

Revisitando el debate sobre la Fragmentación Urbana.

Una década y media después de "Splintering Urbanism."

Daniel Kosak

Investigador Adjunto del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, CONICET, en el Área de Estudios Urbanos del Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR-CONICET). Doctor en Arquitectura y Urbanismo, Oxford Brookes University
daniel.kozak@conicet.gov.ar

RESUMEN

Desde al menos las últimas tres décadas fragmentación se ha vuelto una palabra recurrente en discursos urbanos. Más allá de las diferentes acepciones que el término pueda tener y los usos que de él puedan hacerse, es evidente que existen manifestaciones físico-espaciales que han motivado la persistencia del debate acerca del carácter fragmentado de las metrópolis contemporáneas. Las nociones de "ciudad archipiélago", "ciudad partida", "cuarteada" (quartered city), "urbanismo astillado" (splintering urbanism), "metropolaridades", por citar sólo unas pocas, apuntan en una misma dirección: el reconocimiento de nuevas formas de separación, o la exacerbación de formas divisorias preexistentes, que en el período contemporáneo parecieran cobrar un creciente protagonismo en la forma y estructura de las ciudades y regiones metropolitanas. Muy a menudo los términos "segregación" y "fragmentación" son utilizados intercambiadamente, como meros sinónimos, sin reparar en las especificidades de cada uno de estos conceptos. De este modo, ambas nociones son diluidas para denotar, genéricamente, algún tipo de separación o división en la ciudad. Sin embargo, si bien es evidente que tanto "fragmentación" como "segregación" intentan dilucidar fenómenos urbanos interrelacionados y frecuentemente simultáneos, su utilización más rigurosa y específica permite alumbrar diferentes facetas de estas cuestiones. El fin de este artículo es examinar el concepto de "fragmentación urbana", a partir de una revisión del debate en torno a la idea de *Splintering Urbanism* de Graham y Marvin (2001), para apuntar al desarrollo de marcos teóricos específicos.

Palabras clave: fragmentación urbana, urbanismo astillado, determinismo tecnológico, ciudad archipiélago

ABSTRACT

*Over at least the last three decades fragmentation has become a recurring word in urban discourses. Beyond the different meanings that the term may have and the uses that can be made of it, it is clear that there are physical-spatial manifestations that have motivated the persistence of the debate about the fragmented nature of contemporary metropolises. The notions of "archipelago city", "partitioned city", "quartered city", "splintering urbanism", "metropolarities", to name but a few, point in the same direction: the recognition of new forms of separation, or the exacerbation of preexisting divisive forms that in the contemporary period seem to be increasingly prominent in the form and structure of cities and metropolitan regions. Very often the terms "segregation" and "fragmentation" are used interchangeably, as mere synonyms, disregarding the specificities of each of these concepts. In this way, both notions are diluted to denote, generically, some type of separation or division in the city. However, while it is clear that both "fragmentation" and "segregation" attempt to elucidate interrelated and often simultaneous urban phenomena, their more rigorous and specific use allows for different facets of these issues. The purpose of this article is to examine the concept of "urban fragmentation" from a review of the debate on the idea of *Splintering Urbanism* by Graham and Marvin (2001), to aim at the development of specific theoretical frameworks.*

Key words: Urban fragmentation, *Splintering Urbanism*, technological determinism, archipelago city

1. RECURRENCIA DEL TERMINO “FRAGMENTACIÓN” EN DISCURSOS URBANOS Y EL “URBANISMO ASTILLADO”

“Fragmentación” es un término curiosamente recurrente en la literatura sobre ciudades contemporáneas y en general en los discursos urbanos. Ésta fue una de las primeras observaciones que llamaron mi atención cuando comenzaba a buscar temas para mi investigación doctoral, a fines de 2003 (Kozak, 2008). Mi segundo (discreto) hallazgo fue que casi no existían acuerdos sobre su significado. A diferencia del concepto de “segregación”, cuyos debates en torno a su definición (p. ej. Rodríguez Merkel, 2014), en general, refieren a diferentes modos de interpretar a “la distribución desigual de los grupos sociales en el espacio” (White, 1983: 1009) –y en ese sentido admiten menos interpretaciones libres y usos *ad hoc*–, en el caso de “fragmentación” lo que primaba era la divergencia. Por otro lado, también era muy usual –y lo sigue siendo– su utilización como mero sinónimo de segregación, como un recurso literario para evitar el fastidio de repetir la misma palabra. Sin embargo –y llamativamente–, en ese momento, durante los primeros años del siglo XXI, no existían todavía demasiados trabajos que se propusieran examinar este fenómeno con el fin de desarrollar un marco teórico específico. Eran escasos los textos abocados a analizar sistemáticamente su dimensión físico-espacial; es decir, las manifestaciones tangibles de la “fragmentación urbana” en las ciudades. Y menos usuales aún eran las reflexiones en el plano discursivo: los análisis de la polisemia y casi omnipresencia del término “fragmentación” en los discursos urbanos predominantes.

En este sentido, el libro de Stephen Graham y Simon Marvin *Splintering Urbanism* (literalmente: “urbanismo astillado”), constituyó una referencia fundamental en el campo; especialmente en el contexto anglosajón. Manuel Castells lo presentó como “la primera geografía analítica de la network society”; Saskia Sassen como “un libro enormemente importante”; William Mitchell como “un texto crucial para arquitectos y diseñadores urbanos interesados en los roles de las infraestructuras de redes... en la conformación de nuestras futuras ciudades”; y Steven Pinch como “un libro verdaderamente pionero y un tremendo logro”.¹

La repercusión de *Splintering Urbanism* en el mundo hispanoparlante, por otro lado, fue algo exigua en comparación, y todavía no ha sido traducido. Aunque más recientemente ha cobrado cierto predicamento en el contexto de los prolíficos debates en torno a la *Teoría Actor Red* (TAR o ANT, por sus siglas en inglés; cfr. Latour, 2005; Fariás y Bender, 2009). Para Ignacio Fariás por ejemplo, *Splintering Urbanism* es una de las “obras clave que anteceden [la] exploración” TAR y tiene el mérito de haber instalado definitivamente las “perspectivas sociotécnicas en los estudios urbanos”. Según Fariás,

[Graham y Marvin] presentan de forma integrada y coherente buena parte de la literatura existente y de sus propias investigaciones sobre tecnología y ciudad, y proponen una interesante distinción entre las infraestructuras de la ciudad como ensamblajes sociotécnicos, y la ciudad como proceso sociotécnico resultante de la interacción de estos múltiples ensamblajes ... El aporte clave de este libro es precisamente abordar y explicar temas clásicos de la sociología urbana, como segregación, pobreza, desigualdad, movimientos urbanos, consumo etc., a partir de su entrelazamiento en sistemas sociotécnicos (Fariás, 2011: 19).

Por otra parte, Fariás menciona también que “a juicio de Olivier Coutard y Simon Guy [*Splintering Urbanism*] incurre en una forma de determinismo tecnológico suave, que se expresaría en su excesivo alarmismo y aproximación universalista a procesos de astillamiento urbano” (ibid.: 19). En palabras de Coutard y Guy: “poderoso y útil como es, [*Splintering Urbanism*] debe en nuestra opinión ser desafiado en su pesimismo universal, que, argumentamos, refleja formas “blandas” de determinismo económico, institucional y tecnológico”² (2007:720).

Graham y Marvin explican que a través de “urbanismo astillado”, su “término paraguas”, buscan examinar un cambio actual en el que “un conjunto de procesos paralelos accionan sobre redes de infraestructura ‘desagregándolas’ en modos que contribuyen a sostener la fragmentación del tejido social y material de las ciudades” (op.cit.: 33). En primer lugar, explican que en el período actual la tecnología es capaz de desagregar las redes de infraestructura en modos hasta ahora impracticables. Consecuentemente, es posible personalizar hasta el

extremo la provisión de servicios de acuerdo a los grupos socio-económicos. Aquellos en los estratos superiores, con la capacidad de costear la conexión a redes cada vez más caras y sofisticadas, están cada vez más integrados. Mientras que quienes no pueden pagar estos servicios quedan cada vez más excluidos de un mundo altamente conectado, e inclusive también quedan afuera de las redes más básicas de infraestructura, que hasta ahora al menos pretendían ser universales. Uno de los ejemplos en el inicio del libro ilustra claramente este argumento:

En muchas ciudades en desarrollo, el ideal de la distribución de agua potable e infraestructura cloacal para todos ha sido abandonado hace mucho. En su lugar, muy a menudo son implementados sistemas altamente duales. En la megaciudad de Mumbai (Bombay) en la India, por ejemplo, habitantes de asentamientos informales utilizan las cañerías que distribuyen agua potable en los complejos de condominios cerrados de altos ingresos como peligrosos caminos para transportarse a pie. Pero ellos no tienen acceso al agua que circula por estas cañerías. En su lugar, los habitantes de estos asentamientos son forzados a pagar precios exorbitantes por agua embotellada que es traída en tanques y vendida por emprendedores privados con enormes márgenes de ganancia (Graham y Marvin, op.cit.: 2).

En *Splintering Urbanism* no sólo se ilustra la creciente fragmentación físico-espacial en las ciudades y regiones urbanas contemporáneas –a través de numerosos ejemplos en muy diversas geografías, sociedades y culturas urbanas del presente–, sino que también se examinan las prácticas del urbanismo que, según sus autores, la fomentan. El principal argumento es que aproximadamente desde el último cuarto del siglo XX el pensamiento detrás de la producción de redes de infraestructura urbana, en un sentido amplio, cambió esencialmente. El antiguo anhelo del “ideal de la ciudad unitaria” (ibid.:49-136) de la “sociedad moderna” o “industrial”, que propició las redes de servicios que –al menos desde los objetivos explícitos– procuraban cubrir homogéneamente territorios y poblaciones, según Graham y Marvin, fue reemplazado por otras lógicas que privilegian el abastecimiento de individuos y la diferenciación selectiva. En la actual “network society” –también designada en algunos pasajes como “postindustrial” o “posmoderna”– prevalecen las redes diseñadas para facilitar la conexión y desconexión de usuarios individualizados, y personalizar las prestaciones.

2. FRAGMENTACIÓN, GLOBALIZACIÓN Y LA “SOCIEDAD RED”

“Fragmentación” es también una palabra clave en estudios sobre la globalización y particularmente en aquellos que discuten su “impacto” en las ciudades. En general, es entendida como lo opuesto a “integración”, el concepto que subyace el argumento central del debate. Sin embargo, “fragmentación” no es utilizada como un contra-argumento o como un modo de indicar los límites en los procesos de globalización. Por el contrario, el término en general aparece en las reflexiones acerca de la dinámica de estos procesos. La dialéctica integración-fragmentación está intrínsecamente ligada a las discusiones en torno a la globalización (Kozak, 2011). La idea es que cuanto más integrado está el mundo globalizado, más fragmentado se vuelve el mundo no-globalizado. La “cuestión de la escala” (cfr. Brenner, 1998; 2000; Lefebvre, [1974] 1991) es fundamental para este argumento. Ya que lo que está en discusión es la integración –o la falta de integración– de ciertas partes del mundo a un sistema global, la unidad de escala considerada se vuelve crucial. A esta altura es prácticamente indiscutido que no son países enteros los que forman parte de una red global, sino ciudades o regiones urbanas. Muchos autores llevan este argumento aun más lejos al plantear que las “ciudades globales” no están enteramente integradas al sistema global sino que sólo lo están algunas áreas de estas ciudades, mientras que otras permanecen enteramente escindidas:

Las ciudades globales son el resultado de transacciones que fragmentan el espacio, de modo tal que ya no podemos continuar hablando de ciudades como ciudades enteras, sino que tenemos partes de ciudades que están altamente globalizadas y otras yuxtapuestas que están completamente excluidas. En este sentido, algunas áreas de la ciudad pueden tener más en común con zonas de otras ciudades globales... que con las partes de la ciudad que se encuentran más próximas (Bridge y Watson, [2000] 2003: 255).

La relativización de la distancia física como modo de medir la cercanía es también una de las líneas argumentales centrales de la tesis del urbanismo astillado, que Graham y Marvin refieren como la “combinación aparentemente paradójica entre conexiones intensas con lugares distantes y profunda desconexión entre lugares adyacentes” (op.cit.:209). Siguiendo la línea introducida por Manuel Castells (1989; [1996] 2000), a partir de las conceptualizaciones de la “ciudad informacional” y la “sociedad red”, y la idea de que “las redes electrónicas segregan tanto como conectan y lo hacen en forma selectiva” (Castells citado en Graham y Marvin, op.cit.: i), los autores de *Splintering Urbanism* explican que los procesos inherentes a las redes informacionales

... apoyan en forma directa la aparición de una *sociedad red* internacional y cada vez más urbanizada, pero sin embargo altamente fragmentada, que atraviesa el planeta. Nuevos paisajes urbanos altamente polarizados están emergiendo, donde redes de infraestructura “premium” – telecomunicación de alta velocidad, autopistas “inteligentes”, redes de líneas aéreas globales– conectan selectivamente a los usuarios y lugares más favorecidos dentro y entre las ciudades (Graham y Marvin, op.cit.: 15, énfasis original).

3. FRAGMENTACIÓN URBANA, DETERMINISMO TECNOLÓGICO, Y CAMBIOS EN LA RELACION “DISTANCIA ESPACIAL – DISTANCIA SOCIAL”

Retomando las objeciones de Coutard y Guy (2007) antes citadas, las críticas más agudas que recibió *Splintering Urbanism* apuntaron a su determinismo tecnológico. Aunque Graham y Marvin (op.cit. : 21-22; 385-388) rechacen categóricamente que su planteo sea tecnológicamente determinista –en el sentido de una “simple cadena linear de causa y efecto en la que la tecnología es vista como el agente directo de causalidad en las transformaciones urbanas”–, para Rod Burgess (2005:133), “el concepto de infraestructura como un ‘hibrido sociotécnico’ de Graham y Marvin ... simplemente enmascara su determinismo sin superarlo”. Ya que “la tecnología media entre la sociedad y el espacio y la humanidad y la naturaleza, y nos las determina”, como sostiene Burgess, queda pendiente en las explicaciones de la escuela de *Splintering Urbanism* cuáles son, en última instancia, los principales y efectivos determinantes en estos procesos de producción y transformación urbana (ibid.).

No obstante, Burgess concuerda en buena medida con el cuadro de ciudades fragmentadas presentado en *Splintering Urbanism* y en su periodización. A través de una hipótesis de gran síntesis y elocuencia, Burgess explica el avance de la fragmentación urbana en las metrópolis y regiones urbanas contemporáneas en términos de un nuevo cambio fundamental en la relación entre distancia social y distancia espacial a partir del último cuarto del siglo XX. Según Burgess, en la sociedad pre-industrial la distancia entre clases sociales era sustancial, pero la distancia espacial era corta. Amos y esclavos vivían cerca unos de otros. En la sociedad industrial, con la aparición de las clases medias, la distancia social se acortó pero la distancia espacial se agrandó. Las ciudades se volvieron más extensas, los barrios obreros se localizaron cerca de las fábricas en las periferias industriales, generalmente muy lejos de las zonas elegidas por las clases altas, y en el medio se ubicaron los estratos medios. La distancia espacial generalmente replicaba el gradiente social. En la sociedad postindustrial la distancia social se ha vuelto a ampliar. Después de décadas de políticas monetaristas, preeminencia del sector financiero en la economía global y procesos de desindustrialización generalizados en buena parte del mundo occidental,³ la brecha entre ricos y pobres ha alcanzado cifras inéditas desde al menos los años veinte del siglo pasado. Sin embargo, en muchos casos la distancia espacial ha vuelto a acortarse con la aparición de enclaves ricos muy próximos a enclaves de pobreza;⁴ especialmente en regiones urbanas en países de la semi-periferia, como Buenos Aires y San Pablo, pero también, como Mike Davis ha señalado categóricamente, en muchas ciudades en el centro de la economía global, como Los Angeles.⁵ “Vivimos en ‘ciudades fortificadas’ brutalmente divididas entre ‘células blindadas’ de la sociedad pudiente y ‘lugares de terror’ donde la policía batalla a los pobres criminalizados”, dice Davis (2006 [1990]): 234) en un pasaje de *City of Quartz*, muchas veces citado.

El caso de barrios cerrados contiguos a villas miseria –un fenómeno generalizado en muchas regiones del mundo, y particularmente en América Latina– es probablemente el ejemplo más gráfico en este sentido. La separación por distancia espacial de la “ciudad industrial” es a menudo reemplazada en la actual “ciudad postindustrial” por un tipo

de separación impuesto por la contundencia de los límites, el despliegue de dispositivos de seguridad y distintas formas de fragmentación urbana. En este contexto, la relación entre proximidad y accesibilidad también ha sido resignificada. Vivir cerca no implica compartir espacios de sociabilidad en ciudades donde cada vez existen menos lugares de encuentro universal y el principio de exclusividad es el que con mayor potencia rige la producción de nuevas tipologías urbanas. Esto no significa que los límites y obstáculos que fragmentan sean infranqueables; o que no existan diferentes niveles de porosidad en los bordes, como señala Elguezabal (2015) desde una perspectiva micro-sociológica. Precisamente, las relaciones complejas de mutua dependencia y desconfianza que se establecen en la contigüidad entre enclaves ricos y pobres se nutre frecuentemente de estos intercambios: oportunidades de trabajo o mano de obra sin costos de transporte en un sentido, obras de beneficencia en el otro.⁶

Uno de los motivos por los cuales esta yuxtaposición de enclaves se ha vuelto común en muchas de las ciudades que podrían entrar en la categoría de “postindustriales” está relacionado con las transformaciones producidas a partir de cambios estructurales en las economías urbanas, incluyendo la decadencia de los antiguos barrios industriales desencadenada a partir del cierre masivo de fábricas y el consecuente aumento del desempleo en esas áreas. Junto a la turgurización de vastos territorios de las antiguas ciudades industriales y el descenso en la escala socio-económica de una importante proporción de sus habitantes –ex obreros industriales– una enriquecida elite de la economía de servicios produjo nuevos entornos urbanos de lujo. De modo tal que mientras los antiguos barrios obreros perdían dinamismo y capacidad de generar puestos de trabajo, las áreas de la metrópoli elegidas por las nuevas elites del sector terciario y cuaternario comenzaron a demandar numerosos empleados para tareas de baja remuneración; lo que la literatura anglosajona llama el *menial service sector*: empleados para tareas domésticas, de seguridad, mantenimiento edilicio, de pequeñas infraestructuras y demás. Consecuentemente, del mismo modo que vivir cerca de la fábrica era –y sigue siendo– la estrategia más conveniente para la clase obrera en las “ciudades industriales”, vivir cerca de barrios cerrados y shopping malls lo es para una creciente población pobre de las metrópolis contemporáneas. Esto ocurre tanto en ciudades desindustrializadas como en otras que nunca tuvieron un sector industrial significativo, pero que en la “era postindustrial” adoptaron también estas modalidades generalizadas de hábitat. En estas ciudades, los movimientos demográficos ocurren en todas direcciones: sectores pobres se localizan en los intersticios y bordes de emprendimientos ricos con el fin de aprovechar las externalidades que éstos generan (principalmente, la provisión de empleos de baja remuneración), y sectores medios y altos se desplazan a zonas que hasta hace poco tiempo eran homogéneamente pobres y ahora incluyen también barrios cerrados. Uno de los motivos que explican la ubicación de urbanizaciones cerradas en áreas tradicionalmente pobres es su muy bajo valor de suelo original que genera una gran rentabilidad para sus desarrolladores. Mientras estén cerca de un acceso a una autopista y su perímetro vigilado y protegido, el contexto inmediato de los barrios cerrados no afecta significativamente el valor final de las propiedades dentro de sus límites.

4. A MODO DE CIERRE: CÓMO ESTUDIAR LA FRAGMENTACIÓN URBANA

El tipo de separación característico de la que aquí llamamos genéricamente “ciudad industrial”, puede conceptualizarse apropiadamente mediante la noción de “segregación”, es decir “la distribución desigual de los grupos sociales en el espacio”, y cuantificarse a través de instrumentos tales como el *Índice de Disimilaridad*.⁷ Sin embargo, ciertas formas de separación, típicas en ciudades de la era postindustrial no son perceptibles a través de estas herramientas. Como ha demostrado Rodríguez Merkel (2011), la existencia de un asentamiento precario y un barrio cerrado en un mismo radio censal, por ejemplo, incide sobre los instrumentos que miden la Segregación Residencial Socioeconómica (SRS), disminuyendo el grado de segregación registrado. Este fenómeno, denominado por el autor como “falsa mixidad socio-espacial”, ilustra la necesidad de contar con otras herramientas interpretativas complementarias que sirvan para conceptualizar este tipo de puntos ciegos en las metodologías de medición de la SRS. Para comprender este tipo de problemáticas, el uso de otros conceptos, como el de “fragmentación urbana”, puede ser más productivo.

Si bien es evidente que tanto “fragmentación” como “segregación” intentan dilucidar fenómenos urbanos muchas veces interrelacionados y frecuentemente simultáneos, su utilización más rigurosa y específica permite alumbrar

diferentes facetas de estas cuestiones. En el concepto de segregación lo fundamental es la dimensión social asociada al espacio bidimensional del plano de la ciudad. El procedimiento para medir segregación urbana comienza por determinar los grupos sociales que se pretende mapear en el espacio urbano, para luego analizar sus patrones de localización de un modo cuantitativo. Los instrumentos que miden segregación hacen una abstracción del espacio y no consideran barreras físicas, accidentes geográficos u otras condiciones de accesibilidad. Sólo registran la distancia espacial relativa entre grupos sociales.

La fragmentación urbana, por otro lado, puede comprenderse como un modo de organización espacial determinado por lo cercado y los obstáculos físicos. De modo que su principal dimensión de análisis es la espacial –en sus tres dimensiones– y el abordaje para su análisis es eminentemente cualitativo. Se examinan las barreras físicas, los obstáculos y los límites que fragmentan. Estos límites físicos pueden dividir diferentes grupos sociales, y en ese caso la fragmentación urbana actúa como “una segregación acentuada que se inscribe en el espacio a través de barreras” (Thuillier, 2005: 6). En otros casos, como el de dos o más barrios cerrados contiguos y separados entre sí por sus respectivos muros y demás dispositivos de seguridad, la división impuesta por los límites físicos puede no coincidir con la demarcación de la distribución de los grupos sociales en el espacio. Es decir, esta conceptualización de fragmentación urbana admite situaciones en las que pueda existir fragmentación espacial y continuidad social. El concepto de fragmentación urbana interpela un tipo de organización espacial que en la actualidad es común a todos los usos de suelo, incluyendo residenciales, comerciales, recreativos y demás. Se trata de caracterizar, examinar y explicar estos modos de producción de ciudad, que parecieran estar reconfigurando algunas de las áreas de mayor dinamismo de las metrópolis contemporáneas; interpretar el porqué de la rápida difusión de estas tipologías urbanas cuya característica más saliente es la determinación de bordes duros que separan áreas o piezas urbanas, en todas las escalas, de sus entornos inmediatos. Entre los casos de fragmentación urbana de más reciente aparición en muchas ciudades y regiones urbanas “postindustriales”, los más frecuentes son aquellos cuyo fin es separar a la “ciudad privada” y/o “pseudo-pública” del espacio público genuino.⁸

Usualmente se le atribuye a la violencia urbana un rol fundamental en la generación y reproducción de las tipologías asociadas a la fragmentación urbana. Sin embargo, tal como señala Burgess (2009), esta consideración es cuanto menos incompleta y no explica, por ejemplo, la rápida proliferación de urbanizaciones cerradas en ciudades del este y sudeste asiático, regiones con los índices de violencia y crimen más bajos del mundo. Según Blakely y Snyder (1997: 38) –pioneros en el estudio de urbanizaciones cerradas en Estados Unidos– las tipologías en las que se podrían clasificar las urbanizaciones cerradas, y a la vez los motivos que podrían explicar su difusión, son tres: aquellas cuyo principal propósito es proveer un determinado “estilo de vida”; dotar de cierto “prestigio social”; y/o establecer “una zona de seguridad”. A estos argumentos también puede sumarse la economía de escala que suponen estos emprendimientos para los desarrolladores y la usual anuencia de las políticas de uso de suelo que generalmente estimulan grandes operaciones gestionadas por desarrolladores únicos.

Estos últimos motivos son clave en la argumentación que proponen Dick y Rimmer (1998) en torno a la idea de “ciudad reagrupada”. Observando específicamente la nueva geografía urbana de las ciudades del sudeste asiático los autores describen una tendencia hacia la producción de complejos cada vez mayores, en superficie y sofisticación, ubicados en las márgenes de las autopistas, reuniendo funciones urbanas que habitualmente se encontraban dispersas en la ciudad. De este modo, centros de compras y de convenciones, combinados con usos recreativos, hoteles cinco estrellas y oficinas *premium* pueden compartir un único perímetro amurallado, con todos los dispositivos de seguridad típicos de las urbanizaciones cerradas. No es solamente la búsqueda de economías de escala lo que explica el éxito económico de estos nuevos complejos, sino también las razones propuestas por Blakely y Snyder: allí se ofrece un determinado estilo de vida, generalmente asociado al prestigio social, bajo la contención de una zona de seguridad patrullada.

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

Estas consideraciones refuerzan la necesidad de refinar la utilización de los términos que intentan definir estos fenómenos urbanos. En definitiva se trata de avanzar en el desarrollo de conceptos y marcos teóricos que permitan comprender más exhaustivamente las transformaciones socio-espaciales que inciden sobre la forma y estructura de las ciudades. Un conocimiento que resulta fundamental a fin de desarrollar instrumentos, políticas, y programas de regulación y gestión urbana con el fin de impulsar y promover un derecho a la ciudad ampliado.

La multiplicidad de términos, como “ciudad archipiélago”, “ciudad partida”, “cuarteada” (*quartered city*), “en capas” (*layered city*), “reagrupada” (*rebundled city*), “metropolaridades” (Soja, 2000), “ciudad análoga”, por citar sólo unos pocos, que se analizan en *Splintering Urbanism*, y en otros registros coetáneos de principios de los dos mil, como los de Marcuse y van Kempen (2000; 2002), apuntan en una misma dirección: el reconocimiento de nuevas formas de separación, o la exacerbación de formas divisorias preexistentes, que en la actualidad parecieran cobrar un creciente protagonismo en la forma y estructura de las ciudades y regiones metropolitanas. Resulta evidente que la persistencia del debate acerca del carácter fragmentado de las metrópolis contemporáneas es una consecuencia de manifestaciones físico-espaciales concretas y tangibles cuya visibilidad es cada vez mayor.

En los últimos quince años, probablemente, hubo en el debate sobre la fragmentación urbana un cierto refinamiento de enfoques. Son menos frecuentes las explicaciones en términos de polarizaciones binarias y en general la apelación a la “ciudad dual” (Mollenkopf y Castells, 1991), que Marcuse (1989) criticaba a fines de los ochenta. Los casos de estudio descritos como ejemplos de fragmentación urbana continúan en aumento, y también subsiste, en muchos casos, la vaguedad y la confusión en las interpretaciones.

Siguiendo a Lefebvre (1968: 120-121), la repetición de ciertos términos en discursos académicos y políticos es en sí misma una indicación de algo. La recurrencia del concepto de “fragmentación” en estudios urbanos demuestra su importancia para caracterizar y comprender la producción y transformaciones del espacio urbano en el período contemporáneo. La ausencia de consensos sobre marcos teóricos y definiciones, por otra parte, indica que la conceptualización de este fenómeno todavía requiere un mayor desarrollo.

5 NOTAS Y REFERENCIAS

5.1 Referencias bibliográficas

- BLAKELY, E. J., y SNYDER, M. G. (1997) *Fortress America: Gated Communities in the United States*. Edited by Institution Brookings and Policy Lincoln Institute of Land. Washington, D.C.: Brookings Institution Press.
- BRENNER, N. (1998) “Between fixity and motion: accumulation, territorial organization and the historical geography of spatial scales”, en *Environment and Planning D: Society and Space*. Vol. 16 (4), pp. 459-481.
- _____ (2000) “The urban question as a scale question: reflections on Henri Lefebvre, urban theory and the politics of scale”, en *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol. 24 (2), pp. 361-378.
- BRIDGE y WATSON (2003[2000]) “City differences”, . en Bridge, G. y Watson, S. (eds.) *A companion to the city*, pp. 251-260, Oxford: Blackwell Publishers, BURGESS, R. (2005) “Technological Determinism and Urban Fragmentation: A Critical Analysis”, en 9th International Conference of the ALFA-IBIS Network on Urban Peripheries, pp. 127-137. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 11-13 de julio.
- _____ (2009) “Violencia y la ciudad fragmentada”, en Falú, A. (ed.) *Mujeres en la ciudad: de violencias y derechos*, pp. 99-126. Santiago de Chile: Ediciones SUR.
- CASTELLS, M. (1989) *The informational city: information technology, economic restructuring, and the urban-regional process*. Oxford: Basil Blackwell.
- _____ (2000 [1966]) *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell.
- COUTARD, O. y GUY, S. (2007). STS and the City: Politics and Practices of Hope, en *Science, Technology & Human Values*. Vol. 32(6), pp. 713-734.
- DAVIS, M. (2006 [1990]) *City of quartz: excavating the future in Los Angeles*. London: Verso.
- DICK, H.W., y RIMMER P.J. (1998) “Beyond the Third World City: The New Urban Geography of South-East Asia”, en *UrbanStudies*, Vol. 35(12), pp. 2303-21.

- ELGUEZABAL, E. (2015) *Frontières urbaines: les mondes sociaux des copropriétés fermées*, Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- FARIAS, I. (2011) "Ensamblajes urbanos: la TAR y el examen de la ciudad", en *Athenea Digital*. Vol. 11(1), pp. 15-40.
- FARIAS, I. y BENDER, T. (Eds.) (2009). *Urban Assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*. London: Routledge.
- GORELIK, A. (2011) *Correspondencias*. Buenos Aires: SCA-Nobuko.
- GRAHAM, S. y MARVIN, S. (2001) *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London: Routledge.
- KOZAK, D. (2008) *Urban Fragmentation in Buenos Aires: The Case of Abasto*. Oxford: PhD Thesis. Oxford Brookes University.
- _____ (2011) "Fragmentación Urbana y Neoliberalismo Global", en Pradilla Cobos E. (ed.) *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*, pp. 13-62 México DF: Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco y Miguel Angel Porrúa Editor.
- LATOUR, B. (2005) *Reassembling the social: An Introduction to actor-network-theory*. Oxford: Oxford University Press.
- LEFEBVRE, H. (1968) *El derecho a la ciudad*. Buenos Aires: Ediciones Península.
- _____ (1991[1974]) *The production of space*. Oxford: Basil Blackwell.
- MARCUSE, P. (1989) "Dual city: a muddy metaphor for a quartered city", en *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol. 13(4), pp. 697-708.
- MARCUSE, P. y VAN KEMPEN, R. (2000) *Globalizing cities: a new spatial order?* Oxford; Malden, Mass.: Blackwell publishers.
- _____. (Eds.) (2002) *Of states and cities: the partitioning of urban space*. Oxford: Oxford University Press.
- MOLLENKOPF, J. H. y CASTELLS, M. (Eds.) (1991) *Dual City: Restructuring New York*. New York: Russell Sage Foundation.
- RODRIGUEZ MERKEL, G. (2011) *Desigualdades Socioeconómicas y Segregación Residencial en la Argentina, 1991-2001: niveles, tendencias y aportes teórico-metodológicos para su estudio*. Tesis Doctoral. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- (2014) "Qué es y qué no es segregación residencial. Contribuciones para un debate pendiente" en *Biblio 3w*, Universidad de Barcelona. Vol. 19 (1079).
- SOJA, E. (2000) *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Malden, MA: Blackwell Publishers.
- THUILLIER, G. (2005) "El Impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires.", en *EURE*. Vol 31(939), pp. 5-20.
- WHITE, M. J. (1983) "The Measurement of Spatial Segregation" en *The American Journal of Sociology*. Vol. 88(5), pp. 1008-1018.

5.2 Notas

1. Citado en la contratapa de *Splintering Urbanism* (Graham y Marvin, 2001).
2. En las citas reproducidas cuyos originales son textos en inglés la traducción es propia en todos los casos.
3. Incluyendo ciudades en países centrales que solían tener grandes sectores industriales desarrollados desde larga data, como también ciudades en países semi-periféricos con sectores industriales incipientes producto de políticas de sustitución de importaciones.
4. Por otro lado, a partir del desarrollo de nuevas infraestructuras, las nociones de cercanía y lejanía han cambiado; las distancias no son generalmente medidas en kilómetros sino en tiempo de conexión.
5. Esto no implica que la estructura urbana subyacente en estas ciudades haya cambiado drásticamente hasta el punto de borrar los antiguos gradientes socio-económicos de distribución espacial. Dada la inercia intrínseca de la forma urbana, diferentes formas de producción del espacio urbano –que responden a diferentes lógicas sociales– siempre coexisten por largos períodos. Lo que se intenta enfatizar aquí es el dinamismo en la producción de nuevos tipos de forma urbana fragmentada.
6. Por ejemplo, es usual en *country clubs* y barrios cerrados en Buenos Aires que las multas a automovilistas por exceso de velocidad, dispuestas y recaudadas según normativas internas, se destinen a fondos para donaciones a instituciones educativas y culturales de los barrios carenciados vecinos.
7. El *Índice de Disimilaridad*, desarrollado por Otis D. Duncan y Beverly Duncan en los años cincuenta, varía entre 0 (ausencia de segregación) y 1 (segregación total) y se interpreta como el porcentaje de sujetos del grupo social – cuyo grado de segregación se intenta determinar – que deberían cambiar su lugar de residencia a fin de que la razón entre este grupo y el resto de la población –u otro grupo social de referencia– en cada unidad espacial sea idéntica a su razón en el conjunto de la ciudad.
8. Los "espacios pseudo-públicos" a veces son denominados también como la "ciudad análoga". Ver Graham y Marvin, 2001: 256-260.
9. Ver, por ejemplo, el capítulo "Roles de la periferia. Buenos Aires: de ciudad expansiva a ciudad archipiélago" en Gorelik (2011: 265-293).