que el barrio sufría, fruto de la pérdida de importancia de sus roles productivos y funcionales. El perfil habitacional de La Boca, está caracterizado por un grande porcentaje de población que vive en conventillos, rasgo cultural y urbano-arquitectónico distintivo del barrio. Paradójicamente, la degradación creciente de tales viviendas se transformó en un conflicto social del barrio, y está en la base de la formulación e implementación de políticas habitacionales que visen

solucionar esos problemas. Desde los primeros años de la transición democrática, la formulación de RECUP-Boca (Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de La Boca), sentó las bases para la rehabilitación de la trama urbana degradada. Buscaba impulsar el desarrollo integral del barrio, tanto a nivel urbanístico como social. Hacia finales de la década de 80, la implementación se vio obstaculizada por las condiciones económicas y sociales de la ciudad, lo que determinó la necesidad de intervenciones parciales.

Fue sólo a partir de la década de 1990, que el Gobierno de la Ciudad inicia las obras de recuperación urbana en el barrio previstas en el *Programa de Rehabilitación del Hábitat en el Barrio La Boca*, pero con intencionalidades divergentes a las apuntadas por el RECUP -Boca. La apertura económica, las privatizaciones y concesiones, y la llegada de capitales extranjeros desencadenó un importante desarrollo inmobiliario en la ciudad de Buenos Aires, que se concentró sobre todo en el área central y el borde costero del Río de la Plata, área en proceso de valorización. Se ampliaron y modernizaron ciertas áreas, y se tornaron locales de comando y gestión empresarial y de hotelería internacional. Las acciones implementadas en la ciudad, que visaban la recuperación urbana también se caracterizaron por la voluntad de incorporar La Boca al área central expandida de la ciudad, valorizando el suelo, convirtiendo el barrio en un enclave turístico. El barrio tiene una localización privilegiada en la configuración de la ciudad, ya que se encuentra próximo al centro histórico y a las vías rápidas de accesibilidad, y está rodeado de otros

importantes barrios de la zona sur, de un status socio-económico más elevado. Esto evidencia que nuevos intereses entraron en juego, dejando de lado aquellos de déficit habitacional. Como afirma Guevara (2001):

La renovación del área central, afirma la continuidad de un proyecto de “modernización excluyente”, que implica que la orientación primordial del proceso de urbanización la dan los capitales privados, encarnados en grandes proyectos inmobiliarios que limitaron la capacidad del Estado para reorientar el proceso de urbanización en pos de una mayor integración social.

En cuanto a los proyectos de renovación urbana llevados a cabo en La Boca, en un primer momento se realizaron obras para el control de las inundaciones del Riachuelo y otras intervenciones de menor porte en el espacio público. Se prevé el reordenamiento del sector turístico, creación de paseos peatonales, definición de nuevas áreas históricas, rezonificación del antepuerto, y puesta en resguardo del bajo de la autopista 9 de Julio, declarado como espacio de urbanización-parque y rezonificación de amplios sectores del suelo urbano, hasta entonces vacantes en el barrio. (HARZER, et al, 2008). Debido al perfil del barrio, siendo un área de interés turístico y de valorización patrimonial, el Gobierno de la Ciudad apela por la posibilidad de crear condiciones propicias para la atracción de capital privado y de inversiones vueltas al sector comercial y de servicios, condición necesaria para valorizar el barrio.

Evidentemente, el proceso de renovación urbana vivenciado en La Boca, es un disparador para que nuevos usos y nuevos agentes ingresen en el escenario barrial. Las intervenciones realizadas acaban dando una nueva fisionomía y un nuevo significado al algunos espacios del barrio, y lugares ligados a su identidad histórica y cotidiana, se insieren en una nueva lógica de usar y percibir el espacio. Elementos culturales y patrimoniales propios del barrio La Boca, son cooptados por una lógica ligada a la atracción de inversiones privadas y de turismo.

Las relaciones de la población con cierto tipo de espacio y de historia son de importancia relevante para entender el comportamiento de un grupo, dado que el tiempo y el espacio configuran dimensiones constitutivas fundamentales de los procesos sociales. (HARZER et al, 2008). Apropiações por parte de los habitantes del barrio La Boca, se expresan en una amplia gama de organizaciones sociales, gremiales, culturales que forman parte de la historia barrial. Dentro de las organizaciones más tradicionales, hay un conjunto heterogéneo de mutuales, ateneos culturales, asociaciones vecinales, que remiten a una variedad de fines, como la preservación del patrimonio histórico-cultural (como la Fundación Museo Histórico de La Boca), actividades culturales y deportivas (El Ateneo Popular, Club Atlético Boca Juniors), representación de intereses vecinales o corporativos (Unión de Comerciantes, Industriales, Profesionales y Turismo de La Boca), servicios (Unión de La Boca), asistencia social (comedores para familias de bajos ingresos) y organizaciones reivindicativas (por vivienda) . Las

obras de renovación urbana, han provocado polémica entre las diversas organizaciones, ya que algunas se posicionan a favor y otras en contra de los nuevos usos y la nueva fisonomía que el barrio está adquiriendo. Según Hilda Harzer, (et al, 2008), las discrepancias entre las organizaciones se basan en que algunos defienden el “preservacionismo” y otros el “progresismo”. La primera posición enfatiza la conservación de los espacios públicos e inmuebles, apelando a su pasado histórico, y que subordina cualquier otro uso que se pretende ser introducido. La segunda posición aspira a los usos comerciales y turísticos, presentando postura más flexible frente a los criterios de intervención sobre el patrimonio. Existe polémica también en cuanto a los destinatarios de las intervenciones públicas. Mientras que progresistas ven los cambios como una mejora social en los términos de calidad de vida para los vecinos de La Boca, los preservacionistas refutan argumentando que las obras no están trayendo beneficios para los habitantes del barrio como un todo, siendo uno de los barrios donde se identifican los niveles más altos de pobreza en la ciudad, y si para aquellos sectores que explotan la actividad turística. Entre preservacionistas y progresistas, se da al mismo tiempo, una disputa por los lugares, y por el sentido de la historia barrial (HARZER et al, 2008).

Una confrontación de poder e intereses, gira en torno de las intervenciones públicas que se están realizando y se pretenden realizar en el patrimonio histórico y cultural de La Boca. Desde el Gobierno de la Ciudad, y por parte de algunas organizaciones se defiende que tales

intervenciones acentuaran el papel del barrio como polo turístico y cultural en la ciudad, atrayendo capitales privados en varios sectores, como negocios inmobiliarios, de comercio y servicios. Por otro lado, organizaciones más ligadas a la preservación y a la situación social crítica que se vive en el barrio, entienden que la renovación no beneficia a pequeños comerciantes barriales, ni genera fuentes de empleo, sino que favorece la instalación de nuevos usos destinados a sectores externos del barrio. Como argumenta Guevara (2011):

[...] los procesos de renovación no están orientados *per se* a las condiciones de vida de la población pre-existente y suelen promover procesos de valorización de sub-mercados inmobiliarios y expulsión de residentes más vulnerables. En estos casos el Estado actúa como “socio-bobo” del capital inmobiliario, asegurando la rentabilidad de los negocios, mientras que la “rentabilidad social” de estos emprendimientos de gestión mixta, no que queda clara.

Dos tipos de estrategias: espacios de la globalización, y globalización de los lugares.

Podemos observar dentro de las acciones que se dan en el proceso de la ciudad de Buenos Aires y más específicamente en el barrio “La Boca” las diferentes acciones que se dan: por un lado el papel del Estado frente a las problemáticas de degradación del barrio a través del plan de recuperación, por otro lado las organizaciones de pobladores con sus diversas reivindicaciones, tanto desde el enfoque de las necesidades como

desde el enfoque de resguardar las particularidades culturales que conforman el barrio.

Es así que se evidencia que no son unilaterales las fuerzas globalizantes que prevén intereses de generar un “enclave” de turismo respondiendo a la lógica mercadológica global, sino que se da un entramado de relaciones de acciones en el que responden de diferente forma las acciones locales y los efectos de las acciones del Estado y de los entes privados.

No lugar - um cotidiano compartilhado entre as mais diversas pessoas, firmas e instituições - cooperação e conflito são a base da vida em comum. Porque cada qual exerce uma ação própria, a vida social se individualiza; e porque a contiguidade é criadora de comunhão, a política se territorializa, com o confronto entre organização e espontaneidade. O lugar é o quadro de uma referência pragmática ao mundo, do qual lhe vêm solicitações e ordens precisas de ações condicionadas, mas é também o teatro insubstituível das paixões humanas, responsáveis, através da ação comunicativa, pelas mais diversas manifestações da espontaneidade e da criatividade. (SANTOS; 2006)

Cabe destacar que dentro de los flujos que convergen a la ciudad, se encuentran aquellos que se relacionan al turismo. Esta actividad se rige por el principio de selectividad espacial, ya que consiste en la valorización selectiva de los lugares, dependiendo de los recursos naturales, sociales y culturales que ofrecen y que pueden ser fuente de lucros. En otras palabras, la actividad turística tiende a concentrarse en espacios

seleccionados y valorizados por los diversos agentes que mueven la actividad y son introducidas en cadenas de valor de alcance internacional.

Ciertas áreas de la ciudad de Buenos Aires, que poseen identidad patrimonial y cultural, son valorizadas por su significado histórico, y se tornan foco de atracción de turistas; por otro lado, se observa que también son foco de atracción de actividades que sirven para la reproducción del capital en diversas escalas, habiendo una cooptación de la cultura local para transformarla en producto mercantilizado.

Los elementos culturales específicos de La Boca, como la configuración arquitectónica de viviendas coloridas con materiales de chapa y madera, el baile de tango como baile distintivo de la región, los elementos relacionados al fútbol, incluyendo la localización del estadio “La Bombonera” y el histórico del cuadro de fútbol “La Boca Junior”, entre otros; son utilizados como instrumentos de atracción por parte de empresas turísticas y del gobierno local y nacional para la atracción de visitas internacionales al lugar de modo de acrecentar el flujo turístico.

Cabe cuestionarse si estos intereses que provienen de actores hegemónicos en muchos casos, y que no atienden a los intereses de los pobladores como un todo, como es el caso del Plan RECUP-BOCA; actúan de la misma forma o con la misma fuerza que en lugares que se implementan políticas de revitalización, adecuándolos a padrones internacionales de urbanismo en sus infraestructuras como es el caso de la zona de “Puerto Madero”:

En el centro se consolidó un área limitada, en torno a Puerto Madero, como el lugar del asentamiento de las actividades económicas más dinámicas (servicios a las empresas, comunicaciones, finanzas) que conforma uno de los polos de la relación funcional que se establece con las áreas de asentamiento de las elites en la periferia. (PÍREZ; 2005)

O sea un lugar totalmente funcionalizado para la conexión con intereses exógenos y la promoción de inversiones externas por parte de entes privados.

De diferente forma se da en La Boca, cuando los elementos de patrimonio cultural son muchas veces: no destruidos y sí cooptados por el capital. Al mismo tiempo se evidencian las acciones de los habitantes frente a las estrategias del capital y sus propias estrategias de sobrevivencia en la dinámica de un lugar turístico y sus reivindicaciones sobre las características de cultura local para que no sea apagada por las funcionalizaciones de la lógica globalizante.

Sobre este tema cabe diferenciar la cultura de masa, que es la que viene de la mano de la padronización mercadológica y la cooptación del capital, y la cultura popular por otro lado que es la propia de las dinámicas del lugar. Milton Santos diferencia estos tipos de cultura de la siguiente forma:

A cultura, forma de comunicação do indivíduo e do grupo com o universo, é uma herança, mas também um reaprendizado das relações profundas entre o homem e o seu meio. De que cultura estaremos falando? Da cultura de massas, que se alimenta das coisas, ou da cultura profunda, cultura popular, que se nutre dos homens? A cultura

de massa, denominada cultura por ser hegemónica, é, frequentemente, um emoliente da consciência. (SANTOS; 2006)

De esta forma, pudimos visualizar durante el trabajo de campo realizado en Buenos Aires del día 5 al 9 en el mes de octubre de 2014: que entre el entramado de acciones de los habitantes que tienen reivindicaciones contra los nuevos usos del lugar a partir de agentes propios del enclave turístico, y que apelan a dicha cultura popular que los abraza históricamente, también se encuentran las acciones de los habitantes que frente a la situación de atracciones de actividades turísticas en la zona, utilizan las estrategias laborales de hacer parte del circuito turístico como herramienta de sobrevivencia. Se puede considerar que estas acciones no tienen la misma funcionalidad que los intereses de globalización y transformaciones verticales dentro del barrio, y sí que hacen parte de una solidaridad orgánica del barrio, en el que se juntan los elementos de la cultura local con las características socio-económicas carentes de la población del mismo.

Consideraciones finales

En primer lugar a través del análisis de la formación del barrio “La Boca” pudimos realizar la caracterización de algunas de las problemáticas que hacen parte de la vida de los habitantes del barrio, así como sus especificidades culturales que resultaron esenciales para un análisis de los intereses y usos del territorio en el lugar en particular.

En segundo lugar frente a su contexto dentro de las transformaciones en el actual período, en la metrópolis de Buenos Aires, pudimos evidenciar la presencia de fuerzas transformadoras que provienen de la lógica selectiva de la globalización. Es así que fue discutido el papel del Estado en la implementación del plano RECUP-BOCA donde se evidenciaron intereses que no respondieron necesariamente a la degradación del barrio y por lo tanto no resolvieron las demandas vinculadas al déficit habitacional de la población. En este sentido fue importante destacar el incentivo del turismo por parte del Estado como agente hegemónico en las dinámicas del espacio así como de otros agentes con intereses privados en la refuncionalización de varios lugares dentro de la metrópolis, incluyendo La Boca.

En tercer lugar se intentó debatir sobre lo que podría ser la conformación de dicho barrio como un “espacio de globalización”, pero guiándonos por sus diversas acciones desde las particularidades locales consideramos que no se generan las mismas dinámicas padronizadas y directamente funcionalizadas hacia la lógica exógena al igual que en otras zonas de la metrópolis como por ejemplo Puerto Madero.

Es así que para finalizar pudimos caracterizar a estos procesos como ajenos a lo que se caracterizaría como espacios de globalización, ni tampoco propios de la inclusión a dinámicas de cultura de masa, sino por otro lado un conjunto diverso de acciones e intereses que hacen parte del cotidiano y de la configuración del espacio banal, en el que las fuerzas

políticas fluyen hacia varios sentidos de usos del territorio: desde el papel del Estado siendo partícipe a través de planeamientos selectivos, organizaciones barriales que promueven el uso corporativo y turístico, organizaciones barriales que luchan por la conservación de los elementos del patrimonio cultural y personas que utilizan el turismo como su fuente de trabajo y así también como estrategia de sobrevivencia y resistencia en contra de la tendencia de la propia lógica de generar espacios de globalización.

Referencia Bibliográfica

ARIZA, Rita de Cassia. **Patrimonialização do Patrimônio: Ensaio sobre a relação entre turismo, “Patrimônio cultural” e produção do espaço.** GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, No 31, pp. 95 - 104, 2012.

FIGUEIRA, Michel Constantino. **LA BOCA / BUENOS AIRES: cultura, mercado turístico e marginalidade.** 2011.

FREIRE, A. L. **Cultura como mercaderia e practica socioespacial na cidade contemporânea.** s/d. extraído de internet, acceso em 05/11/2014 <<http://www.eng2012.org.br/lista-de-artigos?download=739:texto-eng2012&start=140>>

GUEVARA, Alejandro. **¿La ciudad para quién? Políticas habitacionales y renovación urbana en La Boca.** Cuaderno urbano. Espacio, Cultura, Sociedad. Vol 11, nº11. 2011. P 81-99.

HARZER, H; Di Virgilio, M; Lanzzetta, M; Martin, L; Redondo,A; Rodriguez, C. **El proceso de renovación urbana en La Boca: organizaciones barriales entre nuevos usos y viejos lugares.** HAOL, num. 16. 2008. P 41-62

JAURI, Natalia. **Análisis del diseño e implementación de un programa de rehabilitación urbano- habitacional en la ciudad de Buenos Aires.** 2010

LUBLIN, Geraldine. **La "pequeña Italia" en Buenos Aires. La República Independiente de la Boca.** Ministerio de Desarrollo Urbano- Subsecretaría de Planeamiento; **Barrio, La Boca**, 2009. Acceso fecha: 01/12/2014 <
<http://www.almargen.com.ar/sitio/seccion/turismo/boca/>>.

PÍREZ, Pedro. **Expansión territorial, privatización y fragmentación en la configuración metropolitana de Buenos Aires .** Cadernos Metrópole, N. 13, pp. 11-46, 1o sem. 2005

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço , Técnica e Tempo. Razão e Emoção.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **Por uma outra globalização - do pensamento único à consciência universal,** Record, São Paulo; 2000.

Chinos en Buenos Aires: Una mirada sobre la actividad de los supermercados.

Elianne Sánchez Rolando

Valeria Rodríguez Seguí

Introducción

El siguiente artículo busca analizar la presencia china en la capital federal de Argentina, en el caso específico de los supermercadistas, ya que durante el trabajo de campo en Buenos Aires pudimos observar una gran densidad de supermercados chinos en la zona central, lo que nos llevó a cuestionarnos por qué gran cantidad de se instalan en Buenos Aires y se dirigen al rubro de supermercados, teniendo en cuenta sus características y su influencia en la economía. Para este análisis partiremos de la teoría de los Dos Circuitos de la Economía Urbana de Milton Santos y realizaremos una periodización de las interacciones entre China y Argentina, ya que la noción del espacio es indisociable del aspecto temporal y nos permite una mayor comprensión de las relaciones actuales (SANTOS, 2012).

El trabajo será dividido en tres partes: la primera sección comprende un levantamiento histórico acerca de las relaciones establecidas entre la República Popular China y la República Argentina, considerando los principales factores que llevaron al desarrollo de dichas relaciones bilaterales. La segunda parte estaría compuesta por una revisión

de los flujos migratorios China-Argentina, revelando de que regiones provienen los inmigrantes y porque causas se desplazan, como se establecen y organizan en la República Argentina y como son recibidos y percibidos por esta sociedad. Para finalizar realizaremos un análisis de la Teoría de los Circuitos de la Economía Urbana de Milton Santos, partiendo de la hipótesis de que los supermercados chinos se encajarían en el circuito inferior de la economía urbana, teniendo en cuenta la existencia de CARSECH – Cámara de Supermercadistas Chinos en Argentina-.

Contexto histórico de China

Para comprender las relaciones entre Argentina y la República Popular de China (de ahora en más RPC), debemos remontarnos de modo breve a la historia de la misma. Durante el siglo XIX China toma una postura de aislamiento defensivo frente al desarrollo industrial de Europa y Estados Unidos -EUA-, que derivó en cierto atraso tecnológico frente a occidente. Posteriormente las agresiones externas, como la guerra del opio contra Gran Bretaña (1839) marcaron el comienzo de la apertura china, sobre todo a través de presiones tanto de los ingleses como de Francia y EUA. A las presiones externas se adhirió el descontento interno, las pérdidas territoriales para con Japón y las concesiones comerciales para las potencias (Hong Kong), que llevarían a la dinastía Qing (en el poder desde 1644) al final de su mandato.

Ya a comienzos del siglo XX, la concretización de la revolución rusa (1917) trajo otro actor de destaque al escenario asiático. En ese entonces China se encontraba en guerra civil. Por un lado estaba el Partido Nacionalista Koumintang, liderado por Chang Kai-Chek, quien poseía el control de las grandes y medianas ciudades; y por el otro lado se encontraba Mao Zedong, liderando el Partido Comunista Chino -PCC- siendo que las distintas fracciones eran apoyadas por potencias externas. Chang Kai-Chek preservó sus fuerzas durante la segunda Guerra Mundial, pero se vió cercado por una grande masa campesina que era la base del PCC liderado por Mao Zedong, siendo que la influencia comunista era dominante. En ese momento Stalin decide apoyar a los comunistas para concretar su revolución; es así que el ejército de Koumingtang, Chang Kai-Chek y la élite china se refugian en Taiwán, protegidos por la VII flota norteamericana, y se declara la República Popular China el 1 de octubre de 1949. (VISENTINI, 2013)

Durante la década de 1950 y 1960 los países latinoamericanos mantenían relaciones con Taiwán y no reconocían como legítimo el gobierno de la RPC, hasta 1970:

La década decisiva para el fortalecimiento del entendimiento entre ambas regiones fue la del setenta, y hubo dos hechos que marcaron la historia de dichas relaciones: uno fue el retorno de la RPCh a su lugar en la ONU en 1971, y el segundo, la visita del Presidente de los Estados Unidos, Nixon a China. (BOGADO. 2003: 97)

Es importante destacar que China creó durante 1978 políticas de acercamiento y envió delegaciones hacia distintos países de América Latina a fin de aumentar los intercambios con la región, siendo que estas acciones hacían parte de políticas y reformas de modernización, procurando modernizar la industria, la agricultura, las fuerzas armadas, la ciencia y la tecnología a través de la abertura para inversiones extranjeras y búsqueda de nuevos socios comerciales.

La aproximación con América Latina es impulsada a través de la Teoría de los Tres Mundos de Deng Xiaping, donde la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas -URSS- y EUA estarían en un mismo mundo, las demás potencias capitalistas desarrolladas en otro y por último se agruparían los países periféricos, tanto China como Latinoamérica. Ya para fines de la década de 1980 China poseía relaciones con varios países de América Latina, a excepción de los que prefirieron seguir manteniendo relaciones con Taiwan.(VISENTINI, 2013).

En relación a Argentina cabe resaltar que es un país con tradición migratoria, a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX los flujos migratorios eran mayoritariamente de Europa occidental. Ya a finales del siglo XX hay un cambio de migración europea para la migración de países limítrofes. Para la década de 1990 se incrementan las migraciones de países de Europa del este pertenecientes a la ex URSS y asiáticos provenientes de la RPC y Japón. Los inmigrantes que llegan a Argentina son regulados

a través de la constitución¹, leyes, foros internacionales, decretos y resoluciones (que en algunos casos no acompañan la dinámica actual de los flujos migratorios.) A modo de incentivar la migración de personas con capital para invertir:

La DNM² dispuso por Resolución número 2.478 (de 1987), que sólo se concederá permiso de ingreso o residencia en carácter permanente o temporario a los extranjeros que no encontrándose migratoriamente inhibidos, acrediten ser inmigrantes con capital propio suficiente como para desarrollar una actividad comercial, industrial, agropecuaria, minera o pesquera. Obviamente que se trata de una resolución con características selectivas. De todas formas, los chinos de ultramar (provenientes de la RPC y de Taiwán) que solicitaron permiso de ingreso o residencia en esa época, generalmente traían un capital propio que les permitió desarrollar actividad comercial y pequeñas empresas. (BORDAZAR, 2013)

Relaciones china-argentina

Las relaciones diplomáticas entre estos dos países dan comienzo hacia el 15 de febrero de 1972, luego del reconocimiento otorgado a China por parte de la ONU, en el contexto de dictadura en Argentina la cual era gobernada por el general Lanusse, que establece contacto con la China

¹ En artículo 25 declara que “El Gobierno federal fomentará la inmigración europea; y no podrá restringir, limitar ni gravar con impuesto alguno la entrada en el territorio argentino de los extranjeros que traigan por objeto labrar la tierra, mejorar las industrias, e introducir y enseñar las ciencias y las artes ”

² Dirección Nacional de Migraciones.

maoista, dejando de lado la variable ideológica, según indica Cesarin (2007). Entre otras intenciones, el gobierno de Argentina presentaba intereses hacia el pacífico y también se mostraba sugestivo el apoyo a la causa de descolonización de las Islas Malvinas que la RPC podría brindar.

Cesarin (2007) realiza una división de los procesos de integración entre estos dos países, donde destaca cuatro momentos:

1. Una primera etapa fundacional: desde 1977 hasta 1983, en la cual fueron realizadas firmas de acuerdos políticos mediante los cuales se establecieron relaciones bilaterales. En 1978 fueron firmados acuerdos de índole económica y en 1980 el general Videla – dictador en Argentina en aquel momento- visitó la RPC para la consolidación de un mercado para el sector agrario e industrial de Argentina, y a la vez que buscaba un aliado político que amenizara su aislamiento internacional. Asimismo China encuentra en Argentina un socio para su proyecto económico.
2. Una segunda etapa democrática, a partir de 1983, cuando los países ampliaron en forma progresiva la agenda bilateral en el campo político y económico. En 1985 el presidente Argentino Raul Alfonsín visitó al líder de la RPC, Deng Xiaoping para establecer la venta de alimentos provenientes de Argentina, los cuales tendrían un mercado con la tenue apertura China hacia el capitalismo. Igualmente se afianza un plan de cooperación científica en la Antártica, mediante el cual Argentina le transfiere

conocimiento y apoyo logístico, los cuales facilitaron la apertura de la primer base China, “Gran Muralla”.

3. En los años 1990 se profundizan aún más las relaciones bilaterales con la firma de un Protocolo sobre Consultas Políticas y con el mecanismo denominado Diálogo MERCOSUR-China.
4. A fines del siglo XX y comienzo del XXI, Argentina se encuentra sumergida en una crisis política y económica, mientras que China emerge como potencia en el ámbito de la economía mundial. Sin embargo la llegada de un gobierno de naturaleza progresista a Argentina, atrae la atención de China que llega a la posición de 4o socio comercial del país.

Migraciones China-Argentina

La región Asia-Pacífico concentra el 50% de la población mundial, posee el mayor mercado de trabajo del mundo y el crecimiento demográfico más acelerado del planeta. El aumento en el movimiento de personas también se incrementó en los últimos 30 años, no obstante las barreras a la circulación de las poblaciones no fueron eliminadas como para el comercio de bienes, servicios y capitales. (BORDAZAR, 2003)

Sassen APUD Castiglione (2008) presenta que las corrientes migratorias están asociadas a oficios o nichos laborales vinculados al proceso global; ya Bordazar (2003:10) indica que *el migrante internacional laboral o económico:*

[...] es toda persona que traspasa las fronteras de su país de origen para establecerse (en forma temporal o definitiva) en otro país de su elección, al que denominaremos receptor. Los motivos de la decisión de emigrar pueden ser numerosos, pero el componente que no le falta es la necesidad de mejorar las condiciones económicas, laborales y de vida del migrante o del grupo familiar.

No es nuestro fin afirmar con estas colocaciones que no existen otros elementos que expliquen los desplazamientos, sino que va a ser de mayor peso en nuestro trabajo la actividad económica o laboral relacionada. Según Castiglione (2008) la opción de las familias chinas de migrar se produce socialmente, y la gran masa de migrantes hacia Argentina se produce en un contexto de apertura del PCC y de la ventaja del cambio a 1-1 en la década de 1990 en Argentina.

Las corrientes migratorias provenientes de China hacia la Argentina, de acuerdo con los datos que presenta Castiglione (2008), se dan:

- Entre 1914-1949, período de migraciones limitadas, generalmente desde la zona costera, personas con escaso dinero, comúnmente hombres escapando de problemas políticos (contexto de Guerras Mundiales, crisis económicas y revolución China).

- En los años 1980, poblaciones de Taiwan se desplazan hacia Argentina, en grupos familiares y con algún capital propio.

- Entre el año 1990-1999 los migrantes chinos provenían de la costa y del continente (Shangai, Fujian, Zhegiong, Guangdong, entre otros). Se registró un aumento de la tendencia con la Revolución Cultural de la RPC, y con la flexibilización de las trabas argentinas.

En el año 2001, fuentes extraoficiales arrojaban el dato de que en Argentina residían entre 40.000-45.000 chinos, pero los datos oficiales del INDEC ³mostraban el número 4.184. En los años de crisis de la Argentina se registró una retracción de la llegada de migrantes, pero está comenzó nuevamente al atravesar el país por un crecimiento económico y un momento de estabilidad social por los años 2005. Esta comunidad funda redes comunitarias o familiares en todos los lugares donde se establece, esto tiene que ver con factores económicos, religiosos, el lugar de origen -China-, entre otros. Este mecanismo funciona como un sistema de contención hacia nuevos migrantes y de proporción de su 1er trabajo una vez que llegan, ya que para los chinos su bien máspreciado es la lealtad hacia su pueblo, comenta Bordazar (2003).

En el año 2004 se sancionó una nueva ley⁴ de migraciones en la Argentina, la cual amplió el reconocimiento de los derechos de los

³ INDEC: Instituto Nacional de Estadística y Censos. <http://www.indec.gov.ar/>

⁴ Ley.25.871.

migrantes, también abarcó un programa de regulación de documentos mediante el cual 9.000 Chinos se registraron en el año 2005.

Circuitos de la economía urbana en Buenos Aires

Para Santos (2008:93) en las ciudades de los países periféricos existen dos circuitos económicos, cada uno de ellos siendo un subsistema del sistema general de la ciudad en que se representa. En el trabajo de campo realizado en Octubre de 2014 a partir de la disciplina *Metrópolis Latinoamericanas* de la Unila⁵, recorrimos la región central de la ciudad de Buenos Aires, donde pudimos observar una gran densidad de supermercados Chinos, los cuales son pequeños comercios que atienden a la vecindad del barrio y generalmente ofrecen precios más baratos.

Luego a través de una pesquisa bibliográfica vimos que la mayoría de estos se encuentran asociados a CARSECH (la cual cuenta con más de 3.500 comercios adheridos), organización que busca revertir la situación legal en la que se encontraban dichos comercios, brindándole legitimidad ante la opinión pública y los organismos del Estado; ya que estos eran acusados de sub-emplear a migrantes limítrofes indocumentados. Otro conflicto que existía era el referente a los precios, que no se encontraban regulados bajo los programas en los cuales participan las grandes cadenas de supermercados y los proveedores, situación que se encuentra en proceso de regulación progresiva en el año 2014.

⁵ Unila- Universidad Federal de la Integración Latinoamericana.

Para Santos (2008) en los países subdesarrollados las consecuencias del nuevo período histórico, el cual lo denomina periodo tecnológico, se dan a partir de variables externas que se propagan sobre parte del territorio, afectando en distinto tenor a los habitantes. La industria va dejando de ser la gran generadora de empleos, lo que amplía el abismo entre los sueldos y crea diferencias en los tipos de consumo de bienes y servicios. Los dos circuitos que Santos presenta son resultado de la modernización – en el sentido geográfico se refieren a las nuevas variables que van a modificar el sistema mundial y sus subsistemas- pero uno es resultado directo (superior) y el otro indirecto (inferior), ya que en el primero se crean actividades para servir al progreso técnico y a la población que de él se beneficia, y el segundo se beneficia en forma parcial o no se beneficia. El autor apunta que ambos circuitos tienen el mismo origen, el mismo conjunto de causas y sobre todo que están conectados, indicando también que la definición no es rígida y que existen formas mixtas.

El circuito superior de la economía urbana se integra por la actividad bancaria, exportación (comercio e industria), comercio moderno, servicios modernos, comercio mayorista, transportes; a la vez que el circuito inferior se constituye por formas de fabricación de capital no intensivo, servicios que no son modernos, comercio en pequeña escala, etc. Es por este motivo que a primera vista pensamos en los supermercados chinos como integrantes del circuito inferior de la economía urbana, y que cada circuito se define por el conjunto de

actividades en un dado contexto y por el sector poblacional que está ligado a el tanto para el trabajo como para el consumo. Además el circuito superior utiliza un elevado nivel tecnológico, mientras que en el circuito inferior la tecnología es el trabajo intensivo. Asimismo el acceso al crédito bancario es determinante; el primero dispone de crédito, mientras que el segundo no accede al crédito o necesita de un intermediario para hacerlo – sería este el papel de CARSECH?- .

En lo que se refiere a la fijación de precios, el circuito superior trabaja con precios previamente establecidos (por lo menos públicamente), mientras que en el circuito inferior esto no sucede – situación que está cambiando en el rubro de los supermercados chinos-. Y no menos importante, la diferencia en cuanto a la acumulación de capital; en el circuito inferior de la economía urbana esta no es el fin, sino que el fin es la supervivencia familiar.

Otro punto es el papel del Estado, ya que el circuito superior se encuentra respaldado por el mismo, mientras que agentes del circuito inferior muchas veces son perseguidos por los agentes del Estado -en el caso del rubro de supermercados chinos, CARSECH es un mecanismo de regulación-.

Santos (2008) afirma que cada vez más el circuito inferior es capaz de imponer su influencia sobre unidades espaciales más extensas, y que este es el resultado del dinamismo de las migraciones rural-urbanas, del proceso de urbanización y de la organización de la producción.

Consideraciones finales

A partir de este breve estudio acerca de lo observado en campo, podemos decir que el papel del rubro de supermercados Chinos en Buenos Aires se encuentra bajo lo que Santos denomina como un estado mixto entre los dos circuitos de la economía urbana, ya que presenta fuertes características de ambos circuitos.

Quedan para una profundización del análisis varias cuestiones a estudiar: Las nuevas generaciones de residentes de la comunidad China en Argentina se dedican a este rubro?

Por otro lado profundizar sobre el tipo de relaciones que se dan entre los distintos agentes que actúan sobre este tema y los conflictos con las demás cadenas de supermercados; verificar si este rubro se encuentra en un período de transición hacia el circuito superior de la economía urbana; realizar un análisis de los círculos de cooperación en el espacio para este rubro, así como un levantamiento estadístico para una posible representación cartográfica en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Referencias Bibliográficas

BORDAZAR, Laura Lucía Bogado. **La migración China en Argentina: Principales Flujos y Proyecciones.** Instituto de Relaciones Internacionales. 2003.

CASTIGLIONI, Celeste. **Una aproximación al mundo del supermercadismo Chino.** In. V Jornadas de Sociología de la UNLP y I Encuentro Latinoamericano de Metodología de las Ciencias Sociales. 10,11,12 de Diciembre de 2008, La Plata, Argentina.

CESARIN, Sergio. **China-Argentina: Reflexiones a 35 años del establecimiento de relaciones diplomáticas.** Centro Argentino de Estudios Internacionales. Programa Asia Pacífico. 2007.

COURINA, Cortis; PACECCA, María Inés. **Migración y derechos humanos: una aproximación crítica al “nuevo paradigma” para el tratamiento de la cuestión migratoria en la Argentina.** Publicado en: Revista Jurídica de Buenos Aires. Número especial sobre Derechos Humanos. Facultad de Derecho, Universidad de Buenos Aires, 2007. Páginas 183-200.

SANTOS, Milton. **Da Totalidade ao Lugar.** Ed USP. São Paulo, Brasil. 2008.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método.** Ed. USP. São Paulo, Brasil. 2012.

SASSONE, Susana; MERA, Carolina. **“Barrios de migrantes en Buenos Aires: Identidad, cultura y cohesión socioterritorial”.** Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

VISENTINI, Paulo F. **“BRICS: as potencias emergentes: China, Rússia, Índia, Brasil e Africa do Sul”.** Ed. Vozes Petrópolis- Rio de Janeiro, Brasil, 2013.

Páginas web visitadas

http://www.migraciones.gov.ar/pdf_varios/campana_grafica/pdf/Libro_Ley_25.8_71.pdf (acceso 08/12/2014)

<http://www.lanacion.com.ar/1413378-los-chinos-en-la-argentina-mas-alla-del-supermercado> (acceso 08/12/2014)

<http://www.lanacion.com.ar/1656367-los-supermercados-chinos-se-sumaron-al-acuerdo-de-precios-con-64-productos> (acceso 08/12//2014)

SEGUNDA PARTE
GEOGRAFIAS DE BUENOS AIRES

Formação socioespacial, metrópoles, cultura e paisagem.

Buenos Aires: da formação socioespacial à atual configuração territorial

Lauro Henrique Oliveira da Silva

O enfoque de nosso estudo é sobre a formação socioespacial argentina, porém com um recorte analítico sobre a Região Metropolitana de Buenos Aires, assim queremos ver como tal região foi formatada pelas políticas argentinas em seu contexto global e histórico, ou seja, qual foi o papel de Buenos Aires na história argentina, como foi seu desenvolvimento e sua função.

Assim partiremos para a urbanização da região e periodizando em três momentos diferentes com três características distintas. O primeiro seria sua origem e sua primeira expansão urbana frente à pradaria úmida, com agentes com interesses claros e pouca participação do Estado; um segundo momento foi durante a industrialização argentina, que através de políticas públicas fomentou uma nova expansão urbana com interesses claros porém distintos do primeiro momento; um terceiro momento escolhido neste artigo foi durante a intensificação do “neoliberalismo” na Argentina que fomentou uma nova expansão, porém diferente das duas últimas. E por fim analisar algumas políticas públicas vigentes

no território argentino no período atual, a fim de ver se há algum impacto na urbanização da Região Metropolitana de Buenos Aires.

Sobre a Formação Socioespacial

A formação socioespacial é uma teoria do geógrafo brasileiro Milton Santos, que nasce com a proposta de contribuir com a categoria marxiana de Formação Econômica Social (F.E.S.). A categoria de Marx entende que para analisar uma sociedade há de analisar sua história e sua formação social, ver como a economia interferiu e formatou a sociedade em questão, essa análise só pode ser feita sobre as particularidades de uma única sociedade, haja visto que, a história de um país é única e são as particularidades de cada país que faz seu diferencial, assim, ao analisar a economia e a sociedade de cada país poderemos entender sua F.E.S. e explicar a atual situação de tal sociedade.

Quando Milton Santos propõe a formação socioespacial ele a apresenta como uma teoria e como método. Milton Santos vê na categoria de Marx um lapso metodológico ao não incluir o espaço na formação social de cada país, assim o autor brasileiro contribui na categoria a preocupação com o espaço, entendendo o espaço como uma instância social. Ao analisar a formação econômica-social com um viés do espaço veremos que a economia e a sociedade é

influenciada pelo espaço em questão e ao dinamizar suas relações durante a história o espaço também é formatado, assim uma formação socioespacial é mais explicativa e oferece mais contribuições. Isso como teoria, ao explicar que além de uma teoria a formação socioespacial é um método Milton Santos nos explica que para uma análise geográfica do presente temos que considerar toda a formação socioespacial para assim nossa análise ter uma coesão mais precisa e uma explicação totalizadora. Por fim, como propusemos neste trabalho, ao considerar a teoria de Milton Santos, não se pode analisar a formação de uma cidade como uma formação socioespacial, pois a história de uma sociedade é uma totalidade e o único recorte permitido em questão de método é de um Estado-nação como único. (SANTOS, 1977)

Sobre a formação socioespacial argentina e a história de Buenos Aires

Buenos Aires nasce como uma cidade administrativa durante o século XVI, para auxiliar a Coroa espanhola no controle da região da América-hispânica. Seu principal papel era de uma aldeia portuária que escoava a produção agrícola (não se tratava de produção em si mesmo, mas na verdade à caça do gado chimarrão que se reproduziu livremente nas terras férteis dos pampas úmidos)

e mineradora das regiões adjacentes, principalmente escoando a prata que saía das minas de Potosí, além disso era a principal porta de entrada de mantimentos e outros insumos necessários na produção agrícola e mineradora.

Neste período Buenos Aires se destaca com seu papel no contrabando mundial e começando seus laços com o Império Britânico, como é destacado a seguir:

Malgrado a perda da liderança econômica nos mundos mediterrâneo e atlântico, a regulação que a Espanha exercia sobre os territórios coloniais era determinante para o comércio. Mas o vice-reinado do Alto Peru despontava um excelente mercado potencial para a Europa, e o porto de Buenos Aires mostrava-se estratégico para os novos circuitos mercantis. Por esse motivo, as potências em ascensão – sobretudo a Inglaterra – desenvolvem, com sede em Buenos Aires, um tecido de relações comerciais feita na base do contrabando e pressiona a Espanha para liberar o uso desse porto aos demais países. (SILVEIRA, 2003: 18)

Assim Buenos Aires consegue uma certa autonomia do Vice-reino do Alto Peru e a antiga aldeia passa a ser uma cidade portuária e com fortes relações com o Império Britânico.

Sua importância só foi aumentando e no século XIX, durante a consolidação e unificação do Estado Federal da Argentina foi escolhida como capital da república, em 1880.

Com capitais ingleses e para interesses de uma nascente elite *porteña* começa, com mais intensidade, uma tecnificação do território a fim de melhorar a circulação de mercadorias vinda do interior, assim se instalam as primeiras linhas ferroviárias na Argentina com centro no porto de Buenos Aires. Essas linhas construídas em dois eixos (norte-sul e centro-periferia) formata o território da cidade e consolidam esses eixos até os dias atuais.

Buenos Aires no final do século XIX contava com 780.000 habitantes, concentrando 20% da população argentina total, em 1914 já tinha 2 milhões de habitantes, quase 30% da população total do país, isso graças a migração ultramar que tinha a tendência em concentrar os emigrantes nas cidades, sobretudo em Buenos Aires.

Nesta primeira expansão urbana a população se concentrou sobre os eixos da ferrovia, ao norte se concentrou a população mais rica e na periferia (da atual Cidade Autônoma de Buenos Aires) ficou parte dos emigrantes que conseguiram uma pequena propriedade residencial.

A expansão frente à periferia só foi possível pela substituição dos veículos de tração animal pelos bondes elétricos, isso no final do século XIX e em 1911 já com uma verdadeira rede ferroviária começa a construir a primeira linha de trem subterrâneo.

Durante a década de 20 do século passado começa a circular os primeiros ônibus na Argentina e em 1928 os *colectivos* aparecem para competir com os outros modais, caracterizando como uma particularidade da metrópole *porteña*.

A cidade passa a se integrar economicamente e por atendimentos de serviços, um exemplo é que em 1905, 72,5% da população já era atendida com um serviço de água portátil. Em 1910 a cidade já começa a cornurbar-se com as cidades adjacentes, e assim começa a verdadeira região metropolitana de Buenos Aires, e, ressaltando, só foi possível pela rede de transportes que existia, que ligava a periferia através dos *autobuses* às estações dos trens subterrâneos. Em 1929, quando a crise explode e mudou o modelo primário-exportador da Argentina, Buenos Aires já tinha uma configuração urbana consolidada.

O segundo momento da expansão urbana periodizado neste trabalho pode ser entendido como suburbanização popular (PÍREZ, 2005:19). Neste período o mundo se encontrava em crise do capitalismo vigente até então, com duras transformações na América Latina e na Argentina. A crise obriga o país mudar sua posição na divisão territorial do trabalho. O país sobre influência do pensamento de Raúl Prebisch e da CEPAL procura a industrialização

pela substituição de importações de bens e serviços do centro econômico mundial e Buenos Aires se consolida como o polo de desenvolvimento nacional. Com sua infraestrutura e localização oferecia os principais fatores para a criação de novas atividade.

Cria-se assim o aeroporto na atual cidade Ezaiza e o aeroparque na CABA (Ciudad Autónoma de Buenos Aires). A rede viária se mantém por mais de cinquenta anos intacta. De 1953 a 1945 a RMBA tem uma taxa de crescimento anual de 3,2% e há uma certa distribuição das riquezas até os anos da década de 1950.

Em 1947 a cidade tinha quase 5 milhões de habitantes, 30% da população total do país, em 1960 superava o número de 6,5 milhões de pessoas e 34% do total, isso porque era o epicentro de um fluxo emigratório intranacional, enquanto as cidades de Córdoba e Rosário, as segundas maiores cidades, tinham uma população que não ultrapassava o número de meio milhão de habitantes.

Assim, uma política de Estado fez com que a expansão urbana chegasse aos limites da metrópole:

La población de bajos recurso se asentó, fundamentalmente, em 'loteos populares' que, debido a regulaciones nulas o mínimas permitían ofertas de tierras de baja calidad. Un mercado de trabajo incluyente dio lugar a una cierta redistribución económica y la población pudo adquirir, em gran medida gracias

a su pago en cuotas. En esa tierras, la limitación de ofertas de vivienda social se vio compensada por la tendencia de la población de bajo recursos a la autoconstrucción de su vivienda en una proporción importante.(PÍREZ, 2005:20)

A “suburbanização” só foi possível pela existência da rede ferroviária que foi estatizada no fim dos anos 40, subsidiando as tarifas e incluindo as pessoas mais pobres e mais distantes ao seu uso.

Neste contexto vemos uma forte presença do Estado em três maneiras. A primeira é fomentando a industrialização do país, sobretudo na RMBA, com presença do peronismo, o governo populista procura a industrialização para diminuir a dependência com o centro econômico e o desenvolvimento do país, aumentando a contratação de mão-de-obra local, desenvolvendo as condições das pessoas que ali viviam, um segundo fato da presença estatal foi a estatização das ferrovias, que outrora tinha o domínio da elite com presença inglesa e como terceiro fato deste contexto foi o loteamento popular fazendo a região metropolitana crescer e expandir.

Porém esse contexto teve forte mudança nos anos 80, sobretudo na década de 90 quando, através das medidas “propostas” pelo consenso de Washington a Argentina se abre ao “neoliberalismo”.

Esse período marca o fim da forte presença do Estado na formação urbana da RMBA. Uma série de empresas e serviços que antes cambiam ao Estado passa a ser privatizado, incluso o sistema viário. Alguns lotes populares foram comprados e transformados em uma espécie de clube, na parte mais afastada do centro. A população que era subsidiada perde seus auxílios e assim tendem a procurar lugares mais longínquos que são mais baratos para se viver.

Também nesta época, por iniciativa privada, os clubes são novamente comprados e transformados em condomínios fechados e assim configurando uma cidade exclusiva e polarizada. Uma característica da RMBA é que em um mesmo espaço convive as *villas*, bairros populares da região *porteña* que estão longe do centro por motivos de falta de recursos com os condomínios fechados das “cidades privadas”. O Acesso dessas regiões ao centro é feita por grandes avenidas, e essas avenidas é o que separa as pessoas das *villas* com as pessoas das “cidades privadas”, uma rua separa dois mundos completamente diferentes.

O terceiro período que escolhemos neste artigo de expansão urbana é ocasionado pela iniciativa privada, como no primeiro período, porém num contexto de globalização e abertura dos mercados, as desigualdades socioespaciais fazem da RMBA uma

região segregadora de fato, e ao mesmo tempo concentradora, pois os fluxos migratórios para a região só aumentaram, haja visto que as outras regiões do país não receberam tanto incentivos de capitais externos, a desigualdade é estrutural, neste contexto 75% da riqueza da nação concentra-se na RMBA, e a pobreza também.

Um novo contexto

Com a chegada do século XXI, muitos países da América Latina veem seus governantes sendo substituídos por novos governos, ditos “centro-esquerda”, no caso argentino vemos a ascensão de Kirchner.

O primeiro governo Kirchner visto a grande desigualdade estrutural argentina procurar solucionar o problema lançando uma nova política, denominada *Política Nacional de Desarrollo Territorial y Ordenamiento Espacial*, sua principal característica e mudança é unificar as províncias em uma única causa de equilibrar a economia e o território, a característica principal é de tornar o território como centro das atenções:

[...] a través de esta política de Estado se pretende que cada organismo incorpore la dimensión territorial em su gestión de gobierno y a la par, que la sociedad argentina comprenda que este es una competencia compartida com las instituciones de gobierno, tomando consciencia de su responsabilidad como actor territorial. (PNDT, 2004:17)

Neste sentido, foi desenvolvida pela *Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública*, uma série de medidas são colocadas em prática a fim de equilibrar melhor o território. Medidas, projetos e ferramentas são aplicadas, uma delas é o PET (*Plan estratégico territorial*) que atua em três linhas de ações.

A primeira estaria ligada na fomentação e criação de infraestruturas em todo território argentino, procurando qualificar algumas regiões que já tem alguma atividade econômica consolidada. Esta primeira tem impacto fortemente na RMBA, pois é ali que se concentram a maioria das atividades econômicas do país, ao qualificar pretende-se melhorar os portos, as ferrovias que chegam nos portos, entre outras infraestruturas. Outras medidas foram de potencializar regiões que poderia melhorar sua exploração econômica, ora no sentido de extração de matéria-prima, ora no setor agropecuário, ora no setor turístico. A outra medida é de desenvolver regiões sem nenhuma atividade econômica, sobretudo na patagônia argentina, local menos povoado do país.

A segunda linha de ação é na criação de corredores de conectividade, para melhoras os fluxos do país, desafogando o congestionamento das regiões concentradas, sobretudo – outra vez – a RMBA.

A terceira linha de ação é a criação de um sistema policêntrico de núcleos urbanos. Nesta proposta de ação procura compreender o território como um todo, e que cada indivíduo tem o direito de usar os recursos tecnológicos, culturais e serviços sociais e institucionais, que está concentrado completamente na RMBA. Para tal procura fomentar um sistema urbano policêntrico e equilibrado, visando qualificar melhor as cidades intermediárias para que essas assegurem o abastecimento das demandas de suas regiões. Assim procura atingir dois objetivos: garantir a população sua relação de pertencimento com o local e criar as condições dignas de qualidade de vida.

Melhorando os aparelhos urbanos de saúde, educação e sanitário, políticas migratórias específicas com o objetivo de incentivo à produção. Melhora dos sistemas de comunicação e transportes. Também a fomentação de novos centros urbanos provinciais para equilibrar essas dinâmicas.

Assim terá um impacto direto na RMBA frente ao país, procurando um equilíbrio de recursos, de demografia e institucional.

Conclusão

Como demonstramos ao longo do texto, a formação socioespacial da Argentina teve vários períodos e vários agentes

envolvidos. Num primeiro momento a iniciativa privada era o centro da economia e paralelamente o principal agente que permitiu a criação e expansão da RMBA, isso muda quando o Estado aparece mais presente, industrializando o país, estatizando alguns serviços, criando empregos e equilibrando a sociedade através de políticas habitacionais específicas do momento, agora o Estado aparece como principal agente na expansão da RMBA. Um terceiro período volta a iniciativa privada como principal agente na expansão da região, agravando as desigualdades socioespaciais e expandido ainda mais os limites da RMBA. Por fim mostramos a PNDT e o PET como alternativas na expansão urbana, e uma possível retomada do Estado como principal agente sobre a RMBA.

Referência Bibliográfica:

SILVEIRA, M. **Argentina: território e globalização** / Maria Laura Silveira. – São Paulo: Brasiliense, 2003.

SANTOS, M. **Sociedade e espaço: a formação socioespacial como teoria e como método**. In Boletim paulista de geografia, junho de 1977.

PÍREZ, P. **Expansión territorial, privatización y fragmentación**. *Cadernos Metrópole*, n. 13, pp. 11-46, 1º sem, 2005.

Metrópoles, suas origens e desdobramentos: o lugar de conflito e reivindicação no século XXI: A cultura política da juventude de São Paulo e Buenos Aires: uma análise do presente.

Fellipe Lopes Carvalho,

Melissa Penayo,

Patrícia A. de Oliveira

Susana B. Arruda.

Introdução

Considerações Sobre as Origens das Grandes Cidades.

As origens das cidades remontam o momento em que o homem deixa de ser nômade, neste período, o Paleolítico – cerca de 2,7 milhões até 10 mil anos a.C – as modificações no meio eram superficiais, onde utilizavam como abrigo uma cavidade natural. A partir do momento em que o homem começa a fixar-se em determinados locais, dá-se início aos primeiros aldeamentos humanos, condicionado principalmente pelo surgimento das técnicas mais antigas e também pelo desenvolvimento de cultivar seu próprio alimento, permitindo não necessitar mais sair em busca do suprimento das suas necessidades básicas. Desse período em diante, o Neolítico – cerca de 10 mil anos a.C – nota-se que as aldeias passam a realizar as condições para as origens das cidades (BRUMES, 2001).

Lévy (1998) evidencia o período Neolítico como uma grande revolução da humanidade, que ocasionou uma “grande mutação técnica, social, cultural, política e demográfica cristalizada na invenção da agricultura, da cidade, do Estado e da escrita” (p: 38). Permitiu que localizações privilegiadas, como, Mesopotâmia, Egito, China e civilizações pré-colombianas do México e Antes pudessem concentrar-se, multiplicar riquezas e registrar signos, lançando o embrião do fato urbano.

Já na Idade Média, as cidades começam a tomar mais especificamente a forma do que hoje entendemos como cidades, constituindo um núcleo, um centro administrativo de onde emergem as ordens, onde se localiza o poder e o comércio, onde as sociedades se concentram em espaços menores para assegurar a posse e organização de seu território (BRUMES, 2001). Após a queda do império romano, há uma crise econômica e política, ocasionando certa ruína nas cidades, que permitiu a dispersão dos habitantes para os campos, com intuito de extrair da terra sua sobrevivência (BENEVOLO, 2011). Assim, o núcleo administrativo e das relações comerciais acaba se distanciando dos locais de produção, dando início a separação entre campo e cidade, característica esta que vemos até os dias atuais.

A transformação técnica que talvez mais evidencie o surgimento das cidades como conhecemos hoje, foi a Revolução Industrial. Segundo Santos (2010) “[...] o fenômeno urbano data com grande frequência o período posterior a Revolução Industrial, com a diferenciação de novas

funções que modificaram tanto as relações da cidade com a região como a própria estrutura interna da cidade” (p:10). O surgimento das primeiras indústrias, propiciadas pela invenção da máquina a vapor nas tecelagens de algodão no século XVIII na Inglaterra, mudaram por completo o padrão da produção e principalmente a estrutura social dos lugares (MOREIRA, 1998). As novas técnicas somadas ao capitalismo emergente condicionam o surgimento das indústrias e esta por sua vez dá origem as cidades industriais, propiciando a dissolução do fenômeno urbano. Ao redor das indústrias vão se constituindo conglomerados de operários das fábricas, principalmente aqueles vindos do campo, constituindo os chamados burgos que crescem com o passar do tempo, na expressão de Lefebvre (2001) entorno da indústria se constitui um pequeno vilarejo, este se transforma em uma pequena cidade e esta por sua vez, em uma grande cidade.

Nas cidades industriais o comércio irá se desenvolver mais plenamente e, por conseguinte também manifestará as consequências trazidas à sociedade. Além de as cidades industriais verem as pessoas apenas como função de utilidade para a reprodução do capital, os trabalhadores tinham precárias condições de trabalho, os burgos eram altamente insalubres, não possuindo nenhum tipo de saneamento, tratamento de água, o esgoto não raramente era a céu aberto, as casas construídas em qualquer lugar e de qualquer maneira, sem o mínimo de ventilação necessária. A indústria assim, traz ao mesmo tempo ordem e

desordem para a cidade. Do ponto de vista do capital a cidade é produtora de ordem, pois permite uma maior produção e conseqüentemente concentração de capital, e produtora de desordem no sentido de que as cidades surgem e/ou são construídas aleatoriamente sem nenhum tipo de planejamento (LEFEBVRE, 2001).

Neste sentido, há inconscientemente a separação entre centro (burguesia) e periferia (assalariados), daí o surgimento do antagonismo de quem detém os meios de produção e o trabalhador. Esse antagonismo cresce ao longo do tempo, onde a segregação espacial e social é inevitável. Segundo Lefebvre (2001) o capital se torna a arma da guerra de todos contra todos existente nas cidades e as pessoas acabam se tornando alienadas, correndo atrás do mesmo objetivo, a busca por felicidade, mas se cruzam como se nada tivessem em comum.

Evidentemente que todas estas transformações, desde o Paleolítico até o surgimento das grandes cidades pautadas nas indústrias, propiciadas pela ampliação de meio técnicos eficientes que garantissem o desenvolvimento das sociedades e principalmente pela emergência de um sistema capitalista, não ocorreram da mesma forma e nem no mesmo momento em todo o mundo, todo este sistema se expande de forma progressiva e gradual às outras regiões.

Na América Latina segundo Santos (2010) as cidades surgem a serviço das relações internacionais com os países desenvolvidos,

obedecendo a finalidade de abastecer as colônias, uma vez que a colonização era fundamentada na expansão agrícola dos territórios e pela exportação destes e de minérios para os países colonizadores da Europa. A profunda dominação europeia cria as cidades segundo seus interesses, adaptando-as segundo seus modelos. A superioridade dos colonizadores cria uma divisão de sociedade urbana dívida em classes, onde os segmentos de sociedade formados por índios e negros tinham de se sujeitar ao domínio espanhol. Santos (2010) ressalta que as rebeliões de classes eram comuns em algumas cidades, onde “as revoluções ou revoltas “sociais” tinham caráter urbano” (p:12).

Mesmo após a independência, os países latinos seguem com um desenvolvimento conservador, e as cidades não rompem com os modelos da colonização. A herança colonial permanece, e as cidades preservam uma divisão de classes pautada principalmente no poder econômico, reafirmando as desigualdades. O que, por conseguinte, não exclui as classes menos favorecidas a lutarem por reconhecimento.

As grandes cidades no contexto da Globalização

Atualmente as grandes cidades, conhecidas como metrópoles⁶ constituem centros articuladores da nova dinâmica econômica,

⁶ O conceito de metrópole é polissêmico e segundo Fresca (2011) ao longo dos últimos 120 anos vem sofrendo conotações específicas por diferentes autores, porém sem sofrer diferenciações abruptas. Ou seja, desde o final do século XIX, esse conceito é marcado por diversas interpretações, não possui uma análise única, mas mesmo assim essas

concentrando os mais diversos e principais centros de comando, funções e atividades.

São altamente portadoras de uma densidade técnica e informacional, que as permite mais do antes alargar relações com outras cidades, podendo ser consideradas, segundo Choay (*apud* NUNES, s/ano) como o produto da sociedade industrial no século XX. Com a globalização, a tecnificação do espaço, o desenvolvimento dos mais diferentes sistemas de transporte e comunicação permitiu contrair o espaço e o tempo, possibilitando a circulação tanto de pessoas, mercadorias, ordens e informação com mais eficiência, num ritmo praticamente instantâneo. Assim, as metrópoles são as protagonistas no funcionamento da economia em processo de globalização. Nas palavras de Santos (2006)

Com a modernização contemporânea, todos os lugares se mundializam. Mas há lugares globais simples e lugares globais complexos. Nos primeiros apenas alguns vetores da modernidade atual se instalam. Nos lugares complexos, que geralmente coincidem com as metrópoles, há profusão de vetores: desde os que diretamente representam as lógicas hegemônicas, até os que a elas se opõem. São vetores de todas as ordens, buscando finalidades diversas, às vezes externas, mas entrelaçadas pelo espaço comum. Por isso a cidade grande é um enorme espaço banal, o mais significativo dos lugares (p:218).

interpretações não fogem da noção de ser uma grande cidade complexa em bens e serviços, portadora de grande densidade técnica e informação, a serviço da acumulação capitalista e competitiva no período de globalização.

As transformações tecnológicas e produtivas engendradas pela globalização remetem na organização e funcionamento dos territórios, assim, aglomeração urbana descontrolada em torno da cidade principal, a metrópole, a cornurbação com outras cidades, o estabelecimento de influência, principalmente funcional, com outras cidades de menor importância localizadas ao seu redor, configura as chamadas regiões metropolitanas⁷, as quais surgem a partir de um tipo diferente de aglomeração, ultrapassando os limites dos municípios, dado através das relações econômicas e sociais que se estabelecem naquele espaço (NUNES, s/ ano).

Os espaços altamente complexos das metrópoles se organizam segundo interesses distantes, onde o que é feito não atende a problemática geral, mas limita-se a aspectos setoriais, obedecendo a uma lógica seletiva, onde as modernidades e facilidades propiciadas pelo desenvolvimento técnico não são para todos, mas destinadas segundo o poder de cada agente existente na cidade. Assim a metrópole concentra e gera riqueza, ao mesmo tempo, que é geradora de pobreza, reafirma de maneira mais intensa as desigualdades sociais.

⁷ As regiões metropolitanas são formadas por mais de um município, com um município núcleo aquele de maior importância que estabelece influência, o qual lhe dá o nome. Elas não possuem uma delimitação federativa no espaço, e por não possuir uma legislação que as defina, há a necessidade de se estabelecer novas formas de governabilidade á essas novas formações citadinas em meio a divisões político-administrativas já estabelecidas.

Assim como no período da industrialização, atualmente no período da globalização, condições de vida adequadas nas grandes cidades, são mais do que antes privilégios pertencentes àqueles que podem pagar por elas, alargando a desigualdade e a divisão dos grupos sociais. A cidade mais do que antes está fragmentada, comportando realidades que estão superpostas e gerando antagonismos que se intensificam ao longo do tempo. O espaço da vida comum, o cotidiano, está segundo Santos (2006), compartilhado entre os mais diversos tipos de pessoas, firmas e instituições, tornando este espaço um lugar da cooperação, mas ao mesmo tempo, lugar do conflito. A fragmentação entre centro e periferia torna-se a cada dia mais nítida. Segundo Santos (2013),

Os territórios tendem a uma compartimentação generalizada, onde se associam e se chocam o movimento geral da sociedade planetária e o movimento particular de cada fração, regional ou local, da sociedade nacional. Esses movimentos são paralelos a um processo de fragmentação que rouba às coletividades o comando do seu destino, enquanto os novos atores também não dispõem de instrumentos de regulação que interessem à sociedade em seu conjunto (p: 79-80).

A falta de criação de meios que viabilizem também a realização dos interesses das classes sociais mais desfavorecidas, engendram em uma luta constante por reconhecimento destas. Trata-se, segundo Santos (2006), “da busca do futuro sonhado como carência a satisfazer - carência de todos os tipos de consumo, consumo material e imaterial, também carência do consumo político, carência de participação e de cidadania” (p:221). É então, por meio da esfera comunicacional, da cultura popular,

calcada na vontade dos homens construir um futuro melhor a partir de mudanças sem romper com as raízes do lugar em que se vive (SANTOS, 2006), que as classes menos favorecidas através de manifestações políticas buscam de alguma forma satisfazer, pelo menos parte de suas carências, ter seus direitos assegurados, e uma realidade mais justa e igual a todos aqueles pertencentes à cidade.

Cultura política e articulação nas Metrópolis de São Paulo e Buenos Aires pela Juventude na era informacional.

Neste sentido, para reivindicar seus direitos os grupos sociais menos favorecidos, e principalmente a juventude das metrópoles, atualmente organizam suas manifestações a partir principalmente de tecnologias computacionais, aquelas pertencentes à *cibercultura*. Assim, as redes sociais tornam-se o meio de comunicação mais utilizado nas mobilizações, uma vez que a *cibercultura* oferece reciprocidade na comunicação, permitindo comunicação “todos-para-todos” (LEVY, 1998).

Destaquemos o papel da *internet* e das redes sociais, que atualmente, felizmente ou infelizmente (pois há sem dúvidas os benefícios, mas estes não invalidam os malefícios), possuem uma dinâmica globalizada extremamente complexa. Esta incrível tecnologia vem abrindo novas portas para o mundo, para o conhecimento; mas também vem contribuindo para o papel que, talvez, desde o início foi atribuído à tais

tecnologias da informação: controle e poder sobre a população, sobre os territórios.

As possibilidades constitutivas do meio-técnico-científico-informacional e toda sua simultaneidade vigente em nossa era, a era informacional a que toda essa tão “inexperiente” juventude ao olhar tradicionalista de direções sindicais e de movimentos populares rural/urbano analisa com dúvidas essa juventude do início do século XXI, pois, consegue hoje articular-se e manifestar-se de modo tão distinto e tão cheio de valor simbólico.

O espaço geográfico e suas dinâmicas socioespaciais na era da informação são únicas de lugar para lugar. Levando em consideração a cultura política de cada uma das metrópoles seja São Paulo, seja Buenos Aires, há um elemento constituinte da realidade da cultura política da juventude, neste início do século XXI, jamais visto em outras eras, que é a era da informação onde sua constituição e desenvolvimento se dão com as TIC's (Tecnologias da Informação e Comunicação). Desse modo, pensar o modo como à juventude se articula e se manifesta politicamente em ambas as localidades. É curioso justamente por se demonstrar eficiente no processo de mobilização na prática das ruas ou na prática *ciberespacial*, contudo, há como em qualquer processo cultural sua complexidade e sua contraditoriedade.

O papel da mídia de massas na sociedade democrática moderna também se faz necessário para compreendermos o processo histórico de

construção e manutenção das ideologias dominantes. Seja direta ou indiretamente, com conteúdos ideológicos explícitos ou implícitos, esses meios de comunicação, sobretudo atualmente, impõem padrões culturais e inserem-se no cotidiano do indivíduo de uma maneira nunca vista antes na história da humanidade.

A cultura, de certo modo alimentada pela mídia de massas, de grande parte da juventude brasileira, atualmente nos revela uma certa indiferença, um descaso em relação às políticas do Estado. Há uma preocupante desinformação a respeito do sistema político nacional, bem como do processo histórico e das lutas que tornaram possível os direitos de que hoje usufruímos. Aquela herança, digamos, neoliberal, de aversão ao Estado intervencionista, está presente no cotidiano das pessoas, onde as críticas surgem mecanicamente, apenas reproduzidas, de modo superficial; onde há uma culpabilização do governo mesmo por problemas que em praticamente nada se relacionam com esse.

Condenam o indivíduo pobre que é beneficiado com algum tipo de política assistencial, condenam tais políticas e o Estado intervencionista, e abraçam o discurso neoliberal. Ideias do tipo são bem comuns, e já vêm de um processo histórico, de uma elite da sociedade que por muito tempo reduziu e ainda reduz democracia a mercado, e defendeu – como ainda vem, de certa maneira, defendendo –, o voto privilegiado.

Nota-se que ideias como as que Losurdo (2004) aponta de autores do período entre guerras no século XX, como a de imaturidade política da maior parte da população e a crítica ao sufrágio universal – direito de voto igualitário para todos – continuam sendo reproduzidas. Um exemplo que aqui cabe é o caso das eleições de 2014 para a presidência do Brasil, onde houve uma onda de discursos agressivos que remetiam a ideia de incapacidade e de imaturidade política de parte da população do país – a generalizada 'população nordestina'. Discursos de ódio e preconceito, a culpabilização de certos perfis socioeconômicos pela “crise” ou qualquer tipo de problema e/ou mau funcionamento da política nacional, foram de certa maneira reforçados pela atuação da grande mídia em todo o processo de campanha eleitoral, bem como por um episódio em particular que vale ressaltar: a apuração dos votos ao vivo em uma importante emissora de televisão, que, contando com representações cartográficas baseadas na porcentagem dos votos, contribuiu para a disseminação de uma imagem do país dividido em dois partidos políticos com projetos, a princípio, distintos.

Um caso que ilustra bem o que expomos aqui é o das manifestações de Junho de 2013 em São Paulo, onde atos contra o aumento das tarifas do transporte público do Movimento Passe Livre se transformaram em algo muito maior, dando abertura à pautas legítimas dos movimentos urbanos, mas também à outras pautas e discursos mais superficiais. O papel das redes sociais aqui é importantíssimo, pois foi o

que possibilitou a imensa repercussão do movimento, onde um grande número de jovens desinformados politicamente se juntou às manifestações. Cabe ressaltar também o papel da grande mídia, onde maior parte das emissoras de televisão e dos grandes jornais tentaram de início deslegitimar as manifestações, e não conseguindo, simplesmente incorporaram o movimento, contribuindo de certa maneira com a disseminação dos discursos superficiais que emanavam da multidão de jovens e com a promoção das “manifestações pacíficas” contra o governo nacional, de modo a, digamos, desvirtuar o movimento – este que perdeu forças diante de tal cenário. Desde então, tais acontecimentos vieram a contribuir para uma disseminação cada vez maior de discursos e críticas superficiais contra os governos – e contra os partidos políticos e a política como um todo. Como, por exemplo, os discursos como os que foram proferidos nas eleições de 2014, com manifestações de caráter conservador e reacionário pedindo o *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff e a volta de uma ditadura militar.

Analisando modelos de cultura política na perspectiva da capital de Buenos Aires, esta se desvenda de modo distinto à São Paulo capital, mas também é possível observar suas convergências devido ao uso da TIC por estes agentes envolvidos com laptops, celulares com câmeras capazes tanto de fotografar quanto filmar e enviar ao ciberespaço, por momentos simultâneos, informações de denúncias, momentos de resistência, onde as reivindicações destes movimentos juvenis político-culturais tão locais se

manifestem e expressam fatos tão intensamente identificados como globais.

A juventude portenha possui um ativismo contínuo e quase diário, até porque esta capital se caracteriza como o centro de ordem e poder político, econômico e cultural do país. Elementos como o Congresso e Obelisco são capazes de se conectar como trajeto via Avenida Corrientes y Avenida Callao como a espacialidade onde se concentra os movimentos sociais, que saem em batucadas reclamando seus direitos. Uma aproximação de espacialidade a que se pode identificar como local de concentração do aglomerado de reivindicadores e manifestantes políticos assim como Buenos Aires possui seu eixo, no Brasil especificamente na capital paulista, pode-se considerar o Museu de Arte de São Paulo (MASP) localizado na Avenida Paulista, centro de poder econômico do país. Aqui já se pode identificar a diferença entre ambas as metrópoles, seja São Paulo muito mais vista como centro de poder e comando econômico, enquanto Buenos Aires se define como o centro da totalidade dos poderes da Argentina, não que suas províncias e comunas não possuam de tal forma seu desenvolvimento político, econômico e cultura, não é esta afirmação que se faz, ao contrário, é o reconhecimento de como a cultura política ocorre de modo mais intenso e contínuo em ambas as metrópoles.

Graças a todo este meio transformado “O epicentro desse movimento de interconexão de grande amplitude é hoje o

aperfeiçoamento acelerado e o crescimento exponencial do ciberespaço” (Lévy, p: 42) que possibilita a organização simultânea e manifestação política mediática destes centros. Contudo, Buenos Aires mesmo que haja a facilidade e o uso dessas TIC’s, tal possui uma tradição ocasionada por contextos e conjunturas políticas de um passado que por ponto de referência se dá a possível afirmação a partir da ditadura que se instaura em tal cidade em meados do século XX.

Analisar São Paulo não no seu período pretérito, mas pensando-o no seu período presente e com o uso da TIC que atrelada ao ciberespaço no século XXI possibilita nos últimos quatro anos inúmeros modos de articulação. Estas articulações que focamos para análise, a partir das manifestações políticas da juventude altamente informatizada, criam comunidades de redes sociais, blogs, canais de transmissão simultânea chegando a ocupar não apenas a principal avenida da capital, principal avenida de tradição na concentração de manifestantes por se caracterizar como central na execução do poder econômico a que exerce a todo o território nacional brasileiro e que se conecta a outras grandes metrópoles mundiais. Mas, como se tornam eficientes esses meios tecnológicos-informacionais pela aceleração e simultaneidades da convocatória para mobilizações.

Mesmo sendo eficientes esses meios de articulação para a mobilização é contraditório como o espaço urbano contido de uma heterogeneidade social se vê em grandes possibilidades de transformações

positivas, mas, a complexidade e a contraditoriedade das pautas políticas levantadas e seguidas se não propostas por esta juventude imersa em uma cibercultura repleta de possibilidades por vezes desmantela possíveis levantes, devido, o gasto de energia a que se direciona dentro destes espaços virtuais de confronto ideológico que liga e desliga os agentes de suas realidades. Essa perda de energia é visível no MPL (Movimento do Passe Livre) em São Paulo, ao mesmo tempo conquistou sua durabilidade e resistência quando se desmantela/ desfaz, se desarticula e se fragmenta por divergências das práticas existentes no espaço geográfico são capazes de apenas ser um momento de levante por euforia e energias mal direcionadas, por discursos cegos e contraditórios que se levam a cabo dentro deste ciberativismo local.

Contrária a todo este levante mediático de São Paulo, Buenos Aires segue sendo um palco de cotidianas mobilizações onde há unidade na luta por movimentos (divergentes e convergentes) e resistência das pautas políticas e onde se tenta ganhar politicamente a juventude no contato corpo-a-corpo, no sentido de ganhar politicamente via discurso, panfletagem, venda de jornais de movimentos e partidos independentes e não via redes cibernéticas como se praticou com o uso da mídia na capital paulista.

Considerações Finais

Podemos perceber que as grandes cidades, hoje designadas como metrópoles, no contexto da globalização comportam e centralizam os principais tipos de atividades, possuindo papel protagonista na mundialização dos bens e serviços, e por conseguinte estabelecem grande influências sobre as demais, seja em âmbito local, nacional ou internacional. As metrópoles são lugares complexos, e como tais, abrigam também realidades sociais distintas, antagônicas, complexas e contraditórias, que por sua vez buscam se fortalecer. Os grupos sociais mais abastados procuram garantir sua hegemonia enquanto que os grupos sociais desfavorecidos lutam para satisfazer suas mais diversas carências. Assim, a grande metrópole de São Paulo e Buenos Aires abrigam, sobretudo, uma cultura política ímpar em território latino-americano. E frente à articulação entre movimentos políticos, sendo ou não do mesmo grupo, tais espacialidades se tornam palco onde nas palavras de Santos (2012) “o espaço que une e que também separa” se torna fato concreto a que devemos nos atentar para não se tornar viciosa a cultura política mediática e simultânea rarefeito.

Referências Bibliográficas

- BENEVOLO, L. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2011.
- BRUMES, K. R. **Cidades: (Re) Definindo seus papéis ao longo da História**. Caminhos de Geografia 2(3)4756, mar/2001.
- FRESCA, T. M. **Uma discussão sobre o conceito de metrópole**. Revista da ANPEGE, v. 7, n. 8, p. 31-52, ago./dez. 2011.

LÉVY, P. **A Revolução Contemporânea em matéria de comunicação.** Revista FAMECOS, Porto Alegre, n^o9, dezembro 1998.

LEFEBVRE, H. **A Cidade do Capital.** Tradução Maria Helena Rauta Ramos e Marilene Jamur. Rio de Janeiro: DP&A, 2^o Ed, 2001.

LOSURDO, D. **Democracia ou bonapartismo.** Rio de Janeiro: Editora UFRJ e Editora Unesp, 2004.

MOREIRA, R. **Inovações tecnológicas e novas formas de gestão do trabalho.** In: Programa Integrar – CNM/CUT – Caderno do aluno - Trabalho e tecnologia, 1998.p. 116 -130.

NUNES, J, H. **Metrópole.** In Endici – Enciclopédia Discursiva da Cidade. S/ ano. Acesso em 08 de dezembro de 2014. Disponível em <<http://www.labeurb.unicamp.br/endici/index.php?r=verbete/view&id=37>>

SAKAMOTO, Leonardo. **Em São Paulo, o Facebook e o Twitter foram às ruas.** In Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil – Coleção Tinta Vermelha. Boitempo Editorial, 2013.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira.** São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (Coleção Milton Santos; 1), 2006.

SANTOS, M. **Ensaio sobre a Urbanização Latino-Americana.** São Paulo: Edusp, 2010.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único a consciência universal.** 23^o ed – Rio de Janeiro: Record, 2013.

O uso seletivo do território e as intencionalidades do mercado e do Estado. O caso da refuncionalização dos espaços abaixo dos viadutos em Buenos Aires.

Beatriz Leite de Oliveira

Cléber Silva Santos

Introdução

Os usos do território no espaço urbano de Buenos Aires expõem diferentes racionalidades e agentes que determinam as funções dos objetos e a seletividade dos lugares de acordo com suas necessidades. Nesse espectro do planejamento da cidade, temos as intencionalidades do mercado sob forma de circuito superior da economia e as intencionalidades da administração municipal que funcionaliza de acordo com as demandas da estrutura urbana. A seletividade materializa na faixa norte da avenida 9 de Julho objetos do circuito superior da economia urbana e ao sul objetos funcionais ao Município, igualmente hegemônicos e com capacidades de execução política.

As lojas de grife e posto de gasolina, situadas em baixo do viaduto Pres. Arturo Illia, correspondem às demandas do lugar, com a disposição geográfica das embaixadas, configurando uma fragmentação do espaço urbano, com circulação de pessoas de classe média e classe média alta (diplomatas, embaixadores, funcionários públicos, etc.), que se utilizam dessas ofertas de serviços, com padrões internacionais. Já no eixo sul, os serviços instalados em baixo dos viadutos que fazem parte de um

complexo que liga a 9 de Julio com a 25 de Mayo, atendem à infraestrutura urbana da administração pública, com uma base militar de policiamento e um estacionamento de ônibus do setor de transporte coletivo. A pergunta a ser respondida é: Por que ao sul da 9 de Julio, se instalam objetos funcionais à hierarquia administrativa da cidade de Buenos Aires e ao norte, objetos funcionais ao circuito superior da economia urbana?

Neste sentido, este trabalho visa acrescentar a análise geográfica sobre o espaço urbano de Buenos Aires, contribuindo para uma melhor compreensão e crítica às relações cotidianas da capital argentina. Assumindo a interdisciplinaridade do objeto, que é a metrópole, a proposta do recorte é para trazer à luz como se dá a totalidade no lugar, alterando as formas e funções, dando novos sentidos aos lugares, com um conflito entre os usos do lugar, que nesse estudo de caso se dá entre o interesse local e global, esse último sendo exógeno até mesmo ao território nacional.

Assim, entender as dinâmicas espaciais da cidade passa também por analisar os usos do território, seja pelo ator hegemônico (empresas privadas, Estado), seja pelo indivíduo no lugar, mas sem colocar o espaço como ator passivo, uma vez que o mesmo é condição para os diversos usos e interesses. As técnicas e tempos superpostos no objeto desse trabalho nos elucidam essas questões.

Pensando o Planejamento Urbano na América Latina.

Para entender melhor o que se passa hoje nas cidades latino americanas, é preciso compreender um pouco sobre os processos históricos quanto ao desenvolvimento das cidades nos países periféricos. O primeiro aspecto importante a se enunciar é a modernização tardia e incompleta que se dá nesses países, o segundo é a estrutura política patrimonialista e clientelista, o terceiro é a não resolução dos problemas anteriores antes de lançar-se nos novos paradigmas da sociedade.

A América Latina ingressou nos processos modernizadores tardiamente, adotando os modelos vindos de fora, exógenos, alterando o meio geográfico do continente. Esse processo de entrada na modernidade leva a uma funcionalização do território de acordo aos modelos fordistas, com uma sequência de políticas que atendiam aos interesses industriais, levando a uma série de problemas, já que problemas anteriores não foram resolvidos, como a posse da terra, moradia, educação, saúde, etc.

Nesse período houve o planejamento urbano moderno, em que a cidade se transforma em funcional, com forte atuação do Estado na remodelagem do espaço urbano e nos programas orçamentários principalmente via subsídios financeiros, como no caso da aquisição de moradias por parte das classes pobres, onde os programas de habitação seguiam o modelo de conjuntos habitacionais, transformando bairros inteiros em depósitos humanos, com intensiva força de trabalho a ser

vendida para os complexos industriais. Porém, esses assentamentos humanos “planejados” eram dispostos desigualmente no território, onde as demais infraestruturas citadinas não eram ofertadas, levando a um déficit de toda uma gama de serviços, desde transportes à saúde.

Enquanto isso, uma outra camada da sociedade, com maior poder aquisitivo, se instalava em lugares melhor ofertados de serviços em geral, levando a uma supervalorização fragmentada do espaço urbano, como afirma Maricato:

O planejamento urbano modernista funcionalista, importante instrumento de dominação ideológica contribuiu para a consolidação de sociedade desigual ao ocultar a cidade real e preservar condições para a formação de um mercado imobiliário especulativo e restrito a uma minoria. (2009, p.13)

Como já afirmado anteriormente grande parte dos países Latino Americanos tendem a serem patrimonialistas pois os membros dos órgãos públicos só atendem aos seus desejos individuais sem pensar em uma demanda social. O que significa o uso privado da esfera do poder público, seja esse, executivo, legislativo ou judiciário.

Como convém a um país onde as leis são aplicadas de acordo com as circunstâncias, o chamado Plano Diretor está desvinculado da gestão urbana. Discurso pleno de boas intenções, mas distante da prática. Conceitos reificados, reafirmados em seminários internacionais, ignoram a maioria da população. A habitação social, o transporte público, o saneamento e a drenagem não têm o status de temas importantes (ou centrais, como deveria ser) para tal urbanismo. (Maricato, 2009, p.13)

Sem resolver esses problemas, mais uma vez os países periféricos mergulharam em um novo período de transformação dos objetos e refuncionalização dos preexistentes. Com técnicas da informação, o território se torna fluído, especulado e transformado em uma velocidade como jamais na história da humanidade. Essas transformações geram um verdadeiro caos urbano, com o enfraquecimento do Estado em determinados setores da sociedade, principalmente no que tange ao planejamento e proteção dos mais vulneráveis, colocando o rearranjo territorial sob as vontades dos mercados. Assim, o uso especulativo do espaço urbano se realiza a partir da especialização e fragmentação do território, como no caso das cidades, sob uso corporativo, ainda refém das relações anteriores, mas com emprego das novas dinâmicas do mercado e da informação.

O uso da imagem e da cultura é central no Plano Estratégico. A arquitetura-espetáculo tem se prestado a esse papel como mostra Otilia Arantes (2000). Abandona-se a abordagem holística modernista no planejamento por uma apropriação simbólica de novas localizações (ou antigos espaços renovados) que, obviamente, está relacionada com a valorização imobiliária. (Maricato, p.15)

A esse modelo de uso da cidade se denomina “Plano Estratégico” (Maricato, 2009), que é apropriado pelos pensadores urbanos dos países periféricos, tentando fazer uma verdadeira colagem sobre a realidade urbana já concretizada que possui sobreposições de tempos desiguais e

com fortes contradições não resolvidas, o que faz aumentar o número de excluídos do uso do solo urbano e amplia a massa populacional desprovida de serviços. Porém, traz consigo o uso mais seletivo e mais especulativo do território. Dando a possibilidade ao mercado de renovar bairros inteiros, ou pelo menos os seus usos a partir dos mesmos objetos já consolidados, para que haja uma maior fluidez, material e imaterial, no espaço urbano.

... cada objeto é também localizado de forma adequada a que produza os resultados que dele se esperam... Essa intencionalidade é mercantil, mas é, também, frequentemente simbólica. Aliás, para ser mercantil, frequentemente necessita ser simbólica antes. (Santos, 1995, p.15)

A seletividade como ferramenta do planejamento

Os objetos estão dispostos seletivamente pelo corredor norte/sul da avenida 9 de Julio, no centro financeiro de Buenos Aires. Esse uso seletivo responde aos interesses, tanto do capital privado quanto ao poder do estado. A seletividade dos lugares atende às dinâmicas necessárias à fluidez exigida pelo uso do território como recurso.

Com a mundialização da sociedade, o espaço, tornado global, é um capital comum a toda a humanidade. Entretanto, sua utilização efetiva é reservada àqueles que dispõem de um capita particular. Com isso, a noção de propriedade privada de um bem coletivo é reforçada.

A utilização desse capital comum, o único de que dispõe a humanidade, é seletivo. O espaço construído, a estrutura ecotécnica, é seletivamente utilizado pelos diversos tipos e modalidades de capital. (Santos, 2012, 31-32)

Mas, o próprio histórico de uso dos lugares torna o espaço como condição primeira para a execução dessas intencionalidades. Uma vez que, antes de ser instalada uma gama de serviços de capital intensivo em baixo do viaduto Arturo Illia, um outro conjunto de usos já se dava no lugar, com a disposição das embaixadas e consulados nos quadrantes próximos. Outro fator predominante é a herança de um modelo de planejamento de modernização incompleta ocorrida na cidade, criando, do outro lado do viaduto, um grande bairro residencial em que habitam pessoas de considerável grau de vulnerabilidade socioespacial. Essa exclusão é herdada e o planejamento sem Estado, a partir da prevalência dos desejos do mercado, acentua o uso seletivo aumentando as desigualdades socioespaciais entre os habitantes da região norte. A estrutura da cidade, construída em um momento anterior, visando excluir e esconder as camadas pobres da população, é refuncionalizada para aprofundar essas diferenças.

...o Espaço social distingue-se das formas vazias pelo próprio fato de sua cumplicidade com a estrutura social . Eis porque, com o desenvolvimento das forças produtivas e a extensão da divisão do trabalho, o espaço é manipulado para aprofundar as diferenças de classes...o espaço que une separa os homens (Santos 2012, p.32).

Já, no eixo sul da avenida 9 de Julio, houve grande ingresso de reestruturação das áreas em baixo do complexo de viadutos para que fossem instalados aparelhos de serviços do Estado como a base da polícia militar ou para aparelhos de extrema importância para a população dependente dos transportes públicos como por exemplo a garagem dos ônibus da cidade. Mas da mesma forma estes órgãos não atendem toda população e sim a uma pequena demanda, como o outro lado do viaduto que detém de um capital particular tendo no espaço bancos internacionais, lojas de grife, restaurantes que atendem uma pequena parcela da sociedade de melhores condições econômicas.

O papel do Estado no (re) ordenamento do espaço e no aprofundamento das relações capitalistas se dá em suma a partir dos impostos, com os quais se definem como será a redistribuição das riquezas e de como o funcionamento burocrático e modernização do mesmo se dará e que o consumo sob a influência do papel do Estado tende a voltar para os mesmos centros de concentração e as mesmas empresas globais e a modernização do aparato burocrático se dá com o aparato tecnológico disposto pelas mesmas multinacionais (Santos, 2011).

A seletividade dos lugares se dá sob forte aparato do Estado e com grande volume de capital intensivo, nesse caso exógeno ao lugar, os demais atores estão de fora, sobrevivendo no espaço a partir de técnicas que não fazem parte da velocidade do novo período. Os objetos dotados de intencionalidade possuem seus comandos externos, seus atores ativos

são os que verdadeiramente possuem o poder decisão sobre os objetos, alterando a dinâmica social local, sendo a população local, atores passivos.

A explicação sobre a refuncionalização desses espaços se dá pela ótica do planejamento, em que o primeiro, como já dito, funcionalista, reproduzia no contexto urbano as relações fordistas de dentro das fábricas. O novo modelo de planejamento, advindo da mudança de natureza do papel do Estado, leva a uma condição de refuncionalização do espaço geográfico, que de forma seletiva, decide onde haverá inserção de capital, provendo a partir dessa seletividade, a acumulação.

Os movimentos da totalidade social modificando as relações entre os componentes da sociedade alteram os processos, incitam as novas funções. Do mesmo modo, as formas geográficas se alteram ou mudam de valor; e o espaço se modifica para atender as transformações da sociedade. (Santos, 2012, p.55)

As diferentes intencionalidades nos usos seletivos do espaço urbano: Estado X Capital Particular

Os atores hegemônicos, dotados de informação e capital, utilizam dessa combinação para selecionarem os lugares com maior capacidade de acumulação, ou seja, buscam a viabilidade da exploração espacial. No que tange ao objeto de estudo desse trabalho, a configuração espacial se dá em distintas formas e funções, mesmo que utilizem do mesmo modo de ocupação do solo urbano, os atores rearranjam os lugares, mas ocupando ou ressignificando espaços antes não usados, não

visto como possível à acumulação ou ao aparelho organizacional da administração pública. Os espaços em baixo dos viadutos, estudados empiricamente, tem a presença de atores de capital internacional ao norte e atores do aparelho de estado ao sul.

Chamaremos esses entroncamentos viários como não lugar (Fani, 2007), conceito emprestado de Ana Fani, para explicar como o uso do território passa por uma verdadeira ressignificação, dando uso até mesmo a pontos geográficos de intensiva fluidez material, mas que agora passa a ser lugar de acúmulo ou de ação da administração da cidade.

Entre as empresas que oferecem serviço varejista moderno, com presença de capital intensivo, onde apenas uma pequena parcela da população tem uma renda suficiente para usufruir, se destacam as redes de restaurantes (La Recova, Il Gatto, Sorrinto, La Stampa), de aluguel de carros (Avis, Localiza, Budget), cafês (Sturbuck, Havanna), roupas de grife (Riegari), uma loja conveniada com a Volkswagen e um posto de gasolina (Shell).

Em seguida fotos de alguns desses lugares em baixo do viaduto:

Ao mesmo tempo contraditoriamente enquanto o Estado que no discurso do novo modelo de planejamento estaria enfraquecido ele se torna agente duplo ao viabilizar o uso privado do território a fim de acumulação do capital e ao mesmo tempo deter o poder de rearranjar o território para atender seus próprios fins. No caso específico analisado temos o uso dos espaços embaixo dos viadutos sob a forma funcional ao aparelho de Estado um estacionamento de transporte coletivo, uma base

militar da segurança pública e também uma base de prestação de serviços de Socorro (Ambulância).

Mosaico de imagens da ocupação da marquise do viaduto.



Fotos de Cleber Silva Santos – 7 de out. de 2014. Em destaque nas imagens o uso empresarial da marquise do viaduto por empresas como a Habanna, Avis, Budget e outras.

Conclusão

O resultado da análise é de como a seletividade do território se dá entre os atores hegemônicos, seja de interesse do mercado, monopolizando as famílias de técnicas e dotado de capital intensivo, seja de interesse do Estado, que também possui monopólio de famílias de técnicas, mas que o uso é funcional a administração do território.

Os rearranjos se dão no conflito entre os usos diversos do território, mas que prevalência sobre a seletividade se dá entre os atores capazes de ditar normas ao território. Os objetos instalados obedecem a essas racionalidades, onde a intencionalidade é estranha ao lugar. Já ao restante das populações locais, lhes sobra a agencia sobre o território em forma de ator passivo perante os objetos, pois não possuem o poder de ditar normas ao uso dos objetos verticalizantes e superpostos as estruturas viárias da cidade de Buenos Aires.

Referências Bibliográficas

SANTOS, Milton. **Economia Espacial**. Ed. 2, Reimp. 2. Edusp, São Paulo 2011.

_____ **Os Grandes Projetos: sistema de ação e dinâmica espacial** in *Industrialização e Grandes Projetos: desorganização e reorganização do espaço*. Org. Edna Castro, Edila A. F. Moura, Maria Lúcia S. Maia. Ed. Universitária UFPA, Belém, 1995.

_____ **Por Uma Outra Globalização: do pensamento único à consciência global/ O Território do Dinheiro**. Rio de Janeiro: Record, 6. ed., p. 92-115, 2001.

_____ **Por Um Geografia Nova:** da Crítica a Geografia a Geografia Crítica/ *Estado e Espaço: o Estado-Nação como Unidade*. São Paulo: Edusp, 6. ed., p. 221-234, 2004.

_____ **Metamorfoses do Espaço Habitado:** fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia/ *Categorias Tradicionais, Categorias Atuais*. São Paulo: Ucitec, p. 17-20, 1988.

_____ **Espaço Dividido.** Ed. 2, Reimp. 2. São Paulo: Edusp, 2008.

_____ **O Brasil:** Território e sociedade no início do século XXI. Ed. 17. Rio de Janeiro: Record, 2013.

Silveira, Maria L. **América Latina: por uma pluralidade de pactos territoriais.** In: OLIVEIRA, Márcio Piñon; COELHO, Maria Célia Nunes e CORRÊA, Aureanice de Mello. (Org.). *O Brasil, a América Latina e o Mundo: espacialidades contemporâneas*. 1ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2008, v. 1, p. 123-141.

Buenos aires – a cidade dos fósseis urbanos na era do cidadão-consumidor.

Dalila Tavares Garcia

Luiz Felipe Rodrigues

Maria Regina Bispo do Nascimento.

Introdução

O presente artigo tem como objetivo a construção de reflexões acerca das formas urbanas presentes na metrópole de Buenos Aires, sobretudo as construídas entre os séculos XIX e XX, que nos permitem resgatar e melhor entender as dinâmicas e relações estabelecidas na época do auge econômico portenho. A partir de tal análise, procura-se discorrer sobre a refuncionalização que estas formas presentes no espaço urbano foram submetidas em função de uma nova era e de novas lógicas econômicas e globais. Através de tais discussões, propomos uma breve consideração do papel do cidadão no sistema próprio do momento atual. Os debates incorporados nesta pesquisa são pautados em temas relacionados à globalização, às rugosidades (SANTOS, 2002), à seletividade espacial, aos períodos históricos e suas lógicas político/econômicas que definem relações e comportamentos sociais e são empiricizadas no espaço.

As metrópoles latino americanas se construíram e se reconstroem até os dias atuais seguindo lógicas e modelos político/econômicos

próprios de cada momento histórico. Esta construção deriva da materialização do tempo no espaço, possibilidade alcançada graças aos avanços técnicos experimentados pela humanidade desde a sua existência enquanto sociedade. As materialidades de cada época acabam se sobrepondo umas sobre as outras, e assim, formando paisagens e constituindo espaços urbanos mistos, que nos permitem usá-los como objetos de estudo, a fim de compreender a realidade de cada ponto cronológico de determinado lugar. Atualmente, essas metrópoles experimentam um crescimento acelerado, constituindo novas formas e racionalidades sobre seus territórios.

Planejada aos moldes europeus, com sua arquitetura influenciada pelos padrões franceses e ingleses, e tendo entre os séculos XIX e XX um grande crescimento experimentado pela economia nacional, Buenos Aires, capital da Argentina, viveu neste momento a sua melhor expressão de grandiosidade e riqueza material. Este período de poder acabou se estabelecendo fortemente no espaço urbano desta metrópole através da materialidade, esta, servindo a atividades próprias do momento. Atualmente, estas formas continuam presentes na capital portenha, mas suas funções foram substituídas em razão das novas necessidades impostas pelo novo período em que o país e o mundo se encontram. Porém, o desenho urbano da cidade e a arquitetura desses objetos nos permitem compreender a importância e parte da dinâmica que Buenos Aires viveu na época de seu apogeu. Seguidamente destes pressupostos, começamos a discussão proposta neste artigo.

Cidade e sociedade: ensaios e reflexões

De acordo com Milton Santos e Maria Laura Silveira, períodos são como pedaços de tempo que são definidos por suas peculiaridades que interagem e asseguram o movimento do tempo. A base das periodizações não se constitui somente por relações sociais. Estas não se bastam como dado explicativo, porque não se dão num vazio.

A cidade, o campo e a rede urbana são refuncionalizados conforme as necessidades que são demandadas pelo capital. A partir disso, a relação entre rede urbana e formação espacial é complexa: uma rede pode mostrar características associadas a vários momentos da formação em que está inscrita, ou das diversas formações espaciais a que esteve associada.

A cidade e, por extensão, a rede urbana, por menor que seja, apresenta formas dotadas de grande fixidez e, por isso mesmo, apresentando uma relativamente grande capacidade de refuncionalização. Por meio desta e da continuidade do processo de criação de novas funções e suas correspondentes formas – próprias das formações espaciais capitalistas –, a cidade e a rede urbana reatualizam-se, possibilitando a coexistência de formas e funções novas e velhas (CORRÊA, 2006, p. 208).

A seletividade que é imposta pelo capital imprime por intermédio das técnicas, novas formas no espaço geográfico. A elite da cidade reside normalmente em condomínios de luxo, enquanto ao seu entrono estão as

miseráveis periferias, que não contam muitas vezes sequer com serviços urbanos básicos. O paradoxo entre a produção coletiva e apropriação individual na ampliação do processo produtivo através das técnicas, reforça as distâncias sociais:

Quanto mais o processo produtivo é complexo, mais as forças materiais e intelectuais necessárias ao trabalho são desenvolvidas, e maiores são as cidades. Mas a proximidade física não elimina o distanciamento social, nem tampouco facilita os contatos humanos não-funcionais. A proximidade física é indispensável à reprodução da estrutura social. A crescente separação entre classes agrava a distância social. Os homens vivem cada vez mais amontoados lado a lado em aglomerações monstruosas, mas estão isolados uns dos outros. (SANTOS, 2004, p.33).

As rugosidades⁸ (SANTOS, 2002) e a técnica são relacionadas na compreensão do espaço como acumulação desigual dos tempos. Os sistemas técnicos datados de diferentes épocas definem e são redefinidos pelos lugares: um instrumento de trabalho empregado na produção social de determinada área modifica seu valor pré-existente, ou seja, seu tempo anterior. Porém sua modificação se manifesta de maneira relativa, pois os tempos se cruzam e se acomodam em um movimento conflituoso e paradoxal. Muitas vezes a difusão desigual das técnicas no espaço se confunde com as rugosidades. HUGUES apud SANTOS, 2002 esclarece

⁸ Chamemos de rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. (SANTOS, 2012, p.140).

esta diferença ao citar a difusão não homogênea das técnicas, como anomalias organizacionais dos sistemas tecnológicos que resultam no processo concomitante de atraso e progresso. Porém, a diferença reside, neste caso, no valor quase absoluto dado à técnica em si, ao passo que nas rugosidades, o valor concreto da técnica é dado pelo conjunto da sociedade (op cit, 2002). Todavia, difusão desigual das técnicas compõe-se como parte do fenômeno técnico em sua totalidade quando vista sob o viés da organização dos territórios.

As relações entre as rugosidades e o trabalho se dão sob o enfoque das divisões do trabalho, que são sucessivas e sobrepostas. Dessa forma temos duas perspectivas: a primeira considera a ideia clássica das diferentes divisões do trabalho sucessivas ao longo de um tempo histórico, a cadeia de transformações ocorridas e seus lugares. E a segunda reconhece as divisões sobrepostas num mesmo momento histórico, sendo de caráter propriamente geográfico, levando a se retomar a discussão sobre a junção entre espaço e tempo (SANTOS, 2002).

No enfoque histórico, Marx no livro *o Capital*, define o tempo da divisão social e territorial do trabalho como o tempo do modo de produção, especializando em vários ramos a vida do homem:

[...] a divisão do trabalho na sociedade desenvolveu-se muito com a ampliação do mercado mundial e com o sistema colonial que figura, entre as condições de existência gerais deste período. [...] A divisão apossa das outras esferas da sociedade, além da econômica, lançando por toda a parte a base para do desenvolvimento das espacialidades, para um parcelamento do homem que levou. A. Ferguson, o mestre

do A. Smith, exclama: “Construímos uma nação de ilhotas e não temos cidadãos livres”. (Op Cit, p.402:206).

As cidades de certo modo precisam dos prédios antigos simples, comuns, de baixo valor, incluindo os antigos e também os que já estão deteriorados pelo tempo. Caso a cidade tenha apenas prédios novos, somente empresas que tenham grande capital é que conseguirão arcar com os custos dos novos prédios. Os prédios novos demandam altos custos para serem ocupados, esses custos de certa maneira são compensados nos aluguéis cobrados pelos proprietários, e também em pagamentos de juros e amortização do custo que foi investido sobre a construção.

Para manter os custos, as empresas precisam ser muito lucrativas ou muito subsidiadas. Somente essas grandes empresas padronizadas conseguem arcar com os custos das construções novas; redes de lojas, redes de restaurantes e bancos. Bares de bairros, restaurantes típicos, e casas de penhores instalam-se em prédios antigos. Supermercados e lojas de calçados geralmente se instalam em prédios novos; boas livrarias e antiquários raramente o fazem. Teatros líricos e museus de arte instalam-se em prédios novos. Mas os fomentadores informacionais da arte – estúdios, galerias, lojas de instrumentos musicais e matérias artísticas. Sala dos fundos onde os negócios de fundo de quintal, de baixo rendimento que se instalam em prédios antigos. (JACOBS, 2011)

As novas empresas instaladas na cidade necessitam das antigas construções porque senão ela seria única na cidade e a mesma necessita de um ambiente diversificado. Necessita de prédios mais antigos para ter atração na cidade, a cidade precisa da diversidade e mistura dos

rendimentos altos e baixos. A área urbana em que as pessoas vivem e as empresas concentram seus escritórios, vai ficando velha, porque não se tem investimento no lugar e quando se tem dinheiro as pessoas e empresas vão para outros lugares, abandonando o que era seu local de residência ou empresa. Por não se ter atrativo é investido em outros locais, deixando o resto abandonado. E ano após ano os prédios antigos vão sendo substituídos pelos mais novos o que constitui uma variedade de construções na cidade. Um prédio que num período tem um alto valor, em outro período passa a ser desvalorizado.

Século XXI: a era do cidadão-consumidor

O progresso material em que alcançou a sociedade estabeleceu uma racionalidade econômica no espaço e em seus atores, e são impregnadas pelo mercado em conjunto com o Estado. Com isso, o sistema econômico acaba ditando as regras e tendo papéis primordiais na organização dos territórios e das relações sociais, incorporando sua ideologia, e assim, modificando o significado de cidadania, esta, sendo continuamente construída ao longo da história. Santos (2013, p.84) discute a evolução de tal processo:

A cidadania evolui através de um processo de lutas desenvolvidas paralelamente em diversos países, que leva da condição de “membro da sociedade nacional” no século XVIII, ao “direito de associação” no século XIX, até serem alcançados os “direitos sociais” em pleno século XX.

Na era da globalização, sobretudo dos mercados, culturas e solidariedades se dissolvem principalmente nas grandes metrópoles, dando lugar a uma identidade propriamente alienada e consumista. Segundo Santos (2013, p.86-87):

A instalação de tal estado de espírito e de tal estado de coisas precede à implantação das grandes mudanças sociais que viriam comprometé-los: o papel da máquina e do industrialismo no intercâmbio social, o uso da astúcia ou da força nas relações internacionais, a chegada do capitalismo corporativo e a instrumentalização das relações interpessoais, a vitória do consumo como fim em si mesmo, a supressão da vida comunitária baseada na solidariedade social e sua superposição por sociedades competitivas que comandam a busca de status e não mais de valores. Em tais sociedades corporativas reina a propaganda como fazedora de símbolos, o consumismo como seu portador, a cultura de massas como caldo de cultura fabricado, a burocracia como instrumento e fonte de alienação.

Nesse sentido, “a globalização implica uniformização de padrões econômicos e culturais em âmbito mundial”. (LOPEZ, 2003). No período atual a informação e o capital desempenham um papel central na reorganização espacial, onde agentes hegemônicos e o mercado impõem suas normas, suas regulações, seus signos, seus estilos, suas lógicas, suas modas e seus padrões. Conseqüentemente essa inserção de racionalidades nos espaços e na sociedade acaba por transformar suas relações e seus modos de vida.

O sistema capitalista através de agentes que detém o poder cria espaços e sociedades de controle⁹, onde não se precisa mais domesticar corpos, pois, criam-se desejos e padrões e vendem-se estilos de vida, mas, em que apenas determinados estratos sociais, os mais abastados, conseguem adentrar-se. Deve-se considerar que as novas mídias desempenham um papel fundamental neste processo de sedução imposto ao público, o que implica também em intervenções para adequar os subespaços às novas lógicas. Assim:

A urbanização fundada no consumo é, também a matriz de um combate entre a cultura popular que desertava as classes médias para ir se abrigar nos bairros pobres, cultura popular hoje defendida pelos pobres, cuja pobreza impede, afinal, sua completa imersão nessas novas formas de vida, fundadas pelo mesmo consumo que levou os pobres à cidade ou nesta fez pobres os que ainda não eram. SANTOS, 2013, p.92.

As transformações socioespaciais dadas pela difusão do sistema capitalista contribuiriam para tornar o homem cada vez mais distante da legítima cidadania. Neste modelo econômico e político consumista, o indivíduo-cidadão é tornado indivíduo-consumidor, identidade forçada pela propaganda de massas e pela articulação entre Estado e mercado. Essas intencionalidades se impregnam e são reforçadas nos espaços que lhes convém e lhes ofereçam mais vantagens de lucro e reprodução, como registramos em uma fotografia da área central de Buenos Aires. Assim, os

9

espaços urbanos, sobretudo das grandes cidades e metrópoles tornam-se lugares:

[...] onde o dinheiro se torna a medida de tudo, a economização da vida social impõe uma competitividade e um selvagismo crescentes. As causas dos males aparecem como se fossem a sua solução, círculo vicioso que escancara as portas das favelas para a cultura de massas com o seu cortejo de despessoalização e a substituição dos projetos pessoais saídos da cultura, isto é, de dentro do indivíduo, por outros projetos elaborados de fora deste mesmo indivíduo, projetos decididos a conquistar todo mundo pela força da propaganda. SANTOS, 2013, p.92-93.

Essas novas lógicas que se disseminam nos territórios acabam se apropriando do espaço urbano em todas as suas instâncias. No próximo capítulo discutiremos a refuncionalização das formas de épocas anteriores presentes na cidade de Buenos Aires para abrigar novas funções que os sentidos do atual período lhes convêm.

Conceituando fósseis urbanos: as formas históricas de Buenos Aires e a arquitetura do poder

O estilo arquitetônico de muitos edifícios históricos presentes na metrópole de Buenos Aires chama a atenção, e a partir deles pode-se fazer uma observação analítica da grandeza do poder de atração de capital que a cidade viveu em meados dos séculos XIX e XX. Nesta reflexão propomos a chamá-los de fósseis urbanos, pois se constituem como objetos empíricos para a análise de como se dava a dinâmica da cidade em um período anterior, e do papel destes no conjunto espacial urbano

portenho. Fósseis são fragmentos de vidas e condições passadas que nos permitem não somente o diagnóstico vivido pelo objeto, mas também nos possibilita entender o espaço em que tal se encontrou inserido. Assim, os fósseis urbanos representam a materialidade de um momento histórico, e nos permitem indagar as funções que estes desempenharam em contrapartida das que desempenham hoje, pois cada período oferece determinadas possibilidades reais, e também compreender a lógica do espaço e tempo em que foram símbolos de poder e hegemonia dentro do espaço urbano da cidade. Essas relíquias são de fato uma herança de um momento anterior, pois, o espaço aparece como um substrato que acolhe o novo, mas resiste às mudanças, guardando o vigor da herança material e cultural. (SANTOS, 2008).

Devemos considerar, sobretudo, que tal materialização do tempo é possível graças a utilidade das técnicas. Assim:

[...] empirizamos o tempo tornando-o material e o assimilamos, desse modo, ao espaço, que não existe sem a materialidade. A técnica entra aqui como um traço-de-união, histórica e epistemologicamente. As técnicas, de um lado, dão-nos a possibilidade de empirização do tempo, e de outro, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham. Então, essa empirização pode ser a base de uma sistematização, solidária com as características de cada época. SANTOS, 2008, p.39.

Os fósseis urbanos, juntamente com as novas formas do atual período moderno, constituem uma paisagem dentro do espaço urbano, sendo interpretada de diversas formas de acordo com a intencionalidade

e visões de mundo de cada observador. Sendo assim, é imprescindível refletir sobre o conceito de paisagem e o que ela representa em cada território. Segundo o pensamento de Santos, 1978:

[...] uma paisagem representa diferentes momentos do desenvolvimento de uma sociedade. A paisagem seria, então, o resultado da acumulação destes diferentes tempos. Para cada lugar, cada porção do espaço, esta acumulação é diferente: os objetos não mudam no mesmo lapso de tempo, na mesma velocidade ou na mesma direção. (EMMENDOERFER; DIAS; 2010)

As formas antigas presentes no espaço urbano de Buenos Aires nos remetem a uma época de poder e auge econômico/político da cidade no contexto lógico capitalista do período anterior. Atualmente, com uma nova lógica de racionalidades globais, esses edifícios já não servem as mesmas funções anteriores, pois o novo período, com seus novos sentidos os refuncionalizou. Mas, entende-se que estas formas já não representam a mesma hierarquia de poder que representavam anteriormente, perdendo sua importância corporativa para novas formas urbanas, que atualmente acolhem escritórios de consultoria, trâmites econômicos, entre outras atividades de cunho financeiro e informacional, próprias dessa nova racionalização do espaço. Nesta perspectiva:

Quanto ao espaço, ele também se adapta à nova era. Atualizar-se é sinônimo de adotar os componentes que fazem de uma determinada fração do território o lócus de atividades de produção e de troca de alto nível e, por isso, consideradas mundiais. Esses lugares são espaços hegemônicos, onde se instalam as forças que regulam outros lugares. SANTOS, 2008, p.29.

Atualmente, observa-se que estes fósseis urbanos acolhem galerias comerciais, shoppings, hotéis ou simplesmente funcionam como moradia para habitantes de determinadas classes sociais da cidade. Por fim, devemos apontar algumas exceções relacionadas à refuncionalização destes edifícios. Muitos deles, que na época representavam o poder político e a presença do Estado Nacional no território, continuam tendo a mesma representatividade dentro da capital Buenos Aires e do próprio país. Um dos exemplos que podemos colocar é a *Casa Rosada* (Figura 1), que até os dias de hoje representa uma identidade de poder do Estado Nacional dentro do espaço urbano portenho, sendo Sede da Presidência da República Argentina.



Figura 1 – Casa Rosada (Sede da Presidência da República Argentina). Fotografia: Luiz Felipe Rodrigues, 2014.

A partir destes casos podemos conferir que algumas das antigas formas urbanas das cidades ainda vivem com o mesmo espírito de sua criação, mas, incorporando novos sentidos de novas temporalidades, o

que torna imprescindível investigar as exceções de cada fenômeno, principalmente os que se dão nos espaços urbanos que são dinâmicos e inacabados, pois estão em constante mudança.

Considerações finais

A definição de fósseis urbanos proposta para designar as estruturas arquitetônicas antigas observadas no caso da metrópole de Buenos Aires, é que estas formas assim como um fóssil, representam a materialidade de um momento anterior, que nos permite reconstituir e conhecer a história e entender parte das dinâmicas vividas numa determinada época.

No atual período do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996), vivenciamos uma acelerada expansão do capital impulsionada pelas modernizações tecnológicas e informacionais, que impõem nos territórios, sobretudo, os interesses do sistema financeiro e das grandes empresas. Dessa forma, os territórios são base das estratégias empresariais e econômicas características deste período, e diferenciam-se, pois se tornam competitivos entre si para atrair investimentos e capital.

Nesta contemporaneidade capitalista e global, os agentes consumidores desempenham um papel decisivo nos circuitos espaciais econômicos próprios da lógica atual, e assim, os habitantes, principalmente das grandes metrópoles, deixam de ter uma caracterização propriamente cidadã, dando lugar a uma denominação de cidadão-consumidor, característico e próprio do contexto da era atual, pondo em

interdependência os circuitos urbanos da economia. Assim, cada período impõe modos de vida e refuncionaliza formas e subespaços de acordo com suas necessidades advindas de acordo com suas racionalidades políticas, históricas e econômicas. Sendo assim:

[...] A forma só se torna relevante quando a sociedade lhe confere um valor social. Tal valor relaciona-se diretamente com a estrutura social inerente ao período. Por conseguinte, precisamos compreender inteiramente a estrutura social em cada período histórico para podermos acompanhar tanto a transformação dos elementos naturais em recursos sociais quanto a mudança que esses novos recursos (formas) sofrem com o correr do tempo. Em suma, a sociedade estabelece os valores de diferentes objetos geográficos, e os valores variam segundo a estrutura socioeconômica específica dessa sociedade. (SANTOS, 2008, p.63).

A partir desses pressupostos, pode-se perceber que a metrópole de Buenos Aires preserva em seu espaço urbano formas e estruturas de épocas anteriores que representam as rugosidades, e que estas, convivem com formas próprias do período moderno atual e absorvem as jovialidades e as novas funções da era do cidadão-consumidor. Podemos considerar que:

O processo de ordenamento do território materializa-se no espaço e no tempo através da evolução da paisagem, refletindo incidências, no campo estético e cultural, de modelos subjacentes à organização desses territórios, sendo, simultaneamente, o resultado e o somatório das intervenções, individuais e coletivas, planejadas ou espontâneas. (SARAIVA apud BLATT, C. R.; TOMÁS, E. D.; MACHADO, E. V. 1999).

Por fim, colocamos que a paisagem urbana da cidade é resultante da materialização do tempo no espaço.

Referências bibliográficas

- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.
- BLATT, Cleide R; TOMÁS, Elaine D; MACHADO, Ewerton V. **(Re)significações de processos de urbanização, turistificação e paisagem na área central de Florianópolis**. Actas del XI Coloquio Internacional de Geocrítica. Buenos Aires, 2010.
- DELEUZE, Gilles. **Conversações**. Rio de Janeiro: 34ª Ed., 1992.
- EMMENDOERFER, L.; DIAS, V. L. N. **Dinâmica na área central de Florianópolis: reflexão sobre seu papel e sua inserção como local turístico**. INTRATEXTOS, Rio de Janeiro. vol.2, nº 1, PP. 97 – 109, 2010.
- FOCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3ª Ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. (Coleção Cidades).
- LOPEZ, Luiz Roberto. **História do Brasil Contemporâneo**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 2003.
- OLIVIER, Mongin. **A condição urbana – A cidade na era da globalização**. Tradução de *La condition urbaine: La ville à l'heure de la mondialisation*. São Paulo: Editora Estação Liberdade, 2009.
- SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Edusp, 2004.
- _____. **A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo: HUCITEC, 2002.
- _____. **Espaço e Método**. 5ª Ed. São Paulo: Edusp, 2008.
- _____. **Da sociedade à paisagem – O significado do espaço humano**. Rio de Janeiro: LTC, 1978.

_____. **O dinheiro e o território.** In: Revista **Território Territórios.** Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2002.

_____. **O espaço da cidadania e outras reflexões.** O pensamento político brasileiro 2ª Ed. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2013.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional.** 5ª Ed.: Edusp, 2008.

Buenos Aires contemporânea: fruto de uma eugenia europeia ou resultado de uma resistência?

Miriam Márcia Pacheco de Oliveira

Introdução

A espacialidade do centro da cidade de Buenos Aires está organizada de forma heterogênea, é comum observar-se construções antigas e modernas compondo as paisagens desse centro. Se por um lado, é possível depara-se com um centro cultural que em sua maior parte, mantém formas antigas apresentando rugosidades como ruas estreitas, falta de estacionamentos e garagens, por outro lado é possível deparar-se com um centro financeiro repleto de modernizações incompletas e seletivas, apresentando lugares e estruturas da globalização, os prédios antigos que se apresentam, servem de moradia para uma parcela da população, já as formas modernas e pós-modernas servem aos usos dos agentes hegemônicos, misturando sedes de corporações e prédios distintos do aparato de Estado.

Essas formas de tempos desiguais coexistem em uma mesma parcela do território, porém seus usos se dão de maneiras diferentes e por agentes diferentes também. Assim como essas diferentes formas coabitam parcelas do território, os dois circuitos da economia urbana também: o circuito superior é àquele das grandes empresas e instituições (bancos,

grandes corporações e o próprio Estado), e o circuito inferior, são as formas que as pessoas pobres ou em processo de marginalização utilizam para gerar renda a partir de atividades e organizações simples, que dependem de mão-de-obra intensiva e pouco, ou “nenhum capital (SANTOS, 1997 e ARROYO, 2008). Esses dois circuitos formam o subsistema urbano. O último estabelece relações de dependência, complementaridade ou mesmo concorrência com o primeiro, contudo, ambos pertencem a um único sistema econômico urbano, logo, não há dualismo.

O Espaço Geográfico, objeto de estudo que alicerça todas as reflexões no âmbito da ciência geográfica, é um híbrido de objetos de ações, e é constantemente alterado (SANTOS, 1996). É importante destacar que, no processo de produção do espaço, os objetos, são cada vez mais, utilizados pelos agentes sociais (hegemônicos e não hegemônicos), sob diferentes perspectivas: os hegemônicos os usam com finalidade de exploração do espaço como um recurso, visando obter lucratividade; já os não hegemônicos os utilizam para a sobrevivência, considerando assim o espaço como abrigo, onde buscam uma geração de renda mensal que, lhes propicie a possibilidade de consumo.

No centro da cidade de Buenos Aires, os usos pelo circuito superior da economia, se sobrepõem aos usos pelo circuito inferior, entretanto as expressões do circuito inferior se fazem presente nas mais diversas parcelas do território portenho, em maior ou menor escala.

Nas paisagens da cidade referida, é comum perceber-se uma grande quantidade de construções antigas, que servem ao comércio turístico, existem também edifícios modernos, porém os antigos estão em bem maior número, esses mantêm suas formas externas antigas, porém seus interiores são remodelados e refuncionalizados para finalidades comerciais e empresariais.

A maior parte desses prédios antigos é composta por construções históricas do final do século XIX, essas fazem parte da história da cidade tendo muito valor perante a sociedade argentina, muitas têm como utilidade guardar a memória do povo argentino, a memória real, ou mesmo àquela forjada e idealizada por uma minoria detentora do poder que, inspirada na Europa tentou e em certa medida conseguiu transferir, formas arquitetônicas e culturais europeias para a cidade portenha e grande parte do território argentino. Além da arquitetura e cultura, essa minoria acima citada, buscou também branquear a população de Buenos Aires e da Argentina em geral, através da imigração de europeus para o país.

A maior parte dos prédios antigos servem para afirmar uma memória ligada à Europa como elite mundial e a um sentimento de pertencimento a ela. O fato da elite argentina considerar América Latina pobre e atrasada, favorece a preferência por uma memória ligada à Europa como símbolo de riqueza econômica e cultural. Se concentrar-se o olhar sobre o centro da cidade de Buenos Aires, a de se ter a sensação de estar em uma cidade europeia organizada e harmoniosa. Porém, ao se fazer uma leitura mais profunda das paisagens da cidade em sua totalidade, será

possível constatar contrastes territoriais e sociais, típicos de metrópoles latino-americanas. Por exemplo, movimentos sociais numa praça, em pleno centro da cidade, grande número de bairros periféricos, presença de favelas em regiões centrais, fragmentação do espaço, precarização dos serviços públicos entre outros.

No centro da cidade a predominância estrutural é de elegantes construções antigas, modernas e pós-modernas, formando paisagens em conjunto com pessoas brancas de hábitos culturais europeus, já nos bairros populares e periféricos há um considerável número de construções antigas em péssimo estado, em sua maioria sem função alguma, seguidas de uma grande quantidade de construções modernas, as construções modernas, são para atender a uma parcela da sociedade de menor poder aquisitivo, a maior parte dessas construções são condomínios verticais com grande número de pequenos apartamentos por andar destinados a parcela da população de menor poder aquisitivo. Nessas regiões periféricas o número de pessoas miscigenadas mostrou-se bastante significativo.

O quadro apresentado até o momento, mostra uma Buenos Aires, fruto do branqueamento pela colonização europeia, mas também fruto da resistência indígena e da miscigenação típica da América latina e das metrópoles dos países do “terceiro” Mundo. O que leva a desmistificação de uma Argentina contemporânea, fruto de uma população branca e europeizada, sobretudo baseada em estudos e amostragens da população dos territórios de Buenos Aires e dos Pampas argentinos. Para uma maior

compreensão dessa problemática, passear na historiografia argentina se fará necessário.

De acordo com a historiografia contada por Donatti (2008):

No panorama da história contemporânea da América Latina, o mito da população argentina como totalmente branca e europeizada tem sido aceito. A crença de que a formação demográfica e cultural do país é produto da maciça imigração europeia, tornou-se um dos pilares da identidade Estado nacional. O mito ideológico de uma Argentina sem índios ou afros começou a ser construído em meados do século XIX, quando sucessivas administrações liberais procuravam atrair imigrantes europeus e investidores ingleses. Esta imagem inédita do país, recebeu um impulso quando a chamada "Geração de 1880", controlou pela força militar os vastos territórios indígenas e federalizou a cidade de Buenos Aires, colocando as bases do Estado oligárquico a serviço de latifundiários crioulos e da Bolsa de Londres.

Ainda na perspectiva do autor acima citado, sob a liderança do general Julio Argentino Roca, um civilizador de políticas oligárquicas, foram construídas as bases materiais de uma dinâmica especialização agropecuária voltada para a exportação. Com a justificativa da necessidade de mão de obra para atender essa nova dinâmica social e territorial do trabalho, imigrantes italianos e espanhóis foram atraídos e nacionalizados. Para os descendentes desses imigrantes, foi criado um sistema de educação pública eficiente e organizado.

A produção de uma historiografia liberal-nacionalista e sua difusão massiva pela escola primária e pelos grandes jornais, foram os meios utilizados para a imposição de uma tendenciosa leitura do passado e uma aceitação otimista do momento, que justificava a grande

propriedade territorial e os estratégicos investimentos britânicos apresentados como um lucro excepcional. Por intermédio dessa estratégia, a europeização demográfica da Argentina, passou a ser vista pelo seu povo, como um grande sucesso para a Nação.

Esta operação de Eugenia (branqueamento) simbólica consolidou proeminentes intelectuais e políticos da oligarquia governante, por exemplo, Estanislao Zeballos, um jurista, político, jornalista, historiador, etnógrafo, geógrafo, legislador e novelista, atuante três vezes como Ministro das Relações Exteriores de seu país, em uma conferência pronunciada a universidade norte-americana de Harvard, afirmou que “é digna de recordar-se a circunstância favorável que (na Argentina) as raças inferiores, índios e negros, quase foram extinguidas durante o primeiro século da independência”.

Por sua parte, Joaquín V. González em 1913, sustentava que “no país, onde há tempos atrás os componentes degenerativos e inadaptáveis, como o índio e o negro”, haviam desaparecido, desapareceria também a população mestiça, graças ao fluxo “da raça europeia, pura por sua origem e pura pela seleção Natural.

Esse tipo de pensamento nos reme a teoria ratzeliana que via o ser humano a partir do ponto de vista biológico e que, portanto, não poderia ser visto fora das relações de causa e efeito que determinam as condições de vida no meio ambiente. A essa concepção deu-se o nome de Determinismo geográfico, em que o homem seria produto do meio, ou

seja, as condições naturais é que determinariam a vida em sociedade. O homem seria escravo do seu próprio espaço.

De acordo com Moraes 1990, esse pensador foi bastante influenciado pela obra de Charles Darwin, que defendia o postulado de que a evolução se basearia na luta entre as diferentes espécies, de forma que aquelas que possuísem as características de melhor adaptação ao meio sobreviveriam. Ratzel, de certa forma, aplicou essas ideias à espécie e sua vida em sociedade. Os seres humanos, raças e etnias mais aptos venceriam e dominariam os povos considerados inferiores. Tais ideais basearam e justificaram teoricamente a dominação dos povos europeus, que se colocaram como uma civilização mais evoluída e desenvolvida, com a missão de dominar os povos inferiores e impor sobre eles a sua cultura e o seu modo de vida.

Até poucos anos atrás, com poucas modificações, esse tipo de leitura racista e segregadora do passado, justificada pela teoria Determinista, foi aceita pelos de fora e pelos próprios nativos argentinos. Claro que recentemente o tipo de racismo brutal de Estanislao Zeballos e Joaquín V. González, já relatado, foi deixado de lado e até mesmo repudiado.

Para analisar-se o tamanho do prejuízo causado pelo tipo de leitura mencionada, até por volta de 1880, as etnias indígenas controlavam dois terços das terras que, hoje constituem o território argentino, essa parte do território corresponderia hoje a Patagônia, ao Chaco e a boa parte do pampa úmido. Em conclusão pode-se afirmar que o racismo dos

pecuaristas e dos crioulos militares, seguem marcando a pauta para entender-se o passado argentino afim de uma maior compreensão do seu presente.

A clássica dicotomia de Sarmento; civilização e barbárie, desde 2008, tem sofrido uma ação que, por parte de alguns estudiosos pode ser considerada um golpe definitivo, pois o mito oligárquico da total europeização da população argentina, desde esse período vem passando por uma desmistificação por parte de um grupo de biólogos especializados em genética da população. Dados científicos da Universidade de Buenos Aires, a maior e mais conceituada do país Argentino, comprovou que, 56% da população argentina atual tem antepassados indígenas parcial ou total, e só 44% tem genética de ascendência europeia, além disso 10% dos habitantes da cidade de Buenos Aires possuem genética de ascendência africana. Em conclusão, o mapa genético da população argentina denuncia múltiplas mestiçagens e seis de cada dez habitantes não são totalmente brancos de pura ascendência europeia.

Esta investigação alcançou diferentes setores sociais e regiões geográficas argentinas, o que lhe dá grande credibilidade e solidez científica. Ela supera o recorte socioespacial realizado pelos ideólogos oligárquicos do princípio do século XX. Os senhores crioulos do poder e da propriedade, confundiam toda a Argentina, pois procuravam fazer amostragens apenas de Buenos Aires e dos Pampas, região que tinha uma grande concentração de "brancos de descendência europeia", os índices dessas regiões eram altos pelo fato de que, os dados étnicos e sociais que

não encaixavam na visão apologética e propagandista dos senhores, eram omitidos.

Para os cientistas sociais, as comprovações científicas feitas pelos biólogos não se configuram em uma novidade, e são aceitas com naturalidade pelos descendentes das velhas famílias rurais. Nos médios e amplos setores da sociedade, a mudança da percepção do passado não tem sido vista como uma nova ameaça, e a mitologia europeizante com mais de um século, vai se extinguindo lentamente, e a medida que essa vai se extinguindo, outra mitologia vai ganhando força, trata-se do mito da cidade global.

A partir da década de 1970, o amplo desenvolvimento da ciência unido à técnica e à informação, permitiu o advento do período denominado, técnico-científico-informacional. Tais condições passaram a ser gestadas a partir da Segunda Guerra Mundial, mas só se consolidaram a partir dos anos 1970. Daí o mercado atingiu a extensão global, acelerando o processo de mundialização do capital. Nessa perspectiva, foram criados grandes Centros dotados de lugares da globalização, esses tornaram-se cada vez mais atrativos para o capital. Para Santos e Silveira (2001), o mercado:

[...] graças exatamente à ciência, à técnica e à informação, torna-se possível, um mercado global. O território ganha novos conteúdos e impõe novos comportamentos, graças às enormes possibilidades da produção e, sobretudo, da circulação de insumos, dos produtos, do dinheiro, das ideias e informações, das ordens, dos homens[...] (SANTOS e SILVEIRA, 2001, P. 52-53).

As grandes metrópoles mundiais dotadas de grande número de lugares da globalização, costumam ser confundidas e erroneamente recebem o nome de cidades globais, essas são grandes aglomerações urbanas que funcionam como centros de influência internacional. Estão no topo da hierarquia urbana. São dotadas de técnica e conhecimento em serviços de elevada influência nas decisões vinculadas à economia globalizada e ao progresso tecnológico.

Nessas cidades, há grande concentração e movimentação financeira, sedes de grandes empresas ou escritórios filiais de transnacionais, importantes centros de pesquisas, presença de escritórios das principais empresas mundiais em consultoria, contabilidade, publicidade, bancos e advocacia, além das principais universidades.

Essas são dotadas de infraestrutura necessária para a realização de negócios nacionais e internacionais, aeroportos, bolsa de valores e sistemas de telecomunicações, além de uma ampla rede de hotéis, centros de convenções e eventos, museus e bancos. Possuem serviços bastante diversificados, como jornais, teatros, cinemas, editoras, agências de publicidade, entre outros.

Porém, conceituar essas cidades como cidades globais, seria no mínimo um equívoco. Essas cidades constantemente impõem barreiras a determinadas mercadorias e sobretudo às pessoas, até mesmo pessoas oriundas do próprio Estado Nacional, tais cidades poderiam até ser consideradas globais no tocante ao capital financeiro, pois esse não

encontra barreiras materiais nem normativas para se deslocar dentro dessas cidades.

A instituição responsável por classificar as cidades como global ou não, é a Universidade de Loughborough (Londres) em uma fase inicial e posteriormente aperfeiçoada pela Globalization and World Cities Study Group & Network. Atualmente são reconhecidas mais de 50 cidades globais no planeta, divididas em três grupos, conforme o grau de influência e importância mundial. A Europa é o continente que mais possui cidades globais. As cidades mais influentes do mundo foram classificadas em três diferentes classes (Alfa, Beta e Gama). Sendo a classe Alfa as cidades de maior influência no planeta, a Beta, intermediária, e a Gama corresponde às cidades globais de menor expressão mundial: Grupo Alfa – Esse grupo é representado por cidades como: Londres, Nova Iorque, Paris, Tóquio, Los Angeles, Chicago, Frankfurt, Milão; Grupo Beta – Entre as cidades desse grupo podemos destacar: São Francisco, Sidney, São Paulo, Cidade do México, Madri; Grupo Gama – É o grupo que possui a maior quantidade de cidades, atualmente são 35, entre elas estão: Pequim, Boston, Washington, Munique, Caracas, Roma, Berlim, Amsterdã, Miami, Buenos Aires.

Na perspectiva de Milton Santos, na América Latina, assim como nas grandes cidades do Centro do sistema, não existem cidades globais, o que existem são lugares e estruturas da globalização, as cidades latino-americanas, em especial, as grandes metrópoles, são desiguais e

fragmentadas, apresentando altos índices de pobreza e marginalidade, segregação socioespacial, crescimento desordenado entre outros.

Se as cidades fossem realmente globais, logo seus cidadãos seriam cidadãos do mundo, de um mundo globalizado sem fronteiras, onde todos seriam “iguais”, portanto, teriam o mesmo direito de acesso a serviços e ao consumo.

Se as cidades ditas “globais”, fossem realmente globais, suas fronteiras seriam abertas para as pessoas e não apenas para as mercadorias. No livro, *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Milton Santos critica as formas de “globalização” existentes, pois para o autor, a globalização só existe no campo ideológico e na massificação da informação. Mediante esse fato, ele apresenta a proposta de uma globalização, onde o tipo de política adotada pelos senhores da oligarquia argentina no passado, são refutadas e a heterogeneidade e a miscigenação são tidas, como a maior riqueza dos povos contemporâneos. Em sua crítica e proposta, o autor apresenta a globalização como fábula, perversidade e possibilidade.

O mundo globalizado, visto como fábula, erige como verdade um certo número de fantasias, cuja repetição, entretanto, acaba por se tornar uma base aparentemente sólida do mundo tal como nos fazem crer: a globalização como fábula. Na interpretação do autor, a máquina ideológica que sustenta as ações preponderantes da atualidade é feita de peças que se alimentam mutuamente e põem em movimento os elementos essenciais à continuidade do sistema. Damos aqui alguns exemplos. Fala-

se, por exemplo, em aldeia global para fazer crer que a difusão instantânea de notícias realmente informa as pessoas. A partir desse mito e do encurtamento das distâncias — para aqueles que realmente podem viajar — também se difunde a noção de tempo e espaço contraídos. É como se o mundo se houvesse tornado, para todos, ao alcance da mão.

Um mercado avassalador dito global é apresentado como capaz de homogeneizar o planeta quando, na verdade, as diferenças locais são aprofundadas. Há uma busca de uniformidade, ao serviço dos atores hegemônicos, mas o mundo se torna menos unido, tornando mais distante o sonho de uma cidadania verdadeiramente universal. Enquanto isso, o culto ao consumo é estimulado. Fala-se, igualmente, com insistência, na morte do Estado, mas o que estamos vendo é seu fortalecimento para atender aos reclamos da finança e de outros grandes interesses internacionais, em detrimento dos cuidados com as populações cuja vida se torna mais difícil.

Esses poucos exemplos, recolhidos numa lista interminável, permitem indagar se, no lugar do fim da ideologia proclamado pelos que sustentam a bondade dos presentes processos de globalização, não estaríamos, de fato, diante da presença de uma ideologização maciça, segundo a qual a realização do mundo atual exige como condição essencial o exercício de fabulações.

O mundo como é: a globalização como perversidade. De fato, para a grande maior parte da humanidade a globalização está se impondo como uma fábrica de perversidades. O desemprego crescente torna-se

crônico. A pobreza aumenta e as classes médias perdem em qualidade de vida. O salário médio tende a baixar. A fome e o desabrigo se generalizam em todos os continentes. Novas enfermidades como a AIDS se instalam e velhas doenças, supostamente extirpadas, fazem seu retorno triunfal. A mortalidade infantil permanece, a despeito dos progressos médicos e da informação. A educação de qualidade é cada vez mais inacessível. Alastram-se e aprofundam-se males espirituais e morais, como os egoísmos, os cinismos, a corrupção. A perversidade sistêmica que está na raiz dessa evolução negativa da humanidade tem relação com a adesão desenfreada aos comportamentos competitivos que atualmente caracterizam as ações hegemônicas. Todas essas mazelas são direta ou indiretamente imputáveis ao presente processo de globalização. Algumas das questões colocadas pelo autor em alguns países em parte já foram superadas, porém esse não é o caso da Argentina nem de Buenos Aires.

Ao bordar o tema: o mundo como possibilidade, o autor diz que, é possível pensar em uma outra globalização, pensar na construção de um outro mundo, mediante uma globalização mais humana. Onde as bases materiais do período atual sejam, entre outras, a unicidade da técnica, a convergência dos momentos e o conhecimento do planeta. São nessas bases técnicas que o grande capital se apóia para construir a globalização perversa da qual foi falada acima. Mas, essas mesmas bases técnicas poderão servir a outros objetivos, se forem postas ao serviço de outros fundamentos sociais e políticos. Parece que as condições históricas do fim

do século XX apontavam para esta última possibilidade. Essas novas condições tanto se dão no plano empírico quanto no plano teórico.

Considerando o que atualmente se verifica no plano empírico, podemos, em primeiro lugar, reconhecer um certo número de fatos novos indicativos da emergência de uma nova história.

O primeiro desses fenômenos é a enorme mistura de povos, raças, culturas, gostos, em todos os continentes. A isso se acrescenta, graças aos progressos da informação, a "mistura" de filosofias, em detrimento do racionalismo europeu. Um outro dado de nossa era, indicativo da possibilidade de mudanças, é a produção de uma população aglomerada em áreas cada vez menores, o que permite um maior dinamismo resultante da mistura dos povos. Trata-se da existência de uma verdadeira sociodiversidade. Todo esse aglomerado de pessoas e culturas, favorecem a construção de uma cultura popular que se serve dos meios técnicos antes exclusivos da cultura de massas, permitindo-lhe exercer sobre esta última uma verdadeira revanche ou vingança.

É sobre tais alicerces que se edifica o discurso da escassez, afinal descoberta pelas massas. A população aglomerada em poucos pontos da superfície da Terra constitui uma das bases de reconstrução e de sobrevivência das relações locais, abrindo a possibilidade de utilização, ao serviço dos homens, do sistema técnico atual.

No plano teórico, o que verificamos é a possibilidade de produção de um novo discurso, de uma nova metanarrativa, um novo grande relato. Esse novo discurso ganha relevância pelo fato de que, pela primeira vez

na história do homem, se pode constatar a existência de uma universalidade empírica. A universalidade deixa de ser apenas uma elaboração abstrata na mente dos filósofos para resultar da experiência ordinária de cada homem. De tal modo, em um mundo datado como o nosso, a explicação do acontecer pode ser feita a partir de categorias de uma história concreta. É isso, também, que permite conhecer as possibilidades existentes e escrever uma nova história.

Considerações finais

A comprovação de que, apenas 44% da população da Argentina contemporânea é de raça branca e que, sobretudo dessa porcentagem nem todos são de descendência europeia, que 56% do total da população do país é miscigenada, sobretudo de origem indígena e que 10% da população argentina, de Buenos Aires até então considerada uma cidade branca de descendência europeia é de descendência afro, possibilita evidenciar que a Buenos Aires contemporânea é tanto fruto da tentativa da eugeniização e europeização da Argentina, quanto da resistência dos povos originários e povos afros. Isso é evidenciado nas formas arquitetônicas, na fisionomia das pessoas e sobretudo na cultura. Os fatores mencionados são bastante marcantes na configuração socioespacial da cidade portenha.

Entretanto a maior riqueza dessa cidade não é sua pomposa beleza estrutural nem arquitetônica, tão pouco a herança deixada pela colonização por parte dos brancos europeus, sua maior riqueza é exatamente aquela que no passado julgavam ser sua pobreza e o motivo

de seu atraso econômico e cultural. A miscigenação do seu povo e a riqueza cultural gerada pela mistura de raças graças à resistência dos povos originários, a recolonização e ao meio- técnico-científico-informacional que, tornou a metrópole argentina, um atrativo não só para o mercado global, mas também para os mais variados povos.

Bibliografia

BERTONI, Ana Lilia. **Patriotas, cosmopolitas y nacionalistas**. La construcción de la nacionalidad argentina a fines del siglo XIX. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2001.

CARVALHO, Mônica de. **Cidade global**: anotações críticas sobre um conceito. Scielo, 2000. disponível em:<http://www.scielo.br/pdf/spp/v14n4/9753> acesso dez. De 2014.

DONATTI, Carlos M. Tur. - La Argentina Blanca y Europeizada: la agonía de un mito oligárquico – México, DEAS-INAH, 2006.

.GAIGNARDE, Romain. **La Pampa argentina**: Ocupación, poblamiento, explotación. De la conquista a la crisis mundial (1550-1930). Ediciones Solar, Buenos Aires, 1989; p. 304.

SEEMANN, Jorn .**Terra Brasilis** (Nova Série) 1 (2012): História da Geografia e Geografia Histórica - Friedrich Ratzel entre Tradições e Traduções: Uma Breve Abordagem Contextual . Disponível em terrabrasilis.revues.org/180 – acesso em nov. de 2014.

POMER, Léon. **El soldado criollo**. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1971; p. 105.

MASSÉ, Juan Bialek - **Las clases obreras argentinas a comienzos de siglo**; Nueva Visión, Buenos Aires, 1973; pp. 23 y 32. J. Páez, op. cit., p. 28.

MOLAS, Ricardo E. Rodríguez. **Historia social del gaucho**. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1982; p.240. Ídem, p. 241.

MORAES, A. C. R. (org.). 1990. **Ratzel**. São Paulo, Atica.

MOREIRA, R. 1989. **O que é Geografia?** São Paulo, Brasiliense

PEDRO, Navarro Floria. “**Un país sin indios**. La imagen de la Pampa y la Patagonia en la geografía del naciente Estado argentino”. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, número 51, 1999.

PEKER, Luciana. “**Soy morocha**”. “Las 12”, suplemento cultural del diario Página 12, Buenos Aires, 5 de agosto de 2005; pp. 2 y 4.

SANTOS, Milton. **Por Uma Outra Globalização**: do pensamento único à consciência universal. Ed. Record, 2001.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: Território e Sociedade no Início do Século XXI - Editora: RECORD; Ano de Edição: 2001.

SCHÁVELZON, Daniel. **Buenos Aires Negra**. La arqueología histórica de una ciudad silenciada. Emecé, Buenos Aires, 2003.

.SCOBIE, James R. **Revolución en las pampas**. Historia social del trigo argentino, 1860-1910. Solar Hachette, Buenos Aires, 1968; p. 104; y Roberto Cortés Conde. **El progreso argentino, 1880-1914**. Sudamericana, Buenos Aires, 1979; pp. 68-72.

SHUMWAY, Nicolás. **La invención de la Argentina**. Historia de una idea. Emecé, Buenos Aires, 1993.

TRIFILO, S. Samuel. **La Argentina vista por los viajeros ingleses, 1810-1860**. Gure, Buenos Aires, 1959.

A práxis urbana dos excluídos dentro da metrópole de Buenos Aires.

Felipe Lara Falcão

Introdução

A cidade de Buenos Aires, declarada capital federal em 1880 é a metrópole mais importante do país, ocupa uma extensão territorial de 200 Km², com uma população de 2.890.151 pessoas, distribuídas em 15 distritos, sendo que há uma densidade de 15.000 habitantes por quilometro quadrado, segundo dados do Diagnóstico do Déficit habitacional de Buenos Aires, ano de 2013, com base em dados do Censo de 2010. Os setores populares têm desenvolvido, já há algum tempo, formas e práticas urbanas, em que as estratégias de habitação informais como, as vilas, ocupações de imóveis, assentamentos, espalhados pela capital argentina, Buenos Aires, estão cada vez mais crescentes e presentes na paisagem urbana da metrópole.

O fenômeno das ocupações de prédios abandonados, criação e recriação de, favelas e assentamentos informais que ocorrem na metrópole argentina, pode ser facilmente verificado em outras metrópoles, como as de: Caracas, São Paulo, Bogotá, Lima, entre outras, nesse tipo de análise, há variados trabalhos dentro da geografia urbana que aqui não serão trabalhados. Nesse sentido, pretendemos neste texto, apontar como se deu o crescimento dos assentamentos urbanos na capital argentina e quais

as práticas urbanas de gestão autônoma realizadas pelos setores populares que não possuem o seu direito à cidade atendido pelo aparelho do Estado, ou seja, ao espaço urbano, provido de oportunidades igualitárias e disponibilidade, entre as classes sociais, de acesso ao emprego, às infraestruturas, como (transporte público, lazer, educação, saúde, etc.)

Portanto, uma outra questão, precisa ser posta ao leitor no sentido de se refletir acerca da práxis urbana dos mais pobres, em cidades como a de Buenos Aires, ou seja, como e quando se deu o crescimento dos assentamentos informais (*asentamientos*) e que tipo de segregação orientada pelos agentes públicos e privados ocasionou este fator, para responder a tal questionamento, precisamos rever alguns conceitos e categorias da geografia urbana que tentam explicar o crescimento e a morfologia das aglomerações metropolitanas do atual período, caracterizado pela globalização da economia e pelo pensamento único.

As metrópoles modernas na economia globalizada

Durante as décadas de 1970 e 1980 muitas foram as teorias e os conceitos criados para se entender as metrópoles latino-americanas, em que se buscava entender como se daria a centralidade das metrópoles, à partir do momento, que estas se projetassem no mercado internacional ou, dito de outra forma, na globalização nascente e, que só foi possível, através das crescentes e aperfeiçoadas tecnologias da informação, logo, se acreditava, talvez, que a expansão metropolitana das metrópoles estaria

diretamente relacionada à sua forma de inserção na economia globalizada, nesse sentido, muitos autores e teóricos criaram denominações, que mesmo em menor medida, estão presente no vocabulário de pesquisados e geógrafos da atualidade, como: “Cidade Informacional” de Castells, “Cidade Global” de Saskia Sassen, “Cidade Pós-Moderna”, por Amêndola, “Metrópole Desconectada”, por Geddes, entre muitas outras definições que tentam de certo modo, explicar essa nova forma de criação e reformulação das metrópoles mundiais, em vista de sua iminente inserção no meio que (SANTOS, 1994) caracteriza como, técnico-científico e informacional e que surge, através da evolução das técnicas de informação, comunicação, etc....surgidas e aprimoradas à partir do pós-guerra.

Em se tratando, da nova morfologia urbana que surge nas cidades latino-americanas, (MATTOS, 2005) atribui às novas relações econômicas transfronteiriças requeridas pela geografia inscrita na economia globalizada, uma transformação das metrópoles, pois estas passam a fazer parte de um esquema do “tipo eixos e redes” (hubs & networks). Logo, concordamos com Mattos, citando (VELTZ, 1996, p 61) que “as metrópoles modernas não são mais sistemas autocentrados, mas poderosos entrecruzamentos de múltiplas redes. ”

As metrópoles modernas atuam como ilhas regionais preocupadas com sua relação com outras metrópoles internacionais de mesmo peso, seja, econômico, político ou social, disto surgem os diversos rankings mundiais de melhores ou piores cidades para se fazer negócio, os

mais caros ou menos caros metro/quadrados para se comprar, cidade com maior disponibilidade deste ou daquele tipo de serviço, a mais segura e, a menos e, assim por diante. Os parâmetros internacionais de hierarquia urbana, centralidade, urbanização, integração física, etc, afim, de se adequar aos parâmetros internacionais do que, deve vir a ser, uma metrópole, independentemente de sua localização, cultura, história, injeta-se conforme um modelo único e um pensamento único que tantos geógrafos, cientistas sociais criticam há tempos, assim Buenos Aires, dentro dessa lógica não escapa da cartilha imposta pelo mercado internacional, ou seja, os ditames do atual momento histórico, dito globalizado e que não conhece fronteiras, segundo os entusiastas neoliberais que atuam para reduzir os territórios, todos eles, à relação de valor para a reprodução do capital.

Segregação dentro da metrópole: a nova hierarquia imposta pela ditadura

Segundo (CARMAN, 2004) duas leis fizeram com que os setores populares, aqui tratados como, excluídos do direito à cidade, tivessem sua forma de ocupar a cidade de maneira digna, impedida. Trata-se das leis que legislam sobre aluguéis (1977) e a modificação do código de planejamento urbano (1977) ambas criaram, portanto, sérias restrições ao acesso à moradia urbana, caracterizando, portanto, uma forma de segregação espacial que resultou em uma metrópole, cada vez mais,

fragmentada em bairros, vilas, assentamentos, etc. A primeira lei, segundo a autora, que versa sobre a relação inquilino-proprietário trouxe, a primeira fragmentação, pois após o término dos contratos, muitos se viram desalojados e passaram a viver em casas de amigos, pensões, hotéis ou em favelas, as chamadas (*villas miseria*) a segunda lei, também excludente, elevou o preço dos imóveis e passou-se, a privilegiar a construção de imóveis para os mais abastados, dos estratos superiores da classe média *portenã* ou da classe média internacional. Além, desses dois fatores, precisamos colocar em pauta as expropriações para a construção de autopistas, para a revitalização de espaços verdes, realocação industrial, fenômeno este, muito bem conhecido pelos paulistanos que viveram na década de 1970.

A morfologia urbana de Buenos Aires no atual período

Para (MATTOS, 2005) as metrópoles latino-americanas possuem uma nítida tendência ao espraiamento, fenômeno análogo das cidades norte-americanas, o que ampliaria a metropolização. Para o autor, o modelo que agora se intensifica, é o modelo de Los Angeles, em que os automóveis e as tecnologias da informação desempenham papel chave na expansão dos territórios e das práticas urbanas, o que faz com que as cidades pensadas conforme seus fluxos de matéria e informação deixem de fora, os setores populares. Nessa linha de raciocínio, concordamos em conjunto com Mattos, quando (VAINER, 2000) atribui aos novos gestores urbanos, público e privados, a tarefa de vender a cidade como

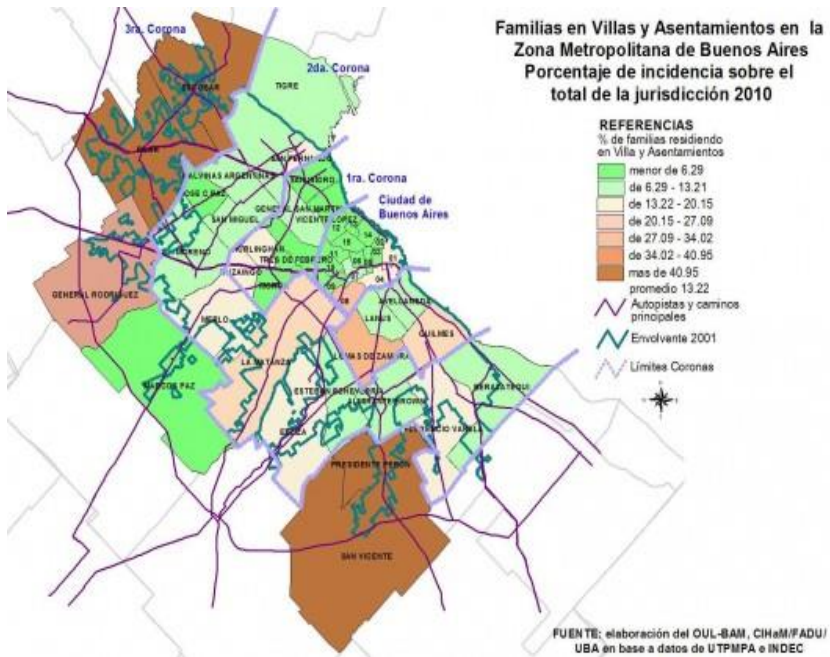
uma mercadoria a ser vendida em um mercado internacional, cada vez mais competitivo e exigente, porém, para isso, haveria por parte dos gestores a tarefa de se atuar no imaginário dos que residem na cidade para que estes, aproveitem projetos urbanísticos e de gestão para que a “cidade pátria” possa ser referência no mercado internacional de cidades que ofertam serviços requeridos pelo capital, agora internacional e presente em todos os lugares.

Déficit habitacional: um problema em comum na América Latina?

As carências de habitação digna e com preço justo podem ser encontradas em qualquer metrópole latino-americana, por isso classificamos este item, com o título, um problema comum, pois tanto os argentinos, quanto os moradores de qualquer metrópole latina padecem da falta de moradia. Em Buenos Aires, este tipo de fato social segue crescendo e os conflitos entre o Estado e os setores das camadas sociais mais desfavorecidas também. Analisando através de uma perspectiva temporal e socioterritorial, ou seja, que se inscreve dentro do território, a metrópole de Buenos Aires, desde a década de 1970, sofre com a forte segregação social dentro de seu território o que proporcionou, uma fragmentação e, um espraiamento das classe mais pobres para as periferias da cidade, porém com fortes mazelas sociais, além desse fator, tratado neste texto, não devemos nos esquecer do papel dos fluxos migratórios dos argentinos das diversas partes do país, em direção à capital, o que acaba por intensificar o processo de expansão da metrópole para suas

áreas de entorno. No entanto, neste trabalho nos fixaremos na evolução, abaixo exemplificada, através da cartografia do agravamento de carência de habitat na região metropolitana.

Expansão de família em *villas* e assentamentos na zona metropolitana de Buenos Aires



Fonte: plataformaurbana.cl

Considerações Finais

Muitos são os estudos publicados e financiados dentro da América Latina sobre a inserção da América Latina na economia internacional, fortemente desregulada e com problemas histórico-culturais comuns, nossas veias continuam abertas e a sangrar, ou ainda não conhecemos os resultados da expansão metropolitana desordenado e que não considera a dimensão social, quando busca gerir a cidade. Este trabalho procurou demonstrar como a metrópoles argentina, Buenos Aires, possui e padece dos mesmos problemas que muitas outras metrópoles possuem. O déficit habitacional, a presença de (*villas miseria*) e a proliferação de habitações informais em uma cidade que cresceram e tiveram um forte processo de segregação socioespacial.

Referências Bibliográficas

CARMAN, María **“la ciudad visible y la ciudad invisible: el surgimiento de las casas tomadas en Buenos Aires”** Población y Sociedad N10/11, 2003-2004; Disponível em: <http://www.poblacionysociedad.org.ar/archivos/12/P&S-12-13-art02-carman.pdf>; Acesso em: 10/10/2014.

Instituto de Vivienda: Déficit habitacional; Série de Informes Situación Habitacional CABA, disponível em: <http://www.buenosaires.gob.ar/institutodevivienda/serie-de-informes-situacion-habitacional-caba> Acesso em: 10/12/2014.

MATTOS, de A. Carlos **“Crescimento Metropolitano na América Latina, Los Angeles como referência?** In: Economia e Território; Organizadores: Mario Borges Lemos; Clébio Campolina Diniz; Belo Horizonte, Editora da UFMG, 2005.

SANTOS, Milton. “**A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**” Milton Santos. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos; 1)

Web sites consultados

<http://www.ign.gob.ar>

<http://buenosaires.gob.ar>

Apropriações espaciais na Cidade de Buenos Aires: Estudo e levantamento das estratégias de construção do território pelos agentes de cultura da cidade.

Jhonata Jefferson Fernandes

Introdução

Este trabalho apresenta os elementos que constituem minhas considerações analíticas sobre o processo de consolidação de estratégias sócio espaciais atreladas ao cotidiano dos habitantes da cidade de Buenos Aires, Argentina. Este artigo traz como proposta central a problematização dos usos do território da cidade de Buenos Aires pelos atores invisíveis que compõem o circuito cultural alternativo. Em linhas gerais, compreendendo como circuito cultural alternativo, as formas de fazer cultura que se estabelecem à margem da indústria cultura da cidade. O teatro, a música e a dança, são alguns dos exemplos de expressão, componente essencial para o reconhecimento coletivo, este, que está correlacionado diretamente com a “identificação” entre as pessoas neste circuito alternativo.

O sentimento comum criado a partir destas relações de identidade fortalece o norteamento das ações coletivas destes atores. Neste sentido, a marginalização sofrida se converte em elemento de identificação coletiva, símbolo de caráter “resistente”.

É a ressignificação de modelos sociais hegemônicos, construindo o questionamento dos processos cabíveis ao negócio, mero produto mercantil, gerenciado pela indústria cultural. É a crítica despertada entre os ensaios comuns de pessoas que participam de forma correlacionadas ao uso do território.

A normatização (leis, campanhas, projetos, agências reguladoras e etc.) da política de defesa da propriedade, advinda das mentes de negócios capitalistas, se soma na equação reprodutiva da indústria cultural sistemática, sendo as concepções e externalizações espaciais, sejam elas de cunho intelectuais, direitos autorais e questões sobre a produção da cultura. Tal normatização adquirida pelo Estado como fonte de regulação e beneficiamento de setores específicos, se faz clara.

É a forma que a instituição do setor público adquiriu neste viés, partindo do recorte analítico dos usos territoriais.

Portanto se posicionar em caráter autoexcludente como forma de resistência é estratégia que se faz inerentes a inúmeras formas de produção, reprodução e apropriação do espaço, refletindo nas ações dos agentes envolvidos.

A juventude se soma, ocupa e constrói formas reprodutivas socioespaciais, apropriando-se de concepções próprias que evidenciam elementos da contradição cotidiana da metrópole. O reconhecimento comum destas contradições clareia a consciência coletiva tomando posicionamentos e pautas organizadas.

Como aponta João B. M. T. Filho:

Para Lefebvre, a estrutura do espaço organizado não é uma estrutura autônoma com suas próprias leis de funcionamento e transformação, nem tampouco uma mera expressão da estrutura de classes emergindo das relações de produção. Ela é um componente, dialeticamente definido, das relações gerais de produção, que são simultaneamente sociais e espaciais. Entretanto, as relações (espaciais) de produção não são dissociadas das relações (sociais de produção), mas sim dialeticamente inseparáveis, num materialismo histórico-geográfico.” (apud Revista Espinhaço, 2013 2(1): 41-51)

É dessa forma que o entendimento de que as relações socioespaciais constroem cotidianamente o território, assim ressignificando este e tornando “útil”. A forma concebida ao espaço urbano é realizada através de diversos elementos de uso exclusivo de atores específicos e inerentes ao capital. A ocupação de espaços especulativos, inerentes ao capital imobiliário, por movimentos culturais surge, portanto, como exemplo de “suspiro humano” que se apropria do território e expressa claramente e necessariamente a individualidade nos espaços urbanos. A cidade autônoma de Buenos Aires, representa em estatísticas populacionais cerca de um décimo da população nacional. Os fluxos de pessoas nesta capital são enormes, calcula-se em torno de dez milhões de visitas turísticas nacionais e internacionais tendo como destino as atrações da capital Argentina. Estes fluxos não se expressam somente em número populacionais, a fluxo de capitais, informação etc., agregam fatores centrais na compreensão das múltiplas estratégias de uso deste território.

O caso dos fluxos de capitais advindos do turismo nos entornos do estádio La Bombonera, estádio da década de quarenta, que tem representatividade sacralizada, é um santuário para a torcida do time de futebol Boca Junior's. Este bairro, é composto majoritariamente por população proprietária de poucos capitais financeiros. A quantidade de cortiços revela as situações precárias de habitação. É um bairro popular, que têm como paixão coletiva, símbolo de identificação comum, o time do Boca Junior's. A simbologia do “Boca” se faz divina no imaginário coletivo do bairro, se assemelha a um sentimento bairrista.

A espacialização destes fatores culturais, transita entre as formas de “fazer” cultura, como modalidade comercial, relação financeira. Iniciativas locais, atraem capitais que fomentam o circuito cultural local, porém os investimentos no ramo cultural debruçam-se no nicho turístico, onde os fluxos dos capitais estrangeiros representam quantias expressivas. Tal relação de convivência conjunta entre forma de resistência cultural e indústria da cultura, exemplifica as relações de competição por influência no desenrolar da construção do cotidiana. Nessa relação de mão dupla, as construções espaciais sintetizam, João B. M. T. Filho, neste sentido, escreve que:

... o espaço social intervém no modo de produção, ele também muda conforme mudam os modos de produção (e as sociedades). O conceito de espaço reúne o mental e o cultural, o social e o histórico, segundo a lógica da *simultaneidade*: justaposição na inteligência e na junção material de elementos. (Revista Espinhaço, 2013 2(1): 41-51)



Figura 1: Turista em pose para foto com uma dançarina de tango. Geralmente os turistas são abordados por artistas, que cobram por registro fotográfico.

A forma de apropriação com que os agentes “fazedores” de cultura caracterizam estratégias perceptivas sobre o espaço é também uma prática real de “reforma” que estes agentes culturais reproduzem.

A ocupação de espaços físicos para a prática de formas culturais, música, teatro, dança e etc, evidencia aspectos resistentes e latentes a juventude da metrópole que se auto-organiza, nos aspectos ligados a movimentação social em si, quanto aos aspectos relacionados a construção física do espaço. Ocupar imóveis como manobra de consolidação de espaços físicos, buscando uma estruturação real, traz a claridade parte do

posicionamento de combate as práticas capitalistas reproduzidas no modelo de construção urbano.

O grande número de instituições culturais governamentais na cidade de Buenos Aires é percebido ao contabilizarmos, minimamente nove instituições entre, elas a Orquestra Nacional, Coro Polifônico Nacional, Teatro Cervantes, Museu de Belas Artes, Arte Decorativo, de Gravações, Arte Oriental, Biblioteca Nacional, Fundo Nacional das Artes, Instituto Nacional de Cinematografia e Artes Visuais.

Sendo assim, podemos apontar a influência expressiva do capital hegemônico em questões práticas concernentes ao espaço: construção de imóveis, repartição de investimentos, divisão do trabalho, dos capitais fundiário, comercial e financeiro (LEFEBVRE, 2006).

Por todo ello, la ciudad no sólo debe ser lo que es em tanto cidade, si no que además debe representar al modelo cultural y simbólico de la Nación Argentina. Buenos Aires es la primeira imagen que proyecta el país, es la vía de entrada más importante de sus visitantes del exterior... (PLAN ESTRATÉGICO DE CULTURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 2001, p. 2).

Essa é a imagem mercadoria que a gestão da cidade de Buenos Aires constrói sobre os interesses da publicidade. É assim que os processos de espacialização se direcionam às propostas de consolidação de uma “modelo”, “marca”, incentivando as negociações e investimentos. Relações conflitantes inerentes ao cotidiano da grande metrópole de Buenos Aires são inerentes, o uso de espaços como o metrô para manifestações musicais, por exemplo, nos revela as facetas que este espaço

elaborado para o serviço público de transporte ferroviário, seja, apropriado e concebido conforme as relações interpessoais dos indivíduos com o seu entorno.

A alienação da vida cotidiana também se reproduz entre os habitantes, seres pulsantes da cidade. O cotidiano alienante de mão dupla, consome a consciência sobre a concepção do espaço, abrindo brechas espaço-temporais. Tal processo se dá de maneira dupla já que o mesmo se desenrola nas esferas mais íntimas e privadas do cotidiano até os setores hegemônicos mais complexos. Como exemplo, o músico que faz sua canção nas estações de trem, o trabalhador e o engenheiro chefe da empresa de trens, constituem maneiras particulares de relacionamento construtivo e cotidiano com um espaço em comum, porém suas concepções sobre este espaço se dão de formas distintas umas das outras. No documento “*Plan Estratégico de Cultura de La Ciudad de Buenos Aires*”, elaborado pela Secretária de Cultura da mesma cidade, traz dados relevantes a porcentagem da parcela destinada a pasta de cultura do governo local, tal estatística gira em torno 4,17%, sendo o valor destinado a cultura de montante de \$145.990.459 para o ano de 2001.

É neste sentido, que em linhas gerais, a apropriação e construção espacial na cidade de Buenos Aires se dá entre elementos inúmeros e adversos que perpassam esferas verticais e horizontais. Todas as formas aqui ressaltadas de apropriação e uso do espaço, se fazem constantes nos processos de consolidação do espaço. É a dinâmica socioespacial que

incrementa a metrópoles, como a de Buenos Aires, características que distinguem estas cidades.



Figura 2: Músico realizando intervenção artística no metrô de Buenos Aires. Fonte: (<https://brasiliamaranhao.wordpress.com/2013/07/31/martin-musotto/>)

Referências Bibliográficas

ADORNO, T. W e HORKHEIMER, M. **Dialética do Esclarecimento**. Fragmentos Filosóficos. 1947.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão : início – fev.2006

Plan estratégico de cultura de la ciudad de Buenos Aires. Informe ejecutivo de la fase I: diagnóstico y formulación estratégica. Secretaría de Cultura do Governo Autônomo da Cidade de Buenos Aires. Buenos Aires. 2001.

TONUCCI, J. B. M. F. Espaço e território: um debate em torno de conceitos-chave para a geografia crítica. **Revista Espinhaço**, 2013 2(1): 41-51.. Filho.

Análise da cadeia de *quioscos* “Open 25hs” – Buenos Aires.

Camila Loureiro

Introdução

O presente artigo apresenta-se como um exercício de análise e compreensão da existência, permanência e prováveis consequências sociais e econômicas de uma cadeia de *quioscos* insistentemente presente na área central de Buenos Aires e redondezas, o “Open 25hs”. Além disso, pretende-se não somente analisar a rede em si, como também sua cadeia de relações com o centro da cidade, onde predomina, suas conexões com o cotidiano dos sujeitos e suas articulações com escalas mais distantes, de forma direta ou indireta.

A partir da visita de campo à cidade de Buenos Aires, constatou-se, através de uma observação empírica, uma enorme quantidade de *quioscos* com, porém principalmente sem a marca “Open 25hs”, o que levou a diversos questionamentos acerca de sua existência e implicações não-visíveis, uma vez que no que diz respeito à paisagem da área central da cidade, aparenta ter grande importância na configuração socioespacial e econômica, dado o grande número de estabelecimentos deste tipo.

Devido ao fato de que há pouca literatura acadêmica específica sobre o tema, os dados e informações encontrados são provenientes em

sua maioria de revistas e jornais argentinos *online*, blogs e página oficial da rede “Open25hs”.

Conta-se que o *quiosco* como negócio tipicamente argentino tem origem em fins do século XIX, quando moradores, principalmente imigrantes italianos, passaram a abrir as janelas de suas casas para vender cigarros a passageiros que ali esperavam a chegada de bondes. A isto se somam os imigrantes gregos que possuíam afinidades com a venda de guloseimas¹⁰.

Os conceitos de Milton Santos (2008) de circuitos econômicos já nos podem auxiliar na compreensão da origem dos *quioscos* neste primeiro momento: emerge na economia argentina um específico ramo de atividade, típico de circuito inferior¹¹, porque de organização primitiva não-burocrática, familiar, com pequena quantidade de estoque e ausência de elementos como crédito bancário, custos fixos, publicidade, tecnologia e capital inicial. Este circuito é intimamente dependente do circuito superior da economia, sendo este caracterizado pela presença de uma tecnologia avançada, organização burocrática, grande quantidade de estoque e custos fixos, entre outros que dependerão de sua organização e

¹⁰ Cervetto Carina, Contino Roxana y Suarez Liliana (2009). Inmigración griega en Argentina. XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires. <http://www.aacademica.com/000-062/697.pdf> ACESSO 04/12/2014

¹¹ SANTOS, M. O Espaço Dividido, 2ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Edusp, 2008. p. 42.

comportamento (o que também vale para o circuito inferior), sua posição na economia mundial e do grau de avanço do sistema capitalista.¹²

Esta dependência se confirma quando sabemos que foi a partir da observação de pessoas à espera dos bondes, que os próprios fabricantes de cigarros começaram a encorajar moradores das redondezas a abrirem seus pequenos negócios¹³, encorajamento este que provavelmente não encontrou resistência, dada a situação de trabalho precária que os imigrantes em geral encontraram nos países sul-americanos neste período. Desta junção de interesses muito desiguais, quer dizer, fabricantes querendo vender e pessoas necessitando sobreviver, abrem-se as primeiras janelas que viriam a se tornar os *quioscos* argentinos, ou um claro exemplo de estratégia de sobrevivência dando origem a uma parcela do circuito inferior, e sem dúvida apreciada pela parcela “fabricante de cigarros” do circuito superior.

Apesar de a fundação da *Unión Kiosqueros de la República Argentina* datar de 1940¹⁴, esta modalidade comercial se disseminou de fato no país a partir da década de 1990, quando das demissões massivas oriundas das

¹² Observe-se que, nas palavras de Milton Santos, “a definição de cada circuito não se satisfaz com a enumeração de seus elementos” e “A definição não é rígida. (...) é necessário notar vários desvios” que ele tratará de explicitar ao longo de sua obra. No entanto, para os fins que cabem a este artigo, espera-se que a descrição utilizada seja suficiente para expor a ideia geral dos conceitos.

¹³ <http://www.lanacion.com.ar/1074661-los-quioscos-una-idea-portena-que-puede-morir>

¹⁴ <http://www.ukraweb.org.ar/qesukra.html>

reformas exigidas pelo regime neoliberal, levadas a cabo pelo então presidente Carlos Menem: muitos dos argentinos atingidos utilizaram suas indenizações para inaugurar *quioscos*¹⁵. Dessa forma, podemos observar que a cultura dos *quioscos* argentinos toma força por motivo de estratégia de sobrevivência – novamente – de trabalhadores dispensados pela precarização do trabalho trazida com as privatizações da investida neoliberal. A novidade é que agora serão formalizados no que diz respeito à burocracia estatal, e a oferta de produtos se diversifica em quantidade e marcas, tornando-se não somente apreciados como desejáveis por parte das grandes indústrias e estreitando os laços¹⁶ entre os circuitos econômicos.

O *quiosco*, assim, passa a fazer parte do cotidiano argentino, influenciando de maneira significativa a produção do espaço urbano metropolitano e no consumo de boa parcela da população, de maneira que hoje em dia não é difícil encontrar um argentino fora de seu país que não sinta falta dos mesmos.

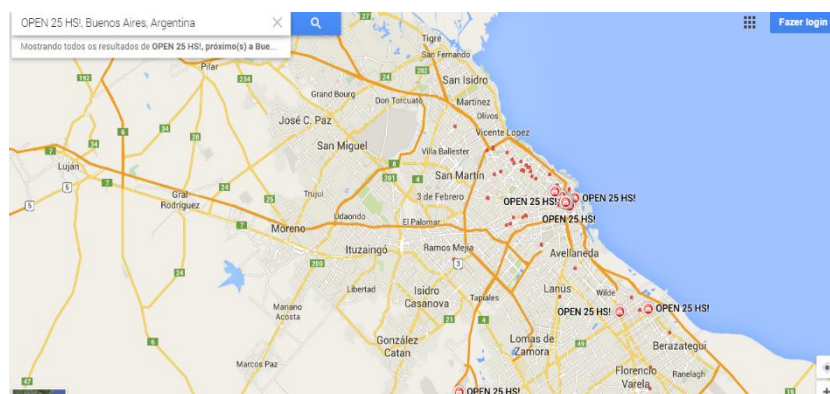
É dentro deste contexto que nasce o “Open 25hs”: de um negócio de família, em aproximadamente cinco anos torna-se uma imensa rede de

¹⁵ <http://www.20minutos.es/noticia/281345/0/chucherias/estilo/argentino/>

¹⁶ “Os dois circuitos têm a mesma origem, o mesmo conjunto de causas e são interligados. (...) apesar de sua aparente interdependência, o circuito inferior aparece como dependente do circuito inferior.” SANTOS, M. O Espaço Dividido, 2ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Edusp, 2008. p. 56

quioscos que no ano de 2009 superou o faturamento de 15 milhões de pesos argentinos mensais¹⁷. Atualmente são 142 estabelecimentos da rede na Capital Federal, e apesar de este número ser 2% do total de *quioscos* desta capital, pode-se observar (figuras 1 e 2) que existe um domínio da área central, ocupando claramente uma posição geográfica favorável¹⁸ face ao mercado consumidor, uma vez que a maior parte da circulação de pessoas se dá aí.

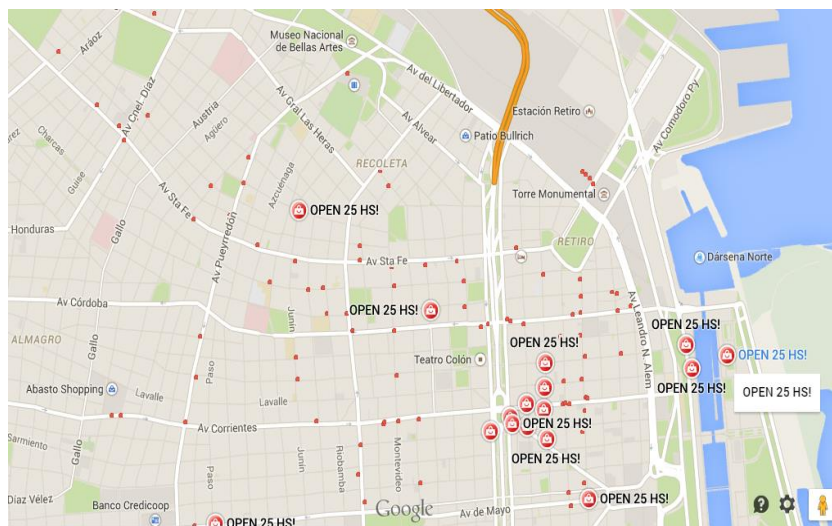
Figura 1



¹⁷ <http://www.lanacion.com.ar/1115690-una-cadena-de-quioscos-domina-el-microcentro>

¹⁸ “(...) uma posição geográfica favorável é aquela que tem efeitos positivos, segundo o que se espera do desempenho das funções que a forma espacial realiza.”, CORRÊA, R. L., Região e Organização Espacial, 8ª edição, São Paulo: Ática, 2007. p.87.

Figura 2



Uma das mais famosas ruas de Buenos Aires, a *Calle Florida* é o que conhecemos como “calçadão”, ou seja, é um piso de calçamento contínuo onde não há asfaltamento para a circulação de carros, somente pessoas. Em uma extensão de pouco menos de 1,5km e 10 quarteirões, estão dispostas lojas, restaurantes, artistas de rua e artesãos, e também, 9 *quioscos* “Open25hs”, praticamente um a cada quarteirão. Como se pôde observar nas figuras 1 e 2, a rua Florida não é o único caso desta repetição insistente.

Sob o formato do “Open 25hs”, o *quiosco* é agora uma grande empresa, semelhante a um supermercado, que passa a contar com força

de trabalho assalariada, publicidade, custos e preços fixos e organização burocrática, inaugurando sua passagem ao circuito superior em âmbito nacional (com ambição internacional) e transformando a área central de Buenos Aires de maneira significativa, ao menos no que diz respeito à paisagem urbana, afinal, se os *quioscos* em geral têm por natureza uma aparência similar, os “Opens” têm aparência padronizada por seus grandes logotipos que contribuem na homogeneização da paisagem caótica do centro.

Mais além da aparência, compreende-se que a rede se beneficia por – e precisamente por este motivo – estar situada num contexto metropolitano, ou, nas palavras de Roberto Lobato Corrêa (2007), dentro de um “mecanismo de natureza econômica que é denominado de *economias de aglomeração*: várias atividades juntas beneficiam-se mutuamente umas das outras pela escala que criam, ao se utilizarem das mesmas formas espaciais”¹⁹. Isso quer dizer que não é possível compreender o fenômeno dissociado de sua cadeia de relações, que não são casuais, e não podem ser deduzidas por apenas um ou outro fator. A posição geográfica favorável de que falávamos não é fruto do acaso e sim de uma mentalidade empresarial que utiliza estes conhecimentos propositalmente a seu favor. Estando a metrópole no topo da hierarquização dos lugares promovida pela urbanização, sendo ela lugar de atração de negócios, poderes e

¹⁹ CORRÊA, R. L., *Região e Organização Espacial*, 8ª edição, São Paulo: Ática, 2007. p.60.

peças, que lugar melhor para ser um agente desejado pelas grandes corporações para atuar como etapa final da realização da mercadoria? Por trás – e muito bem expostas nas prateleiras – estão nada menos que, em poucos exemplos, Arcor (grupo argentino de “vocalção internacional” com 41 plantas industriais na América Latina²⁰), Kraft Foods (multinacional com 3 plantas industriais na Argentina²¹), Danone (multinacional de origem francesa, terceiro maior grupo alimentício da Europa²²), e Coca-Cola (dispensa apresentações)²³.

O tempo da rua, da metrópole, submetidos ao sistema do rendimento e do lucro, regulam o tempo (bastante acelerado) do trabalho²⁴ e explicam a insistência da concentração de 142 “Opens” pelo microcentro: aliada a uma consistente cultura de consumo voraz e impulsivo, o indivíduo apressado tem sempre por perto um *quiosco* para satisfazer sua necessidade irrefletida. Diminuídas as distâncias entre os estabelecimentos, diminui-se o tempo para que se chegue até eles, e, *just in*

²⁰ <http://arcor.com.br/sobre-a-arcor>

²¹ <http://www.lanoticia1.com/seccion/empresas/perfil/kraft-foods-argentina>

²² <http://www.danone.com.br/a-danone/presenca-global/>

²³ <http://www.lanacion.com.ar/1115690-una-cadena-de-quioscos-domina-el-microcentro>

²⁴ CARLOS, A. F. L., O tempo no/do mundo, 1ª ed., São Paulo: FFLCH, 2007, disponibilizado em: <http://www.fflch.usp.br/dg/gesp>

time, por alguns poucos *pesos argentinos* se pode adquirir um ou mais produtos destinados a proporcionar prazer a curto prazo (ou o famoso “enganar a fome”, pois somente os serviços de comunicação e transporte possuem alguma utilidade e função), quem sabe na busca por alívio para o peso do cotidiano, ou simplesmente mais um dos gestos repetitivos que tantos de nós estamos acostumados a realizar enquanto seres bombardeados pelo “faça-goste-coma-beba-use-*compre*”. Resumidamente, é que:

A globalização e a fragmentação dão-se no plano do indivíduo, tanto quanto no espaço. Na sociedade essa fragmentação dá-se através da dissolução de relações sociais que ligavam os homens entre si, na vida familiar e social bem como na sua relação com novos objetos dentre eles a tv que banaliza tudo, da religião à política, através de seu poder hipnótico extraordinário que consegue transformar a guerra num aparato cômico (como aquele que vimos na “guerra do Golfo”). A segmentação da atividade do homem massacrado pelo processo de homogeneização, onde as pessoas “pasteurizadas tornam-se idênticas”, presas ao universo do cotidiano, submissas ao consumo e à troca, capturadas pela mídia, encontram-se diante do efêmero e do repetitivo como condição da reprodução das relações sociais”. (CARLOS, 2007, p. 36)

O “Open 25hs” não é uma empresa multinacional, mas se utiliza do conceito e comportamento corporativo tão caros a estas últimas, como “Visão, Missão e Valores”²⁵. Neste sentido, faz pleno uso do discurso

²⁵ http://www.open25.com.ar/vision_mision_valores.html

corporativo e toda sua capacidade de manipulação, que conta com o apelo sedutor das marcas das mercadorias que oferece, atendendo de forma estranhada a um costume antigo da sociedade argentina. Se em um primeiro momento existiu uma relação direta e personalizada com a clientela, e algum tipo de identificação pessoal com o estabelecimento e o produto consumido (ainda que seja algo muito questionável do ponto de vista da salubridade humana consumir cigarros e guloseimas lotadas de açúcar refinado) o fato é que o formato e a lógica do “Open 25hs” contribuem com a atenuação substancial da sociabilidade, pois distancia o indivíduo – entendido como cliente, consumidor, freguês – do produto de seu consumo e do trabalhador atrás do balcão, na maioria das vezes mal pago (e por isso não é surpreendente que esteja mal humorado), a quem não foi providenciado um uniforme unicamente por questões de redução de custos fixos.

Sabemos que isso não é mérito de uma simples rede de *quioscos*. Sua grandeza é relativa, não traz nenhum novo paradigma para a ciência corporativa e nenhuma grande novidade para a cultura empreendedora. É, antes de mais nada, a aplicação de um modelo global disseminado a partir do centro hegemônico – a começar pela escolha do nome em língua inglesa – a um ramo de atividade propriamente argentino que traz a aparência de ser algo peculiar. Esta é uma particularidade do “Open 25hs”, o capitalismo avançado se apropriando de uma atividade regional e de certa forma cultural de circuito inferior em seu próprio proveito. Outra tem lugar na

concentração insistente que homogeneíza o espaço urbano procurando vencer a barreira do tempo do consumo através da diminuição da distância entre um e outro. É um exemplo – na minha visão, um tanto tosco – de aceitação e legitimação da ordem imperialista de massificação econômica e cultural travestida no conceito de globalização.

Referências bibliográficas

CARLOS, A. F. L., **O tempo no/do mundo**, 1ª ed., São Paulo: FFLCH, 2007.

CERVETTO; CONTINO Y SUAREZ. **Inmigración griega en Argentina**. In: XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires. Disponible <<http://www.aacademica.com/000-062/697.pdf> - acesso em 04/12/2014>.

CORRÊA, R. L., **Região e Organização Espacial**, 8ª edição, São Paulo: Ática, 2007.

SANTOS, M. **O Espaço Dividido**, 2ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Edusp, 2008.

Páginas virtuais visitada

<http://www.lanacion.com.ar/1074661-los-quioscos-una-idea-portena-que-puede-morir> - acesso em 09/12/2014

<http://www.ukraweb.org.ar/qesukra.html> - acesso em 09/12/2014

<http://www.20minutos.es/noticia/281345/0/chucherias/estilo/argenti-no/> - acesso em 09/12/2014

<http://www.lanacion.com.ar/1115690-una-cadena-de-quioscos-domina-el-microcentro> - acesso em 09/12/2014

<http://www.open25.com.ar/locales2.htm> - acesso em 08/12/2014

<http://arcor.com.br/sobre-a-arcor> - acesso em 08/12/2014

<http://www.lanoticia1.com/seccion/empresas/perfil/kraft-foods-argentina> - acesso em 10/12/2014

http://www.perfil.com/ediciones/2011/9/edicion_610/contenidos/noticia_0045.html - acesso em 09/12/2014

Planejamento territorial e mobilidade urbana em Buenos Aires

Denise Gonzalez Pereira

João Otávio Lourenço,

Raunier da Silva Costa

Introdução

Tendo o atual contexto da globalização em que se encontra as metrópoles; Buenos Aires como uma das grandes metrópoles Latino-Americanas, apresenta características de uma cidade com espaços globais. Propomos analisar a mobilidade metropolitana de Buenos Aires, elencando a importância e a influência do transporte público como objeto dinamizador dos fluxos urbanos. Mostrando a importância do transporte público para o desenvolver da sociedade, assim como enumerar suas falhas e refazer sua história até o processo atual, analisando a conexão do transporte público com os circuitos da economia, mostrando qual é a relação das políticas de governos com o planejamento e gestão das redes de transportes.

Aspectos do transporte público na América Latina

A América Latina tem se destacado na expansão global em termos de números de cidades, corredores e demanda de passageiros do transporte público, se destacando também pelo desenvolvimento médio

de seus corredores em termos de passageiros. Com a qualidade dos transportes públicos se tem a ajuda na capacitação do valor, como uma ferramenta para recuperar os custos de investimentos em transporte e investir em mais desenvolvimento urbano.

Porém nas últimas décadas grandes cidades em desenvolvimento foram adaptadas para o uso eficiente do automóvel, o que levou a um projeto de privatização da mobilidade, fortemente associada aos interesses das classes médias formadas no processo de acumulação capitalista. O que fez com que em muitas cidades o número de transporte individual aumentasse gradativamente gerando uma série de problemáticas e fazendo com que o transporte público ficasse de lado, o que implica nesse meio demorando ainda mais o percurso da viagem da maioria da população que não tem condições de adquirir um automóvel individual. Com tudo o transporte público possui investimentos importantes para a sociedade e para o desempenho de demais fluxos constantes no território. Em alguns países o transporte público é utilizado por todas as classes, tanto altas, médias e baixas, em Paris (França) por exemplo, a população utiliza o transporte público seja ele sobre rodas ou trilhos, o que economiza grande parte do seu tempo, possuindo estações e pontos existentes por todas as quadras da cidade, deixando o usuário a utilizar apenas seu automóvel individual na maioria das vezes quando for em caso de viagens, compras ou outros eventos em família, o que facilita e deixa o trânsito fluir tranquilamente pelas vias públicas de Paris.

O fluxo de mobilidade da população depende essencialmente dos serviços de transporte público e seus impactos diretos na qualidade de vida de uma cidade que são múltiplos. Os seguintes aspectos importantes são:

1 Produtividade e competitividade - o tempo economizado no transporte pode ser utilizado em demais atividades de carácter produtivo, culturais ou de lazer;

2 Saúde- doenças respiratórias com origem na poluição causada pelos gases e materiais partículas dos oriundos escapamentos dos veículos e perdas decorrentes de acidentes de trânsito.

3 Meio Ambiente Urbano - degradação e desvalorização de áreas mal atendidas pelo transporte público, seccionamento do tecido urbano, equipamentos inadequados e pouco amigáveis;

4 Infraestrutura e Custos - uso pouco produtivo de espaço valorizado e dotado de infraestrutura, custo de transporte crescente pelo aumento das distâncias percorridas, implantação e amplificação de vias;

5 Emprego e Renda - um menor custo e maior confiabilidade no acesso ao trabalho com redução de atrasos;

6 Acesso e Bens e Serviços – maior facilidade de utilização dos bens e serviços disponíveis.

Portanto com uma excelente operação de sistemas de transporte público, se tem características fundamentais de sucesso no fluxo das cidades. Um sistema operado com boa eficiência possibilita a população

a optarem por usar ou não o transporte público. Levando mais comodidade e rapidez aos usuários ao seu destino pretendido, quando o sistema de transporte público é bom ou melhora suas condições, toda a condição de mobilidade da cidade flui de forma tranquila, inclusive para os automóveis individuais. A mobilidade é um dos fatores mais importantes na qualidade de vida nas cidades, o seu fluxo e equacionamento dependerá da utilização, de uma maneira inteligente de todas as formas de mobilidade disponível.

Abaixo consta uma tabela contendo a porcentagem de subsídios para o transporte coletivo na América Latina. Com o implemento dos subsídios para financiar o transporte público, o que é de suma importância e essencial para a melhoria da qualidade do serviço prestado aos usuários e as condições de mobilidade urbana. Pois para quem vive nas cidades o transporte equivale como chave principal da porta de entrada para uma boa qualidade de vida, sendo o fator que explica essa chave, a necessidade dos deslocamentos mais numerosos e na utilização do tempo para mais atividades.

Tabela 1 – Subsídios para o transporte coletivo na América Latina.

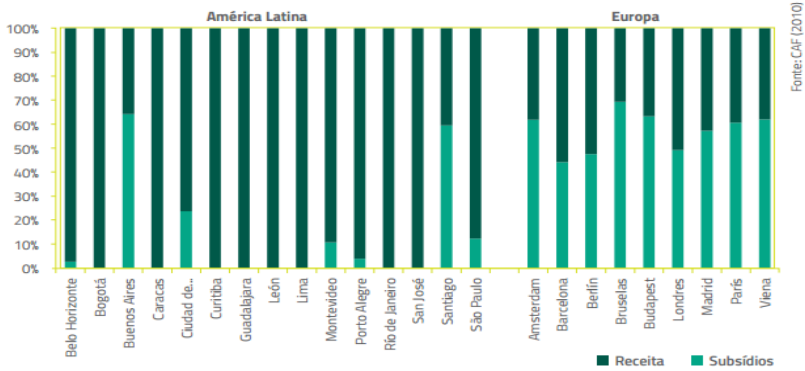


Figura 4: Receita e subsídios do transporte coletivo na América Latina e Europa

Na próxima tabela temos os valores aproximados das tarifas nos transportes públicos da América Latina, junto a isso se preza os valores conforme a qualidade do transporte público nas referidas cidades, os subsídios e demais fatores que agregam o serviço do transporte público.

Tabela 2 – Valor das tarifas do transporte público na América Latina.

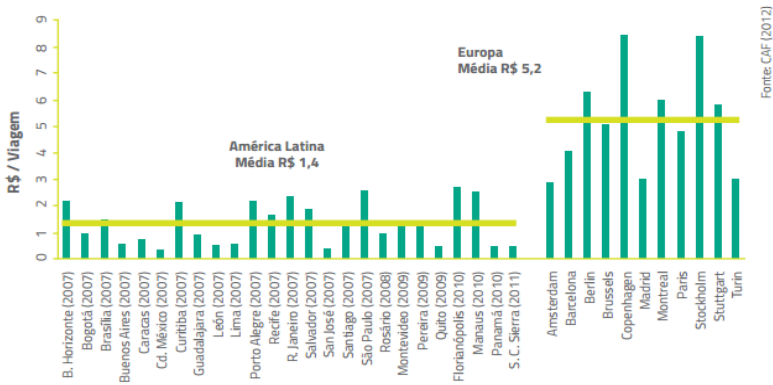


Figura 3: Tarifas básicas na América Latina e Europa

Privatismo e estadismo no planejamento e gestão das redes de transporte da Argentina

Na trajetória histórica-política da Argentina as trocas de governos que tinham posicionamentos ideológicos políticos muito diferentes, levaram o país a processos de mudanças radicais no planejamento e na gestão do espaço urbano, indo do estatismo ao privatismo.

O país, sofreu transformações drásticas em seu meio urbanos nos anos de 1990, implementadas pelo modelo econômico e político baseado nas regras do neoliberalismo. Segundo essa perspectiva, o estado não deve ser o principal agente promotor do desenvolvimento econômico, ao contrário, deve deixar que o mercado cumpra esse papel.

Nesse sentido, o que aconteceu na Argentina, foi uma aproximação política e econômica maior com os EUA, e que conseqüentemente teve que aderir ao consenso de Washington, e colocando em prática suas diretrizes, o que trouxe grandes implicações no setor de atividades econômicas e no território.

Em 1991 e 1998 as redes de transportes foram alvo dessas aplicações neoliberais.

As ferrovias estatais foram divididas em malhas independentes, através de contratos de concessão conferindo as empresas o direito de planejar e gestar a infraestrutura ferroviária nas suas respectivas malhas. O transporte automotor foi aberto para a entrada de novos operadores e os

autopistas foram concessionadas a operadoras encarregadas de sua manutenção e ampliação, mediante ao sistema de cobrança de passagens.

As concessões foram dadas a concessionárias diferentes, para assim operarem em áreas geográficas e mercados distintos, atendendo as demandas de carga e passageiros. Ao decorrer da década de 1990, o governo mudou a regulação do sistema de transportes rodoviários, passando a incluir o modo de pedágios na maioria das rodovias, que resultou na mudança da competição entre as ferrovias, o caminhão e o ônibus. As privatizações das empresas portuárias não levaram em consideração sua relação com o sistema ferroviário, vindo a gerar uma modificação nos preços relativos a economia, e no sistema para a operação de um novo sistema viário.

Ao contrário do que se esperava das privatizações da malha ferroviária, elas não conseguiram retomar suas participações significativas em outras modalidades de transporte, que continuou a ter maior importância no transporte rodoviário.

O fracasso em aumentar o número de cargas transportado pelas ferrovias Argentinas piorou no contexto macroeconômico de 1998, quando a economia do país estava em uma severa recessão e as importações caíram rigorosamente. Tendo o volume transportado pelas ferrovias diminuídos ainda mais, e só em 2002 a economia voltou a crescer, aumentando assim o número de cargas transportadas. Neste contexto tendo as empresas beneficiadas pelas concessões sem conseguir

arcar com os pagamentos previstos nos contratos com o governo que ainda seguem em negociações para os pagamentos da dívida.

O transporte ferroviário começou a declinar da década de 1920, quando se inicia uma competição com os transportes rodoviários, devido a fatores tecnológicos, políticos e econômicos. O governo decidiu por implantar um modelo de transportes rodoviários, tendo a construção dessa infraestrutura pensada para a integração dos países, e por ser baseada principalmente na indústria automobilística, foram os responsáveis principais por fomentar e afirmar os transportes rodoviários como um dos principais ramos dos serviços da Argentina. Que não só trouxe o encarecimento do transporte de mercadorias, como intensificou o processo de motorização na Argentina e principalmente na cidade de Buenos Aires, tendo essas empresas concessionadas fazendo a gestão e o planejamento do transporte coletivo público.

O que ocasionou a priorização da rede vial sobre o transporte público por pressão da indústria automobilística e das grandes empresas construtoras, e das mudanças dos padrões de mobilidade que implicam na crescente aparição de viagens menos rotineiras e mais diversificadas pela modificação dos padrões residenciais, da localização de algumas atividades urbanas (especialmente o comércio e a recreação/diversão) e das pautas de consumo.

Nesse sentido, o que aconteceu na Argentina na época das privatizações, foi uma aproximação política e econômica maior com os

EUA, e conseqüentemente tendo que aderir ao consenso de Washington tendo que colocar em prática suas diretrizes. O então presidente do período, Carlos Menem, conseguiu que fosse aprovado uma Lei de Reforma do Estado declarando a necessidade de privatizar uma longa lista de empresas estatais, cabendo ao presidente a execução. Criando mecanismos e dispositivos para que as privatizações de empresas e negócios estatais fossem efetuadas totalmente ou parcialmente. Nessa época como já foi colocado, várias empresas foram vendidas e serviços terceirizados, os meios de transportes da cidade Buenos Aires foram alvos dessas aplicações neoliberais. Portanto tendo a terceirização por concessões nos serviços das redes de transporte coletivo e público, e nos trens subterrâneos foram entregados por concessões e o transporte automotor de passageiros foi aberto para a entrada de novos operadores. As autopistas foram concessionadas a operadoras encarregadas de sua manutenção e ampliação, mediante ao sistema de cobrança de passagens.

O que temos aqui é que, quando um governo opta por esse conjunto de ideias políticas e econômicas privatistas, ou seja, defendendo a menor participação do estado na economia, as conseqüências para um país subdesenvolvido como a Argentina serão as instalações de empresas que vão criar processos para aumentar seu lucro, em detrimento dos interesses dos usuários dos serviços, tendo que adaptar um sistema econômico e político de um país já desenvolvido em um país subdesenvolvido como a Argentina, onde as realidades são muito diferentes.

Tendo esse maior investimento do capital estrangeiro, menos interferência do estado nos processos de desenvolvimentos das cidades, os espaços que antes já eram planejados para atender a interesses de uma parcela da cidade, nesse período sofre uma intensificação, mas para atender a interesses principalmente privados e estrangeiros, independente do que se ache melhor para a população. Que segundo (Veltz, 1999) “As metrópoles se tornam poderosas entrecruzamentos de múltiplas redes, redes globais de cidades transfronteiriças”.

Há um planejamento que atenda as demandas da realidade das grandes metrópoles, feito com precaução com as tendências urbanas provocadas pela metropolização, tendo como consequência enormes problemas sociais, e principalmente a criação de favelas, já que com o sistema capitalista, vem a especulação imobiliária, que tende a expulsar a população cada vez mais para longe dos grandes centros, onde nem sempre se chega os transportes públicos, que são os acessíveis a essa parcela da população, ou quando chega são em condições precárias, números reduzidos e em altos preços.

O estado capitalista neoliberal está a serviço das classes dominantes, e o planejamento urbano é levado a efeito pelo estado capitalista, logo ele é intrinsecamente conservador. Mas, embora a tendência seja implementar políticas que contribuem para perpetuar o status econômico-social (servindo assim aos interesses capitalistas mais amplos) pode, em determinadas circunstâncias, ser ocupado por forças

políticas comprometidas com algum tipo de mudança na direção de mais justiça social na tentativa de melhorar a mobilidade urbana, fazendo um controle rigoroso na fiscalização dos serviços prestados pelas empresas concessionadas. O que pode se observar nos governos de Nestor Kirchner e Cristina Kirchner, que mesmo sem poder tomar por total a gestão e o planejamento do transporte devido a conjuntura política, por motivos econômicos e burocráticos, investindo em projetos de urbanização mais modernos.

Modelamento da estrutura urbana de Buenos Aires

Fundada duas vezes, a primeira em 1532 por Pedro de Mendoza e a segunda em 11 de junho de 1580 por Juan de Garay, a terra que após a ocupação do Império Espanhol originalmente pertencia ao Vice-Reino do Peru e que depois tornou-se o Vice-Reino da Prata era uma cidade menor em comparação a Lima, Potosí ou outras cidades coloniais, porém era uma cidade de extrema importância para os interesses espanhóis na América, já que todo os minérios extraído das minas dessas cidades coloniais desciam através do Rio da Prata e a partir do Porto de Buenos Aires transportados para a Europa, esse interesse fez com que o Império Espanhol a apoiar a navegação dos rios (ainda que sob um rigoroso controle para evitar o contrabando de prata) que penetravam o território a com o objetivo de tomar a posse segura das terras evitando qualquer conflito com invasores de todo o território. Assim a circulação e comércio tornam-se características presentes não somente em Buenos Aires como também em torno das redes de fluxos de minério. A cidade

passou por algumas reformas desde a sua fundação, a primeira é contida no contexto de implementação das colônias espanholas que utilizavam o conceito de “*damero*” (ou conhecido também como “tabuleiro de xadrez”) que consistia na divisão da cidade em quadras longas e que permitiam a fácil dinamização do planejamento territorial, não tardou muito e Buenos Aires foi designada capital do Vice-Reino do até então recém-criado Vice-Reino do Rio de la Plata e onde de fato tornou-se a ser além de uma cidade um importante centro político sendo uma porta e conexão com cidades do vice-reinado e o Império, a cidade também passou por outras reformas como a Reforma dos Bourbon em 1776, dentre outras mesmo após a independência da Argentina como, durante o período entre 1853 e 1880 a renovação urbana também é importante, mas não o suficiente para alcançar notoriedade de Alvear cuja reforma liderada por ele incluía a construção de edifícios públicos, as mudanças no sistema de transporte e reformas desencadeadas por epidemias como a cólera e febre amarela, em 1867 e 1887.

Assim a cidade foi se consolidando durante os séculos XVIII e XIX, censo após censo a população portenha duplicava de tamanho, chegando ao século XX temos a ascensão da Buenos Aires ao patamar de uma cidade moderna, sendo o coração da Argentina, o centro político, econômico e a porta de entrada para o fluxo de imigrantes europeus (*ley de inmigración, 1876*) e que impulsionaram crescimento e ampliaram a força de trabalho e o crescimento econômico argentino.

Com o rápido crescimento a planta urbana de Buenos Aires logo se perdeu e as contradições socioespaciais e hierarquizações do espaço logo foram surgindo, os primeiros sistemas de distribuição de água, o alargamento do Rio Riachuelo aumentando a industrialização ao sul da cidade, a migração da população mais rica (que vivia ao sul) para as áreas mais ao norte de Buenos Aires devido a epidemia de Febre Amarela próximos a bairros industriais etc.

A partir de 1905 até a década de 30 com a cada vez maior disseminação do uso do automóvel se tornava necessária a construção de uma rede de vias adequadas. O crescimento urbano foi orientado por grandes redes de transportes públicos, a primeira tentativa para isso foi a rede de “*transvias*” e metro (que no contexto histórico ainda estava mais disseminada do que os automóveis) e sendo depois (com o crescente uso dos autos, a utilização do uso de transportes como o ônibus e por fim a utilização em massa dos carros na prática cotidiana.

A população da cidade continuou a crescer, o Censo de 1914 indica que a população de Buenos Aires superou um milhão de habitantes, impulsionados principalmente pela grande imigração, o censo também traz um dado curioso acerca da configuração espacial existente; segundo o Censo de 1904, somente 26% da população do Distrito Federal residia numa distância superior a 5 quilômetros da Plaza de Mayo, já no Censo de 1914 esse número corresponde a 46% da população.

Concordamos com (Santos, 2006) que define o espaço geográfico, como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de ações, nesse sentido, as redes geográficas espacialmente distribuídas dentro do território das diversas formações sócio – espaciais, possuem diversas formas de manifestação e concretude que se dá, portanto, de forma indissociável. Logo, há características e maneiras distintas de manifestações em rede, “tais como as redes de infraestrutura que funcionam como suporte para o fluxo de materiais e informações (...) que se apresentam como estruturas e que são resultado e resultante de uma maior tecnização do espaço geográfico.”

No decorrer do século XX a urbanização de Buenos Aires é caracterizada por sendo uma espécie de suburbanização sem os mecanismos de controle do estado, couberam ao governo somente algumas poucas ações frente aos gigantescos conglomerados que surgiam, ações como o *Eje Norte* a área onde hoje estão os bairros de Retiro e Recoleta até Tigre e que permitiram que enormes “centros” surgissem em torno dessas radiais, tornando-se importantes marcos que possibilitaram a construção de infraestrutura governamental e privadas nesses espaços e de melhoras nas condições habitacionais, ao mesmo tempo acentuando problemas como a gentrificação dessas áreas que se valorizaram, e que também deixavam outras áreas como a zona sul da cidade (cuja maior parte da população tem a renda socioeconômica mais baixa) a mercê das transformações de Buenos Aires em uma metrópole.

Implantação dos corredores de ônibus em Buenos Aires

No ano de 2013 a capital Buenos Aires esteve em um grande dilema que deu o que falar, referente ao assunto “ Corredores de ônibus”. Primeiramente em um breve relato sobre os corredores de ônibus pelo território da América Latina, segundo o Instituto de Transporte Público – ITDP na questão de transportes públicos nas metrópoles, os benefícios seriam muito mais vantajosos com a implantação do BRT em relação ao transporte sobre trilhos. O ponto seria uma redução de custos e gastos na capital Argentina, fora que o serviço BRT seria de forma eficaz na geração de atividade econômica.

O BRT especificamente na América Latina remonta a décadas com a fundação do primeiro e moderno BRT no Brasil na cidade de Curitiba – PR nos anos 70. O sistema foi tão eficaz que países como Colômbia, México e Chile também adotaram o meio de transporte. Segundo o site (brtdata.org) mostra que há cerca de 1.409 quilômetros em toda a América Latina com mais de 18 milhões de passageiros por dia tornando –se a principal região em BRT do mundo.

A Argentina ainda se recupera com o tempo perdido na implantação do BRT, porém em 2011 foi lançado o programa de pistas “METROBUS” nas principais avenidas como a 9 de Julio. Assim mesmo não captando as características do BRT, o projeto consistia na essência do conceito com faixas exclusivas de ônibus. É bem comum uma linha percorrer mais de 10 quarteirões nesses corredores facilitando o

percurso de passageiros na metrópole. Na capital o metrobus teve sua primeira linha em funcionamento em bairros localizados na região noroeste da cidade, área ocidental, sendo uma região turística como o bairro de Palermo e Liners um bairro operário, com seu percurso de uma pista em cada direção.

Na implantação do projeto BRT 9 de Julio, foram retiradas 4 pistas de tráfego, o que ficou dedicado apenas para o referido metrobus, outras linhas tiveram seu percurso desviado para o metrobus de ruas próximas aos corredores, o que fez com que o fluxo de tráfego na região melhorasse, ajudando no transporte rápido de passageiros entre o centro e o subúrbio. Ainda assim com a implantação do BRT na capital Argentina, não se chega a competir com o serviço ferroviário urbano (metrô), pois a única maneira dessas 4 pistas coincidirem com o serviço de transporte ferroviário seria uma alta frequência de ônibus a cada 10 segundos. Com tudo de um lado a iniciativa de um transporte mais rápido e veloz, muitas críticas ao período do corredor vieram à tona. Pois alguns moradores e ambientalistas reclamavam que dezenas de árvores históricas foram arrancadas dos locais onde passam a rota. Por outro lado, alguns moradores levantaram críticas ao governo, informando que no que se refere a gastos, para a implantação dos corredores o projeto acabou custando 200 milhões de pesos o equivalente a 35 milhões de dólares, além do previsto para a implantação do serviço.

Entre muitas considerações no fator logístico e ambientalista há grande contraste de um elemento político já que o projeto foi elaborado pelo prefeito da Cidade Mauricio Macri, adversário de Cristina Kirchner. Para muito há uma questão de revanche ao mandato presidencial, anos antes em uma determinada controvérsia com a construção pela presidência do retrato enorme de Evita Peron em um prédio de 23 andares com vista para a Avenida 9 de Julio. Com essa base de reconfiguração dramática de Macri para a então revanche simbólica contra Cristina, implantou o corredor 9 de Julio. Para partidos contrários esse fato abre aos líderes políticos locais a oportunidade de se planejarem na construção e inauguração de projetos de transporte dentro do seu mandato buscando fidelidades políticas de seus eleitores, que o seguem. O que o prefeito tem feito é usar o fator “metrobus” como uma grande ferramenta de propagandas partidárias na metrópole de uma cidade mais sustentável e verde, trazendo votos para seu partido.



Corredor de ônibus na Av: 9 de Julio. Em destaque a imagem de Evita exposta na lateral de um dos prédios ao longo da avenida.

Ao longo do mandato Macri anunciou novos corredores exclusivos para sanar a dificuldade e as precárias linhas que circulavam pela avenida San Martín. Essa linha introduzida percorreria 5 quadras onde o metrô também circula, não trazendo muitos benefícios para muitos passageiros, pois ali o percurso de metrô seria mais rápido e eficaz, ao contrário do que aconteceu na avenida 9 de Julio que fez com que o tráfego de veículos ficasse mais fluido, já o novo corredor em San Martín não ajudaria a melhorar o fluxo nesse sentido, mais ofereceria uma melhoria nos ônibus de longa distância que utilizam a rodovia. Com tudo planejamentos feitos por profissionais especializados chegaram a uma conclusão de que a linha especial faria pouco sentido de melhoria para os passageiros, mas por outro lado faria toda a diferença no sentido político, sendo essa uma maneira de Macri reforçar sua posição política com investimentos para seu progresso político.

Enfim o metrobus de Buenos Aires, vem se destacando com diversos usos construtivos nos últimos anos de novos de corredores de ônibus, mas isso equivale mais como exemplo do que pode vir acontecer no futuro, quando a população tomar conhecimento e proporcionar apoio para este novo e eficaz modal de transporte que atua com mal direcionamento em vista de muitos moradores da capital. Com tudo prossegue a grande dúvida de muitos em relação ao projeto se ele realmente foi criado com intuito de ajudar a população e melhorar na

rapidez do deslocamento do centro ao subúrbio e o processo urbano da cidade ou apenas de uma intenção vantajosa da política de Macri.

Considerações finais

Nos dias atuais o meio de transporte público em Buenos Aires se desenvolve cada vez mais rumo ao sucesso. Ainda assim com uma frota de linhas metrobus baixa em relação ao contraste do transporte sobre trilhos o metrô, esse tipo de modal BRT encaminha-se para uma aceleração recompensadora. A cidade tem investido nesse meio de transporte nos últimos, assim mesmo com críticas relacionadas a esse plano, de que haveria por trás de tudo isso interesses políticos vantajosos, mas mesmo assim com o início da implantação dos BRTs na metrópole o fluxo de veículos nas principais avenidas entraram em processo de fluidez, melhorando o deslocamento dos passageiros entre o centro da metrópole a área dos subúrbios.

Referências bibliográficas

- ARGENTINA. **Plan Estratégico Territorial. Ministerio de Infraestructura**, 2010.
- SOUZA, Marcelo Lopes de e RODRIGUES, Glauco Bruce. . **Planejamento Urbano e Ativismos Sociais**. São Paulo: UNESP, 2004.
- BLANCO, J y REATO, J. **Presentación: Dossier Estado, Transporte y Territorio**. Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires, 2009.
- BLANCO, J. y SAN CRISTÓBAL, D. **Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires**. Revista Iberoamericana de Urbanismo, (2012).

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA DAS NACÕES UNIDAS (CEPAL), **Análisis y proyecciones del desarrollo económico**, vol. V: “El desarrollo económico de la Argentina. Parte 1: Los problemas y perspectivas del crecimiento económico argentino”, Nova Iorque, (1959).

FRIDMAN, F e Abreu, M. **Cidades Latino-Americanas**: Um debate sobre a formação de núcleos Urbanos. Rio de Janeiro:Casa da Palavra, 2010.

MILTON, Santos. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

GONZÁLEZ. P. A. **Apunte sobre la historia del tranvia em Buenos Aires**. Disponível em: <<http://www.tranvia.org.ar/>> Acesso em: 03 dez 2014.

SILVA JUNIOR, R. F. **A formação da infra-estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina**. Curitiba: UFPR, 2007.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **O Transporte Urbano no Brasil**. Le Monde Diplomatique Brasil.Jun/2012.

O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana de Buenos Aires

Gisele Pastore

Helton Preguiça

Leonard Freemam

Introdução

O trabalho aqui apresentado tem como objetivo principal analisar o processo de implementação do projeto *EcoBici*, sendo um projeto dentro do *Plan de Movilidad*, em curso na Capital Federal Argentina, Buenos Aires, enquanto perspectiva no ordenamento metropolitano no século XXI, tendo em conta a realidade da América Latina no atual contexto, onde a velocidade crescente dos fluxos (materiais e imateriais) pelo espaço geográfico, são consequências inerentes a globalização, onde o meio torna-se tecnicizado (SANTOS, 1994), e por isso, competitivo. Neste sentido, nos debruçaremos sobre o caso que vem sendo experimentado na capital porteña argentina, o qual coloca a mobilidade urbana como eixo central, visto que o aumento de veículos automotores, traz consigo além do agravamento da poluição, o trânsito ainda mais intenso. Um caso corrente não só em Buenos Aires, mas na maioria das cidades latino-americanas.

O projeto *ECOBICI - Programa Bicicletas de Buenos Aires*, consiste em “fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte ecológico, saludable y rápido” (ECOBICI, 2014), o qual faz parte do *Plan de Movilidad*

Sustentable, levado a cabo pelo próprio governo da capital federal. Além deste há outros dois projetos, com a mesma proposta sustentável, com o nome de *Movilidad Saludable*, dentro deste Plano que são: *Caminando la Ciudad* e *Buses Ecológicos*, o que segundo informações disponíveis é tratado enquanto *Buenos Aires Intermodal*. Segundo dados publicados no sítio *web* do próprio *Plan de Movilidad*, este

[...] *integra programas articulados que fueron desarrollados teniendo en cuenta las mejores experiencias a nivel mundial, el aporte de reconocidos profesionales de cada área de referencia y los principales pilares de gestión en materia de tránsito y transporte: prioridad transporte público, movilidad saludable y ordenamiento del tránsito y Seguridad Vial.*” (PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE, disponível em: movilidad.buenosaires.gob.ar/ acessado em 06.12.2014)

Entretanto, ainda que seja feita menção ao reconhecimento de profissionais de cada área de referência, conforme o texto, não foi possível identificar se há geógrafas e/ou geógrafos envolvidos na elaboração deste plano. Mas sim, o que foi possível constatar é que dentre os colaboradores para desenvolvimento do plano, está a *Fundación Ciudad em Movimiento*, (nome oficial, *Institut pour la ville em mouvement / PSA Peugeot Citroën*) uma fundação que segundo informações publicadas em seu sítio *web*, trata-se de “*una asociación sin fines de lucro, formada por un Consejo de Administración, un Comité científico y de dirección, equipos permanentes em París, Buenos Aires, São Paulo y Shangaí*”, além de contar também com “*una red de funcionarios, directores de proyecto y de directores científicos de todos los continentes*”(QUIENE

SOMOS, disponível em: ciudadenmovimiento.org/quienes-somos/ acessado em 06.12.2014)

De acordo com um artigo publicado pelo urbanista mexicano Victor Delgadillo, *“Urbanismo a la carta: teorías, políticas, programas y otras recetas urbanas para ciudades latinoamericanas”* (2014), no qual seu autor busca apresentar como nas últimas décadas este tema tem sido tratado, não apenas por políticos, mas também por outros agentes, em três cidades latino-americanas, Buenos Aires, Ciudad de México e Quito. Três capitais federais, cada qual com suas singularidades, tem disposto de políticas semelhantes para tratar do assunto.

Ainda, segundo o autor, atualmente na região latinoamericana *“hay diversos sistemas de comunicación que históricamente han permitido la difusión de políticas públicas y de experiencias urbanas heroicas”* e que, *“han facilitado a las ciudades, sus ciudadanos y gobiernos confrontar con dignidad y eficacia diversos problemas y desafíos urbanos.”* (p. 91-92).

Para tanto, buscaremos também o conceito de “cidade global”, tratado pela professora Maria da Gloria M. Gohn, em que grau Buenos Aires poderia ser caracterizada dentro deste conceito, em artigo publicado, *“O Futuro das Cidades”* (1999). Tentaremos contrapor essa caracterização, pois Buenos Aires ainda que comporte em suas estruturas traços visíveis da globalização, exatamente por isso ela comporta em si as contradições produzidas a partir deste processo. Neste sentido, a ideia de “city marketing”, trabalhada por Carlos Vainer (2004).

Desta maneira, buscaremos apresentar como vem sendo empregado este plano de mobilidade na capital argentina e, também, identificar onde encontra-se a maior concentração desta estrutura de ciclovias, quais são os agentes envolvidos e quais os resultados já percebidos após sua implementação.

Buenos Aires: Capital Autônoma Argentina

Argentina é um dos países mais urbanos do mundo, segundo o último censo, mais de 90% da população vive nas zonas urbanas. Entretanto há uma enorme desigualdade entre os principais centros urbanos com as demais aglomerações, só na região metropolitana de Buenos Aires concentram-se mais de 13 milhões de pessoas.

Neste sentido, Gohn (1999) traz duas categorias de cidade como contribuição, definindo cidade global como:

... sede de poder e por meio delas que a economia global é administrada, coordenada e planejada. Elas formam uma rede onde transitam os trilhões que alimentam os mercados financeiros internacionais. Elas formam também uma teia de dissemina serviços especializados para a indústria e para o comércio. [...] Nas cidades globais desenvolvem-se dois tipos de grupos sociais opostos: um composto por mão de obra extremamente qualificada para executar serviços financeiros, legais, técnicos, de consultoria; e outro, composto por trabalhadores pouco qualificados, para os serviços de limpeza e manutenção. Com renda salarial baixa, estes últimos vão morar nas periferias e subúrbios, num contexto de enormes desigualdades sociais.

Neste sentido, justamente dentro deste contexto de enormes desigualdades, Buenos Aires não se destaca, tampouco se distância da realidade experimentada na maioria das metrópoles latino-americanas.

A região metropolitana de Buenos Aires (RMBA) é formada hoje pela capital federal, oficialmente “*Ciudad Autónoma de Buenos Aires*” e 42 municípios pertencentes a província de Buenos Aires, formados durante o processo de expansão da cidade de maneira radiocêntrica, através de “coroas”. Enquanto a cidade tem uma população inferior a 3 milhões, a RMBA conta com 13.528,000 habitantes, sendo a terceira maior aglomeração urbana da América Latina, atrás apenas de São Paulo e Cidade do México.

Durante os últimos 30 anos, a expansão e crescimento da RMBA se manifesta pelos altos índices de crescimento populacional nas coroas mais afastadas da região central, enquanto a própria capital e as áreas mais próximas, tem uma estagnação nesse processo. A cidade historicamente se expandiu concentrada na região do porto e se urbanizou seguindo as linhas férreas, e posteriormente as rodovias que sobrepueram estas.

Como capital do país, centro de intercâmbio, e posteriormente motor do processo de industrialização, a cidade cresceu rapidamente e nessa expansão também se criam estações de trem e serviços de transporte de passageiros, formando a estrutura atual denominada de centros e subcentros, baseada no transporte público. Essa estrutura, iniciada no fim

dos anos de 1980, baseada na lógica de mobilidade individual, possibilitada pela expansão das vias de acesso à cidade possibilitou a ocupação de grandes fragmentos de zonas rurais e a mobilidade de ocupações e equipamentos comerciais que as abastecem.

Assim, as mudanças ocorridas na paisagem urbana da capital argentina, parecem estar mais em busca a atender reclamos alheios às reais necessidades que apresenta a cidade e seus cidadãos. Uma vez que as alterações se encontram mais concentradas em sua porção central da cidade, onde também concentram-se as atividades de maior relevância para a economia, do que para a população a grosso modo. De modo que são as empresas e demais agentes privados quem acabam aproveitando mais dos ‘benefícios’ por sua vez oriundos destas ações.

Carlos Vainer (2004) para tal, traz o conceito de “cidade-empresa”, quer dizer, a cidade é “transformada em coisa a ser vendida e comprada, tal como constrói o discurso do planejamento estratégico, a cidade não é apenas uma mercadoria mas também, e sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores” (p. 83). Assim, ao ser entendida enquanto uma “cidade-empresa”, a cidade deixa de ser pensada na esfera do direito, e passa a ser especulada enquanto mais uma mercadoria.

Mobilidade sustentável em Buenos Aires

Nos últimos anos as ciclovias surgem como mais uma tendência no planejamento urbano, presentes em grandes metrópoles, em geral atrelado a ideia de preservação ambiental, na capital portenha esse sistema foi levado a cabo em 2010 pelo poder público com base no *Plan de Movilidad Sustentable de la Ciudad de Buenos Aires* onde planeja desde uma perspectiva estritamente ambiental, que a cidade deve privilegiar a mobilidade sustentável aos sistemas motorizados e o transporte público, por veículos particulares, que reordenou o fluxo na região central da cidade criando corredores de ônibus e uma extensa malha cicloviária como mostra o mapa abaixo:

Denominado “EcoBici” o programa se apoia sobre três pilares de ação:

- Programa de construção de ciclovias e ciclofaixas: onde produziu mais de 100 km de faixas e vias protegidas para uso de bicicleta, além de revisar a utilidade de vias construídas em administrações anteriores, com foco na segurança do ciclista.
- Sistema de transporte público em bicicleta: sistema de aluguel de bicicletas públicas e estações espalhadas pela cidade.
- Ações de difusão e comunicação: campanhas de difusão e educação, organização de eventos (bicicletadas, eventos, etc), subsídio para compras de bicicletas, programas junto as empresas, convênios com universidades e produção de material educativo.

mapa. Dispõe de um sistema de cadastramento, que funciona da seguinte maneira: registro de dados pessoais e contato, apresentação do documento original (de preferência o passaporte) e entrega de uma cópia. Além disso, é necessária a assinatura do termo de compromisso que compreende a descrição do processo de devolução do transporte, casos de contrato de multa na entrega da bicicleta com danos ou crimes ocorrentes enquanto sua utilização. Após este processo, o indivíduo recebe um código que o permitirá retirar a bicicleta. Terá exatamente uma hora para utilização deste meio de transporte e poderá fazer a devolução em qualquer estação próxima ao seu destino. O transporte pode ser adquirido com um capacete e cadeado, além de mapas com a representação dos lugares que possuem ciclovias e ciclofaixas para facilitar a utilização da bicicleta pela cidade.

O governo disponibiliza através do sistema de transporte público em bicicletas - EcoBici, um curso gratuito de formação de auxiliar de mecânico de bicicletas. Trata-se de uma parceria com o Ministério de Educação e Câmara Argentina de Indústria e Comércio de Bicicletas (COMMBI) aberto à comunidade disponibilizando certificado de curso de ambos os organismos.

O requisito é ser maior de 18 anos e as vagas são de no máximo 20 pessoas por sede. O curso tem carga horária de 6 horas semanais, com duração de seis meses.

As inscrições e informações para o curso podem ser feitas pela página de internet do EcoBici disponível na internet.

O sistema incentiva também a utilização do sistema para locomoção até Universidades, sendo que algumas destas até já apoiam o projeto. São 8 as que se somam ao programa Universidades Amigas da Mobilidade Sustentável e tem o objetivo de divulgar essa opção de mobilidade entre os estudantes, alentando para hábitos de saúde e destacar o uso da bicicleta como meio de transporte econômico, ágil e não poluente.

Além deste, existem alguns outros programas ligados à questão de sustentabilidade que defendem a utilização da bicicleta para o trabalho, passeios, estudos, entre outras atividades urbanas. Assim, segundo informações disponíveis online, estão sendo adotadas práticas para melhorar o uso deste meio de transporte, tais como: Estacionamento seguro, frota interna de bicicletas, duchas e vestiários, atividades educativas e recreativas, entre outros. São processos adotados por empresas e organismos que apoiam o EcoBici.

Considerações finais

Não obstante do que parte da região compreendida enquanto América Latina experimenta na atualidade, Buenos Aires traz consigo traços dos efeitos de sua grandiosa história. Sua paisagem urbana, consegue apresentar muitas formas que possibilitam essa relação temporal.

As problemáticas enfrentadas atualmente, são reflexos diretos dessa globalização. O aumento populacional, o aumento de habitantes nas partes centrais, a falta de promoção de espaço para habitação, a precarização das condições de vida de milhares de pessoas, etc., são estes alguns dos efeitos trazidos por meio de imposição de políticas que brindam muito mais a interesses de outras partes do mundo, que de sua própria gente, de norte a sul da Argentina.

Buenos Aires, e como indicado, Quito e Ciudad del Mexico, e poderíamos somar a estas, São Paulo, Rio de Janeiro, Vitória, Bogotá, enfim, uma série de nomes de cidades que atualmente, tendo em conta o contexto singular de cada uma das cidades citadas, tem experimentado mudanças no que diz respeito a mobilidade dentro da cidade. Em todas estas, a preocupação em dispor de alternativas em seus programas de governos, políticos e outros agentes privados envolvidos, tem levantado a questão das bicicletas como uma alternativa no deslocamento de pessoas dentro das cidades.

Ainda que já se tenha criado em alguma medida uma certa estrutura para dar conta dessa demanda gerada, são apenas as partes mais centrais – onde costuma concentrar de atividades de relevância, sobretudo à economia global – que tem podido dispor de mais possibilidades em fazer uso destas estruturas. Enquanto que problemas mais urgentes, existentes em todas estas cidades citadas, seguem como estão.

Conforme Vainer (2004) coloca, “De um lado, a *city*, impondo-se à cidade como espaço e objeto e sujeito de negócios; de outro lado, a *polis*, afirmando a possibilidade de uma cidade como espaço do encontro e confronto entre cidadãos”. Segue:

Ali onde a mercantilização do espaço público está sendo contestada, ali onde os cidadãos investidos de cidadania politizam o cotidiano e quotidianizam a política, através de um permanente processo de reconstrução e reapropriação dos espaços públicos, estão despontando os primeiros elementos de uma alternativa” (p. 101),

que por não estarem completamente moldados e conformados, pois estes são antes a consequência do que a causa, e assim seguem buscando novas formas de viver – ou sobreviver – em grandes metrópoles.

Referências bibliográficas

DELGADILLO, Victor. **Urbanismo a la carta: teóricas, políticas, programas y otras recetas urbanas para ciudades latinoamericanas**. In.: Cadernos Metrópole, v. 16, n. 31, p. 89-111, São Paulo, 2014

GOHN, Maria da Gloria M. **O Futuro das Cidades**, disponível em: www.lite.fe.unicamp.br/revista/gohn.html, acessado em 07.12.2014

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio-técnico-científico informacional**. Versão digital disponível em: <http://geoteca.org/download.php?id=204>, acessado em 07.12.2014

SANTOS, O.B. **Indicadores de Mobilidade Urbana, Uma avaliação da sustentabilidade em áreas de Salvador**, UFBA, Salvador, 2009

VAINER, Carlos B. **Pátria, empresa e mercadoria**: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano, Rio de Janeiro, 2004

SÍTIOS WEB CONSULTADOS

CIUDAD EN MOVIMIENTO, Quiene Somos?, disponível em: ciudadenmovimiento.org/quienes-somos/, acessado em 07.12.2014

ECOBICI. El Sistema, disponível em: ecobici.buenosaires.gob.ar/, acessado em: 07.12.2014

PLAN DE MOVILIDAD Sustentable. Qué es el plan de Movilidad Sustentable? Disponível em: movilidad.buenosaires.gob.ar/, acessado em 07.12.2014

Disputa visual do espaço urbano de Buenos Aires

Andiara Souza

Denise Rodrigues

Leonardo Pontes

Introdução

No presente artigo, pretendemos analisar a disputa visual que ocorre no espaço urbano, neste caso, o de Buenos Aires, disputa que se apresenta como um *caos imagético*, no sentido de ser ampla e conter muitas imagens estampadas nas ruas desta cidade, especificamente no centro da metrópole. Imagens que em si são contrastantes.

Isso pode dar margem a ideia de poluição visual, justamente porque essa disputa se apresenta na paisagem como um mosaico assimétrico, no entanto, esse conceito pressupõe o julgamento (segundo o gosto), daquilo que é belo e não é, e isso excluiria algumas questões fundamentais para uma leitura mais complexa da paisagem, como a articulação do local com o global e a disputa entre os agentes hegemônicos e não-hegemônicos. Dessa forma, além de analisar a disputa unicamente pelo viés estético, iremos relacioná-la as articulações que provém do lugar frente as imposições imagéticas dos ditos agentes hegemônicos.

Como já expresso acima, também foi preciso diferenciar os agentes dessa disputa, que são antagônicos e expressam a própria luta do local com o global, então de um lado, a publicidade provém de uma ordem

distante (mundial) de consumo e é articulada no âmbito do lugar, onde também se manifestam os desequilíbrios e as tendências que se voltam contra o mundial, como é o caso da arte de rua.

É possível definir a propaganda como uma verticalidade ao lugar? É possível, por outro lado, definir a arte de rua como uma resposta a essa verticalidade? É preciso, portanto, analisar qual é o papel da publicidade e da propaganda no contexto da globalização e como ela se manifesta como veiculação do consumo no espaço.

Para isso, eglemos como arena dessa disputa o lugar, que pode ser lido na paisagem através do olhar de um *flâneur*, que segundo Sérgio Roberto Massagli (2008, p.57) "é o leitor da cidade, [...] ele transforma a cidade em um espaço para ser lido, um objeto de investigação, uma floresta de signos a serem decodificados – em suma, um texto.

É o *flâneur* portanto quem vaga pelas ruas e sente a necessidade de marcá-la, com a imagem, para tornar a rua um local de identificação, para torná-la um reflexo da vida cotidiana.

Dessa forma, não se pode dizer que o espaço geográfico é produzido, disputado e transformado somente pelos agentes hegemônicos, que de certa forma têm um olhar externo sobre a cidade.

O uso dos agentes hegemônicos

A metrópole dentro de uma região é capaz de atrair uma grande quantidade de pessoas, mercadorias, serviços, informações e neste caso,

imagens. O centro da metrópole de Buenos Aires é repleto de *imagens*. De um lado, nas fachadas dos edifícios, de outro, nos muros e até mesmo em lixeiras e em pontos de ônibus. Onde há a possibilidade de se veicular a imagem, ela está presente, seja sob a forma de uma propaganda em um grande letreiro de LED ou de um simples lambe-lambe. O fato é que a imagem é recorrente nas ruas do centro de Buenos Aires.

Imagem vem do grego *imago* e se refere a uma máscara mortuária, que no caso, é a representação da face de uma pessoa morta. *Representação*. Essa, portanto, é a principal característica da imagem: a representação, a analogia do real. Dessa forma, uma imagem tem um enorme poder de “dizer algo” através da representação.

Esse poder, é utilizado pela publicidade. No entanto, a partir de técnicas de edição, de computação gráfica e design, a publicidade torna a imagem imperativa e interativa. A torna uma propaganda visual. Que não é nada mais que uma tentativa de convencimento: Compre! Use! (Muitas vezes apelativo). Seja feliz usando... Além disso, a imagem se integra na paisagem fazendo desta, seu receptáculo. E em Buenos Aires se percebe na paisagem o excesso imagético, que é organizado pela publicidade e também pelos próprios habitantes e que se integra à paisagem da cidade.

A publicidade foi e é utilizada em diversos contextos, todavia nos deteremos aqui ao uso comercial da propaganda. O centro de Buenos Aires pode ser dividido em setores, o centro comercial, o centro administrativo, o centro financeiro... O comércio (desde o pequeno e

local até o grande e global) está presente em quase todas essas subdivisões do centro *porteño*. São destinados quase sempre a determinadas pessoas que têm condições financeiras de adquirir e consumir certos produtos, salvando as formas de comércio que segundo Milton Santos, pertencem ao circuito inferior da economia urbana. “O circuito superior é resultado direto da modernização tecnológica e seus elementos mais representativos são os monopólios [...] e o circuito inferior consiste em atividades de pequena escala e diz especialmente respeito a população pobre” (SANTOS, 2003, p.127). Isto posto, a principal ferramenta que o comércio tem para divulgar e veicular a imagem é a publicidade, e o principal lugar onde a propaganda visual está presente é a rua.

Os letreiros, outdoors, painéis de LED e *banners* estão por todos os lados, nas fachadas dos prédios, nos muros, nas vitrines, suspensos sobre os prédios. Provém de um setor específico do comércio, aquele associado as grandes franquias de *fast-food*, as marcas de roupas internacionais, portanto dentro do circuito superior da economia. Estão no centro, onde há a maior circulação de pessoas e de capital, mas se destinam seletivamente a uma parcela da população. *Provém de uma parcela e se destinam a uma parcela*. Essa é uma clara seletividade na qual esse comércio está inserido.

Todas essas propagandas são uma manipulação da imagem, que têm uma intencionalidade e poder de persuasão. Além de utilizarem somente a representação de um produto, são constituídas de símbolos e

signos, que são concebidos para convencer as pessoas a comprarem. Geralmente incluem uma mensagem clara, no imperativo e além disso, são pensadas de uma forma a chamar a atenção, por isso o contraste de cores, a dimensão e a beleza são fatores essenciais à imagem da propaganda.

A rua é utilizada e apropriada pelo comércio para a divulgação de um produto, o espaço urbano então é, entre outras coisas, um aparato de propaganda, ou ainda, o espaço público e privado são meios de divulgação imagética. Neste caso, quem a usa é o comércio, através da publicidade.

Como já foi dito, há uma seletividade por trás de quem divulga e para quem se divulga. Corriqueiramente, a maioria das marcas que consumimos vêm de fora, são internacionais e chegaram até nós através de franquias que se instalaram em nossa cidade. Portanto, a maioria das marcas presentes em Buenos Aires, estão presentes em São Paulo, Nova York ou Hong Kong. São globais. No caso de Buenos Aires, provém de uma ordem distante, são filiais instaladas no Sul do mundo.

Além disso, uma característica das metrópoles é a supervalorização do consumo. Não é de estranhar que em Buenos Aires os shoppings têm como receptáculo, prédios monumentais e antigos. “O fetiche da mercadoria veio com tudo, trazendo a subversão do valor de uso, e o consumo centrou-se na grife, na embalagem e no visual, conferindo ao produto qualidades oníricas de fascínio e persuasão que estimularam a compra” (SELBACH, 2006, p.226).

O consumo também diz respeito a uma identidade que surgiu nas cidades. Identidades ligadas ao fetiche da mercadoria descrito acima e se tem como inspiração a própria publicidade, que torna a mercadoria algo vivo, almejado e dinâmico, que atrai a população, ou uma parcela dessa população. O consumo subverte os edifícios, os lugares e a imagem, ele a torna uma ferramenta de persuasão.

Sendo assim, as ruas de Buenos Aires são apropriadas como um espaço de propaganda, que provém de uma ordem distante, como uma verticalidade ou até mesmo uma imposição ao lugar. Porque a cidade é palco para as articulações do global, para o que vem de fora, e então o próprio lugar é articulado com o global.

Cabe então, analisar *os outros* usos visuais do espaço urbano. Aqueles usos que são associados ao habitante, que disputa o espaço de propaganda para difundir uma reação ao global e ao que é imposto nas ruas: Ou seja, a arte de rua e as intervenções urbanas.

A resposta à publicidade

Ao se olhar para os muros, percebe-se que existem outros *tipos* de imagens além da propaganda. Na medida em que o muro pode ser considerado como o limite entre o público e o privado, existem opiniões de que por exemplo, a pichação é uma prática ilegal, associada ao vandalismo, ou seja, uma invasão do espaço privado. São sobre essas

imagens, dentre outras que trataremos para analisar os outros agentes que disputam visualmente o espaço.

Quando falamos de *muros*, nos referimos ao próprio *lugar*, portanto, aos próprios habitantes da cidade, que no lugar, se reproduzem e vivem, ou seja, as pessoas fazem da cidade um organismo pulsante, seja nas ruas (propriamente ditas) onde circulam veículos ou nas calçadas onde circulam pessoas. *As pessoas vivem no lugar e fazem dele vivo.*

A partir dessa digressão, analisaremos no lugar, a produção de imagens associada ao habitante, e, portanto, ao próprio lugar. Do mesmo jeito que o comércio se apropriou da cidade para divulgar a imagem, o habitante, inserido cotidianamente no lugar também se apropriou da cidade para divulgar *outras* imagens.

Neste caso, em Buenos Aires, além das ruas serem repletas de propagandas, muitas vezes gigantescas e chamativas, também existem nos muros, próximos aos transeuntes, a manifestação local da imagem. Talvez, em contrapartida à própria imposição da publicidade.

Quase todos prédios aos arredores do centro de Buenos Aires estão cobertos por grafites, *pintadas* (pichações), lambe-lambes e *stencils*. Se analisássemos essas imagens, iríamos perceber que provém de diversos contextos, desde políticos até revolucionários, no entanto, isso é aparente visualmente: se estivéssemos apenas andando pelas ruas, iríamos perceber

(ao ler as mensagens e imagens) que não são os mesmos agentes ou grupos que as fazem.

No caso, não nos estenderemos a analisar as intervenções urbanas em si, pois isso requereria mais aprofundamento no estudo sobre os próprios agentes que usam a rua para estampar a imagem. Dessa forma, o principal ponto, é que essa prática encontra “ápices” ao longo da história política de Buenos Aires.

Durante os períodos conhecidos como “*década infame*” (1930-1943) e como “*resistência peronista*” (1955-1973) a Argentina passou por momentos em que foi possível nascer uma identidade política, dessa forma, a prática de se escrever nas paredes ganhou um sentido de resistência popular frente aos problemas político-sociais. E mesmo nos momentos de repressão, como no período da ditadura cívico-militar (1976-1983), a prática de usar a rua para a propagação sede mensagens de resistência foi recorrente, pois segundo Silvia Nardi (2006, p.9) “*las paredes pasaban así a reflejar la voz viva del pueblo movilizado en las calles*”.

E com processo de redemocratização nos anos 90, as *pintadas* e os grafites foram se afastando da essência política que os caracterizava uma década antes, contudo, essas práticas ainda eram recorrentes nas ruas, mas expressavam mensagens pessoais, sem ligação a uma demanda social ou mais ampla. Portanto, não diminuindo a importância disso, pelo contrário, nos momentos em que a rua foi mais usada como protesto,

houve uma naturalização da intervenção urbana e isso fez com que as pessoas começassem a se apropriar da rua para divulgar qualquer imagem.

Nesse momento foi que as identidades urbanas começaram também a utilizar os espaços públicos (ou privados) para materializar uma imagem, geralmente atreladas a movimentos musicais e políticos. Além disso, começaram a aparecer pelas ruas intervenções urbanas que propagavam mensagens críticas aos modelos de religião, de família, e sobretudo, ligados a movimentos que discutiam a questão de gênero por exemplo.

Finalmente, depois de um afastamento da intervenção urbana com as demandas políticas, em 2001, a crise argentina fez ressurgir o sentimento de contestação de ordem política. A partir desse momento foi que as intervenções urbanas passaram a ser caracterizadas como "*arte callejera*", ou como a apropriação da rua como uma espécie de museu ao céu aberto, pronto para exibir obras de arte, neste caso, mais elaboradas e institucionalizadas.

Esse breve repasse da história política da Argentina em relação ao uso visual da rua foi preciso para chegarmos ao momento atual, a globalização. Especificamente ao momento em que fizemos a flangem por Buenos Aires e lemos nas ruas toda complexidade de imagens que estão agregadas à paisagem.

Neste atual momento, ainda há uma recorrente apropriação da rua como um veículo de exposição da imagem. Ainda ligada a identidade política, cultural e social da Argentina.

O fato é que, mesmo com a variedade de agentes que se apropriam da rua, as intervenções urbanas estão nas ruas para contrapor a publicidade, que hegemonicamente já ocupa boa parte de todos os espaços públicos.

Outra questão fundamental para se entender a produção de imagens feitas pelos agentes não hegemônicos e apropriação do lugar para a divulgação, é a importância do próprio lugar e das identidades que surgem atreladas a este lugar.

Nas palavras de Ana Fani (2007, p. 22):

O lugar é produto das relações humanas, entre homem e natureza, tecido por relações sociais que se realizam no plano do vivido o que garante a construção de uma rede de significados e sentidos que são tecidos pela história e cultura civilizadora produzindo a identidade, posto que é aí que o homem se reconhece porque é o lugar da vida. O sujeito pertence ao lugar como este a ele, pois a produção do lugar liga-se indissociavelmente a produção da vida.

Por isso, por mais que as ruas estejam esvaziadas de possibilidades de convivência, elas ainda são para as pessoas um meio de reprodução da vida cotidiana, pois as pessoas caminham pelas ruas até o trabalho, até o lazer, ou simplesmente *caminham*. E nesse caminhar, elas

percebem o espaço ao seu redor, elas leem a paisagem que se estende e assim, cada vez mais vão tendo um sentimento de pertencimento àquele lugar.

Portanto, a produção de imagens acentua esse sentimento, uma vez que cria ao lugar um imaginário. Como é o caso do bairro La Boca, em Buenos Aires: a paixão pelo futebol, especificamente ao Boca Juniors, é tão grande que chega ao ponto de ser uma identidade atrelada ao bairro. E nesse bairro, o uso do espaço como um aparato visual é recorrente, portanto, as imagens representam um imaginário do bairro, marcado pelo futebol.

Foi interessante analisar que mesmo nesse contexto, o estádio *La Bombonera* está marcado por uma marca de cerveja argentina. Foi nesse bairro que a disputa nos pareceu mais aparente: Os muros estavam quase todos marcados pela imagem de alguma forma, neste caso, por imagens que ressaltavam o forte sentimento de nacionalismo dos porteños e sobretudo, dos moradores do La Boca. No entanto, essas imagens foram veiculadas por agentes diferentes, o que claramente caracteriza uma disputa visual pelo espaço.

Conclusão

Sendo assim, a metrópole como um centro de atração de pessoas, mercadoria, informações e imagens, comporta a articulação do local com o global. Em vários sentidos, como os dois circuitos da

economia urbana por exemplo.

Essa articulação no caso da imagem, tem como local, a rua. Ou o lugar, que comporta as imagens que os próprios habitantes produzem, em relação com suas identidades e reivindicações, ou que são pensadas para ser um aparato de veiculação do consumo e são materializadas no espaço através da propaganda.

Dessa forma, essa articulação evolui para uma disputa pelo espaço urbano. Disputa que pode ser lida na paisagem e que engloba os habitantes e o comércio. Essa leitura da paisagem totalmente usada pela imagem pode ser interpretada como uma poluição visual, no entanto, essa interpretação não leva em conta que por trás da imagem estampada, existe uma intencionalidade de se veiculá-la, seja para divulgar um produto ou para afirmar um sentimento político frente a um problema social.

Nossa ideia foi a de que quando a publicidade produz e divulga uma imagem na rua (no lugar), se criam autodefesas a essa imposição, que é mais forte. Essas autodefesas são os grafites, as *pintadas*, os lambe-lambes...

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007.

MASSAGLI, Sérgio Roberto. **Homem da multidão é o flâneur no conto “O homem da multidão” de Edgar Allan Poe**. In: Terra Roxa

e outras terras, revista de estudos literários. Londrina: UEL, 2008.

NARDI, Silvia. **Las paredes de la memoria**. In: Concurso de ensayos “Argentina: los lugares de la memoria”. Buenos Aires: Ministério de educación, 2005.

SANTOS, Milton. **Economia Espacial**. São Paulo: Edusp, 2003.

SELBACH, Jeferson. **Pegadas urbanas**: Novo Hamburgo como palco do flâneur. Cachoeiro do Sul: Ed. do autor, 2006.

Lendo as paredes: uma análise do desenvolvimento urbano e social de Buenos Aires e São Paulo através.

Pedro Lucas Gil Silva

Anderson Henrique

Francisco Renner

Introdução

Apesar das particularidades inerentes a cada caso, as grandes metrópoles do mundo inteiro compartilham muitas similaridades, que vão muito além das formas urbanas postas pelo planejamento estatal ou pelo capital privado. Algumas marcas são muito mais do que simples características do espaço urbano, são ao mesmo tempo conseqüências e formadoras da percepção que os indivíduos criam entorno das grandes cidades. Prova disso é a associação recorrente entre o que é urbano e as expressões artísticas proveniente das ruas da cidade. Representações culturais da cidade na contemporaneidade, seja no cinema, na propaganda, na literatura, reconhecem as diversas manifestações da arte urbana como peça fundamental da referência à vida nas grandes metrópoles.

A partir dessa importância como referencial estético do urbano, o presente artigo analisa formas específicas de expressão nas cidades de São Paulo e Buenos Aires, respectivamente a pixação e as pintadas, que para além do graffiti, do stencil ou de qualquer outra forma de intervenção urbana, são formas particulares de expressão que dialogam

com a construção política, econômica e social do espaço urbano, se apresentando com formas e racionalidades específicas.

É impossível visitar alguma das duas cidades, São Paulo e Buenos Aires, e não reparar nos letreiros distorcidos presentes em todos os lugares alcançáveis (e muitas vezes inalcançáveis) de São Paulo ou nas frases escritas pela Juventude Peronista e que denunciam o constante conflito político entre posição/oposição na capital Argentina. Dessa forma, a questão central aqui é a análise do desenvolvimento das pintadas e da pixação, duas formas de expressão parecidas em forma (a utilização de tinta spray e a clandestinidade de sua prática), mas com identidades e significações muito particulares.

O que leva jovens da cidade de São Paulo e de Buenos Aires a marcarem a paisagem urbana? Que percepções eles têm da cidade e quais suas intenções? O desenvolvimento dessa prática foi parecido nas duas cidades? Que fatores históricos, políticos e sociais estão por trás das pixações e das pintadas?

É importante ressaltar também que as pintadas, definidos por Claudia Kozak como *las expresiones políticas de grupos partidarios más o menos institucionalizados* (apud Nardi, s.d., p. 5), foram referenciados aqui como formas de arte urbana, não por de fato serem expressões intencionalmente artísticas, mas sim pelo apelo visual que possuem no cenário urbano de Buenos Aires. Como será explicitado, a intencionalidade da própria pixação muitas vezes varia entre a expressão artística, o discurso político e o simples ataque estético de acordo com o

contexto, podendo inclusive criar um diálogo entre mais de um destes sentidos, ou conjugá-los, todos ao mesmo tempo.

A Construção da Identidade nas metrópoles contemporâneas

Shoppings, grafites e opulentos edifícios espelhados: alguns traços marcantes das grandes cidades contemporâneas, não só de sua constituição física, como também da construção subjetiva de sua imagem entre os indivíduos que a vivem, constroem e reproduzem. Mas o que de fato marca essa relação das pessoas com o meio urbano? Será que os apelos visuais das novas formas arquitetônicas são capazes de incutir sentimentos de pertencimento mesmo às parcelas segregadas socialmente do tecido urbano? Ou será que as práticas dos indivíduos na cidade também definem o sentido do seu desenvolvimento? De fato, existem tais correlações, mas não podemos afirmar que um processo se sobrepõe a outro: a percepção da cidade pelas pessoas e sua construção física não estão dissociados, assim como também não estabelecem uma relação previsível e linear, apesar da subjetividade ter uma mobilidade maior em função da sua virtualidade (AMENDOLA, 2000).

Neste sentido, a identidade é uma construção advinda das experiências no espaço urbano, pelo contexto histórico, pela memória, pelas relações estabelecidas entre as instituições e aparatos de poder com os anseios e fantasias pessoais (CASTELLS, 2010). Tudo o que a cidade acumula, reproduz, cria e distribui em seu espaço, constrói e/ou alimenta interpretações e identidades variadas, dado o desenvolvimento desigual de sua composição, desigualdade que se percebe acentuada no contexto

latino-americano, dado o desenvolvimento tardio da industrialização na região, culpa da divisão internacional do trabalho que sempre nos delegou o papel de periferia, apenas produzindo e fornecendo as demandas do centro do sistema, e que foi acentuada pela brusca mudança da organização social, voltada para o setor de produtos e serviços, atribuindo um papel central ao consumo como parâmetro de bem-estar e desenvolvimento.

A organização do espaço urbano contemporâneo, sua racionalidade e suas práticas, giram em torno de valores como o consumismo, da espetacularização do real (e para além disso, da valorização das representações em detrimento da realidade, só a “realidade melhorada” é que ganha relevância, a *hiper-realidade*), do narcisismo, do niilismo ligado ao prazer e da sobreposição do digital sobre o analógico, entre diversos aspectos mais. Neste novo contexto histórico, a tecnologia ganha um papel primordial, uma vez que derruba a velha organização social voltada aos centros, possibilitando a disseminação cada vez mais rápida de informação, fonte de poder na contemporaneidade, amplificando seu alcance (SANTOS, 2012). Posto esse cenário, os indivíduos segregados e que não acompanham a mudança brusca na orientação social, acabam por ficar mais isolados, pelo fato de não possuírem a especialização técnica suficiente exigida pelo mercado de trabalho (CASTELLS, 2010) e conseqüentemente ficarem às margens das cidades, tanto física, quanto subjetivamente.

No cenário político também há uma mudança, uma vez que o discurso do proletário engajado perde o protagonismo para a valorização

do consumo e da satisfação pessoal, ganha tons de individualidade, fragmentando assim os movimentos sociais (SANTOS, 2012). Toda a organização e modelo de militância das esquerdas e movimentos sociais entram em crise, em parte pela descentralização da figura do operário, do trabalhador manual, uma vez que a divisão social do trabalho estava pautada pela lógica do trabalho, o que somado ao fim do socialismo real e da crise do próprio socialismo como narrativa, suscita o clima de derrota expresso no sentimento de que “chegamos ao fim da história”.

Levando em conta tal conjuntura da organização social das metrópoles pós-modernas, as identidades serão determinadas por quem as constrói, de acordo com suas intenções, sendo definidas por Castells (2010, p. 24) de três maneiras: *identidades de resistência*, aquelas criadas por indivíduos excluídos como forma de defesa contra as instituições e ideologias dominantes; *identidades legitimadoras*, forjadas pelas instituições com vistas a estabelecer uma sociedade civil pré-determinada, tendo como fim a dominação; e *identidades de projeto*, aquelas projetadas por um grupo coeso de sujeitos, com o propósito de mudar a ordem vigente, estabelecendo suas propostas.

No contexto das cidades, a construção das identidades geralmente dialoga com a formação do próprio espaço urbano, dos conflitos entre os interesses e os valores dos diversos grupos que a compõem (CASTELLS, 2010). A forma com que os sujeitos da pixação em São Paulo ou das pintadas em Buenos Aires enxergam, apreendem, imaginam e reproduzem suas respectivas cidades é que vai guiar a construção de suas identidades, de seus valores e de suas práticas. Assim,

para além da análise sobre a construção das identidades urbanas pós-modernas, torna-se necessário analisar o contexto histórico, político e social que propiciou o aparecimento dessas duas formas de expressão tão peculiares às suas urbes.

Visibilidade Política em Buenos Aires

Segundo Nardi (s.d., p 9-12), as pintadas estão presentes no cotidiano de Buenos Aires desde a década de 30, período em que refletia os anseios e as demandas sociais da população, tendo sua prática flutuando de acordo com as variações dos períodos de democracia e ditadura, sobretudo pelas mãos dos Peronistas, organização política que orbita em torno do culto à personalidade de Juan Perón, força social muito forte e que sempre movimentou massas na Argentina. Com a última abertura democrática em 1983, as pintadas ainda desempenhavam um importante papel de ferramenta da militância política de então, mas começou a perder espaços para expressões com um tom mais pessoal. Era o início do processo de transformação do campo político, econômico e social em torno da lógica pós-moderna. Mais ligadas às novas identidades orientadas ao individualismo, as pintadas passaram a ter um tom mais pessoal: nomes de pessoas, de bandas de rock ou declarações de amor, era uma nova mentalidade que deixava sua marca na cidade.

Nos anos 90, junto com os movimentos de direitos humanos que reivindicavam justiça às vítimas da ditadura recém-extinta, surge a prática do *escrache*, a identificação de pessoas que colaboraram com o

regime por meio de frases escritas nos muros de suas casas. Apesar desse ímpeto político, as inscrições nas paredes da cidade, no geral, ainda estavam acompanhando a tendência geral do contexto histórico e se pautavam em mensagens de caráter individual.

Foi no início da década de 2000 que as pintadas com mensagens de teor político voltaram à cena, com o agravamento da crise econômica e o crescente descontentamento da população. A partir daí, dado o processo que se desenrolou na atual conjuntura política, as pintadas parecem ter se consolidado definitivamente, tendo Buenos Aires como campo de batalha principal da constante guerra entre Posição versus Oposição. Peronistas e opositoristas do governo, das mais variadas vertentes, desde a extrema direita até os anarquistas duelam e dialogam entre si nas paredes da cidade.

A prática das pintadas na atualidade pode ser entendida como uma ferramenta de grupos orientados segundo a lógica das identidades de projeto. São sujeitos que se organizam em torno de um projeto social diverso ao que está posto e procuram se fazer percebidos no espaço urbano através de inscrições nas paredes da cidade, mas pelo qual percebe-se, apesar da ilegalidade do ato, não parece haver um estranhamento ou reação a ele. Pareceu-nos que as pintadas se tornaram parte da cultura política de Buenos Aires. Os habitantes da cidade, longe de querer e conseguir controlar as pintadas, convive com elas com pouco estranhamento, mantendo assim a colagem de estilos de vida divergentes que convivem na cidade pós-moderna (AMENDOLA, 2000).

Destruição Estética: a Pixação em São Paulo

A pixação em São Paulo trilhou o caminho inverso. Apesar de na época da ditadura, e até mesmo antes, a prática de escrever mensagens políticas em paredes já estar presente, o *pixo*, como é conhecido hoje, começou com os punks na segunda metade da década de 1980 escrevendo nomes de bandas por toda a cidade (IVSON, 2012), adentrando a década de 90 seus protagonistas tornaram mais complexa sua linguagem e suas ações. Os pixadores, além de desenvolverem um dialeto e uma escrita própria, de estabelecerem pontos de encontro denominados “*points*”, também dividiram a pixação em modalidades: há os que só escrevem em muros baixos, os que escrevem em janelas de prédios relativamente baixos e os que preferem se arriscar mais e escalar ou invadir prédios e *pixar* no topo, ou até mesmo nas laterais dos edifícios.

Interessante aqui é analisar o discurso dos pixadores no que tange à definição da própria pixação, como manifestação artística, performática e dos sujeitos em processo de marginalização, o que os liga diretamente a arte pós-moderna (SANTOS, 2012), à agressão estética e afronta social de um grupo político coeso (IVSON, 2014), por vezes até semelhante só ideário anarquista clássico da “*destruição criadora*” empreendida pelo proletariado com vistas a construir uma sociedade melhor, a pixação parece conjugar tanto elementos da modernidade, quanto da pós-modernidade, criando um ponto de conflito com a sociedade por mostrar essa racionalidade que remete à

“valores ultrapassados” que a cidade contemporânea quer a todo custo apagar.

São Paulo é uma das cidades em que a desigualdade e a segregação socioespacial são características marcantes e facilmente percebidas, logo, a pixação se mostra como produto de tais disparidades e ferramenta principal de uma identidade de resistência construída e reproduzida pelos sujeitos das periferias da urbe. Tal relação de estranhamento e confronto é facilmente percebido quando constatamos o quão defensivo o mobiliário urbano de São Paulo se apresenta. Câmeras, cercas eletrificadas, grades e lanças nas marquises dos prédios: reações do cidadão comum contra a ameaça dos pixadores. O que por sua vez não afasta, mas pelo contrário, faz com que os pixadores renovem constantemente sua forma de ação.

Últimas considerações

Depois de forjado um rápido panorama do desenvolvimento das pintadas e da pixação, podemos perceber claramente como o contexto político, econômico e social podem construir a subjetividade dos indivíduos, ao mesmo tempo em que a forma com que tais indivíduos, a partir de suas percepções, estabelecem suas práticas no espaço urbano, influenciando sua organização e constituição física propriamente dita.

Em Buenos Aires as pintadas são uma ferramenta de visibilidade política, mas não parecem criar um conflito mais amplo apesar de ser uma prática clandestina. Talvez pelo sentimento nacionalista muito forte, ou pela essência conciliadora dos peronistas, fruto do corporativismo

incompleto de Perón (BERNARDO, 2013), que conseguem conjugar diferentes setores da sociedade, de modo a mediar as desigualdades sociais, a sociedade argentina seja mais tolerante e não veja nas pintadas, nem nos indivíduos a quem elas dão voz, uma ameaça.

Já em São Paulo, cidade fragmentada por desigualdades sociais agudas e por espaços segregados, a pixação se desenvolveu com uma arma dos mais pobres não só ocuparem espaços não direcionados a eles, mas de deixarem sua marca e se fazerem percebidos, além de estabelecer uma identidade de caráter classista em um ambiente dominado pela lógica individual, motivo duplo de estranhamento em uma metrópole pós-moderna.

É importante salientar aqui que tanto as pintadas, quanto a pixação, não tiveram influência do graffiti, proveniente de Nova York, em sua construção (DJAN. 2012), emergiram e se desenvolveram de acordo com as necessidades e possibilidades de seu próprio contexto social. E exatamente por essa originalidade creio que são expressões máximas de como a percepção subjetiva e a constituição espacial das cidades podem criar identidades inerentes a determinado extrato social ou a uma cidade em particular.

Referências Bibliográficas

AMENDOLA, Giandamerico, **La Ciudad Postmoderna**, Madrid: Celeste Ediciones, 2000.

BERNARDO, João. **O fascismo de Perón (1ª parte)**. Passa Palavra: Ideias & Debates. [14 mar. 2013]. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2013/03/73791>>. Acesso em: 10 dez. 2014

CASLTELLS, Manuel, **O Poder da Identidade**, São Paulo: Editora Paz e Terra, 2010.

IVSON, Cripta Djan. **Cripta Djan Ivson, profissão pichador: “Pixar é crime num país onde roubar é arte”**. [mar. 2012]. Revista Vitruvius: entrevistas. Entrevista concedida a Gustavo Lassala e Abilio Guerra. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/13.049/4281?page=5>>. Acesso em: 10 dez. 2014.

_____. **“O pixo é o que tem de mais conceitual na arte contemporânea hoje”**. [22 ago. 2014]. Catraca Livre: Arte e Design. Entrevista concedida a Felipe Blumen. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/sp/design-urbanidade/indicacao/o-pixo-e-o-que-tem-de-mais-conceitual-na-arte-contemporanea-hoje/>>. Acesso em: 10 dez. 2014.

NARDI, Silvia **“Las paredes de la memoria”**, Concurso de ensayos: “Argentina: los lugares de la memoria”, 5-13, BuenosAires, s.d. Disponível em: <http://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/ensayos_f.pdf>. Acesso em: 09 dez. 2014.

SANTOS, Jair Ferreira dos, **Pós-Moderno**, São Paulo: Editora Brasiliense, 2012.

Análise da cidade de Buenos Aires: o uso e desuso de La Boca

Daniel Lopes de Sousa

Introdução

Neste estudo buscou-se analisar a cidade de Buenos Aires a partir do bairro La Boca, onde pode se verificar o uso e desuso deste bairro periférico da cidade, pelo o Estado e pelas empresas, sobretudo as empresas de turismo, constituindo desenvolvimento e pobreza ao mesmo tempo. Neste estudo buscou-se analisar a Cidade de Buenos Aires como metrópole Latino Americana, a partir de uma visita de campo realizada nesta cidade. Desta partimos do objetivo para identificar o uso e o desuso que se faz da cidade, a partir de pontos seletivos tanto por parte do estado quanto por parte das empresas.

E a partir desses uso e desuso analisamos essas contradições que ocorre em vários pontos da cidade, sobretudo no bairro periférico de La Boca, onde uma pequena fração do bairro recebeu obras seletivas do governo, voltado na atualidade para o capital turístico e para a valorização do capital imobiliário. São áreas que o estado cria e que ele próprio se beneficia a longo prazo.

É nessa seletividade que podemos ver em todo lugar espaços valorizados e espaços desvalorizados, sobretudo em Latino América, no qual traz um objeto seletivo, uma técnica e conseqüentemente expulsa os moradores pobres daquele local, sendo por meio do aumento do custo

de vida ou mesmo desapropriando parte do local, para receber a infraestrutura.

Buenos Aires

A cidade de Buenos Aires é uma metrópole Latino Americana constituídas de rugosidades e de jovialidades como podemos dizer, é uma cidade que comporta vários objetos alguns antigos e outros novos. Apesar dessa grande contradição notada na cidade, a cidade é dotada de vários objetos em desuso tanto novo quanto antigo, alguns pelo motivo do próprio capital não ter interesse de refuncionalizar, outros por não ser acessível por ser muito caro o preço de uso do objeto.

Assim, a cidade é cercada de espaços seletivos. Essa seleção se dar sobretudo em espaços específicos pelo poder hegemônico. Nessa seleção entra se interesse do Estado e das empresas, em especial as grandes empresas detentoras do capital. No caso de interesse das empresas o Estado cria normas, permite o uso da força e subsidia as empresas seja através de capital, de infraestrutura ou incentivo fiscal. É através desta seleção que vimos a descrever como certos pontos da cidade valoriza e desvaloriza.

Para descrever essa seleção descrevemos o bairro La boca da cidade de Buenos Aires, onde o circuito superior da economia e circuito inferior da economia faz uso de uma pequena parte desse espaço, valorizando parte do bairro e afastando parte de seus moradores. Através deste caso podemos observar vários pontos da cidade com essa mesma dinâmica do bairro La Boca.

La Boca

O Bairro La Boca está localizado em uma zona portuária, na margem do Rio Riachuelo, ao sul da Cidade de Buenos Aires, constituído na atualidade de operários, comerciantes, e pessoas que presta serviço ao comercio formal e ao comercio informal. Além disso como escreveu Figueira (2011, p. 144), muitos moradores desse bairro vivem desempregados e em miséria total.

La Boca é uma área onde foi construído o primeiro porto da cidade de Buenos Aires, no qual passou a ser uma área de degradação persistente desde os anos 30. Neste bairro encontra se pontos seletivos voltados ao turismo. Um dos pontos turísticos é a *calle Caminito* situado no bairro portuário de La boca. Nesta rua encontra-se além do Estádio Boca Juniors um clube de futebol famoso na Argentina, o clube da maior torcida Argentina, construída pelos imigrantes e depois tornado o Estádio dos operários. Nesta rua encontra se outros pontos importantes como a concentração de artistas populares e manifestações artísticas ao ar livre.

Neste ponto do bairro e em seu entorno os agentes públicos e privados se fazem uma seleção dos investimentos, vendendo parte do bairro para o turismo e valorizando o capital imobiliário neste bairro, trazendo conseqüências positivas e ou negativas para os moradores residentes na região como trabalho para alguns e exclusão para outros.

Por mais que ao chegarmos em La Boca e observarmos alguns pontos turísticos, sentimos uma emoção no que tange ao esporte, um lugar onde a sociedade achar muito importante o time, mas existe uma indagação, será que essa sociedade, sobretudo a residente neste bairro, usa mesmo esse espaço?

De acordo com Figueira (2011) essas populações muitas vezes não usam esses objetos, esse corredor turístico, pois são orientados a não passar pelo corredor turístico, para que os turistas não vejam a realidade da pobreza constituída no bairro.

La Boca foi um bairro receptor de imigrantes de várias partes do mundo, como franceses, espanhóis, turcos, e de outras partes do mundo, mas com o passar do tempo foi sendo usado para outros meios, como pelo capital turístico apoiado nos objetos novos e antigos instalados no bairro.

La boca é um bairro periférico da cidade de Buenos Aires igual a outros bairros periféricos de cidade ou metrópoles latino-americanas que recebeu em uma pequena parte do bairro algumas obras seletivas que faz aquela região valorizar e ser explorada pelo capital, neste caso de empresas de turismo.

Essa oportunidade de uso do capital turístico se deu, sobretudo a partir de incentivo do governo de revitalizar a área atraindo empresas que pudesse extrair capital turístico, após a realização dessa revitalização.

Outro fato é que a revitalização não traz incentivo para o bairro, pois além de expulsar muitos moradores desta região como o fazem em

outras cidades onde áreas foram refuncionalizada, a população do bairro é orientada a não passar nesse eixo turístico, sobretudo no horário de visita dos turistas, para não expressar a realidade.

Aqui podemos citar o estádio boca júnior voltado ao esporte, mais sobretudo ao turismo. Por motivo desse empreendimento uma pequena parte do bairro é valorizada e se torna através desta, parte do corredor turístico da cidade de Buenos Aires, atraindo a especulação imobiliária.

Um turismo do grande capital e do pequeno capital. Pode se ver nessa parte da cidade dois circuitos oferecendo o seu produto aos turistas que passa por ali. Esses sobretudo vendem a cultura da região, personagens famosos, e o saber fazer da região.

A cidade se torna valorizada a partir de seletividades. Essa seletividade proporciona desenvolvimento e pobreza. O capital adquirido através do desenvolvimento muitas vezes não é aplicado na região, conseqüentemente aprofundando a pobreza em torno da região ou expulsando parte desses pobres para áreas mais distantes. Além da pobreza já existente, a partir de quando começa a influência do poder hegemônico, essa pobreza se aprofunda mais, levando pobres a usar outras estratégias para a sobrevivência.

Considerações Finais

A partir da análise da cidade de Buenos Aires na Argentina, verificamos que a cidade é um lugar de contradições, sobretudo a partir da contradição no bairro La Boca, bairro periférico da cidade que recebeu

infraestruturas construídas pelo o estado para ser exploradas pelo capital turístico e principalmente pelo grande capital.

Essas infraestruturas novas ou velhas revitalizadas pelo estado e ocupado pelo estado causa desenvolvimento e pobreza ao mesmo tempo, visto que expulsa os pobres dessa região ou restringe a eles passarem pelo corredor turístico para que o turista evite ver a realidade pobre da cidade.

E assim o estado promove o desenvolvimento das empresas e o empobrecimento da comunidade onde são instaladas essas infraestruturas valorizando os interesses do capital, visto que além desse mercado objetivado vem todo uma carga de outros mercados, como a especulação imobiliária, a arrecadação financeira dessas empresas pelo estado, e assim cria se razoes para mandar os pobres para mais longe ou até expulsá-los para a construção dessas infraestruturas e regulação para uso.

Fato das metrópoles Latinos Americanas de usarem pontos seletivos do território e outros requisitos para mandarem os pobres para mais longes, para que os detentores do poder o Estado e as grandes empresas possam usufruir da forma mais produtiva possível.

Referências Bibliográficas

ANDRE, L. A. JUNIOR, J. H. Z. **Buenos Aires:** Planejamento, metropolização e desigualdades socioespaciais. UNILA, Outubro, 2014.

ANDRE, André Luís. **Visíveis pela violência**: A fragmentação subjetiva do espaço metropolitano. FCT-UNESP, 2009.

BRAGA, Rhalf Magalhães. **Território, rede e multiterritorialidade**: Uma abordagem conceitual a partir das corporações.

FIGUEIRA, Miguel Constantino. **La Boca/Buenos Aires**: Cultura, mercado turístico e marginalidade. Revista Memoria em rede, Pelotas, v.2, n.5, abril/julho de 2011.

SANTOS, M. Pobreza urbana. São Paulo/Recife: HUCITEC/UFPE/CNPV, 1978.

_____. **O espaço dividido**. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Francisco Alves Editora, 1979.

SOUZA, M. L. O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras. Bertrand – Brasil, 1999.