

TRANSFORMACIONES TERRITORIALES EN EL NORESTE DE MONTEVIDEO: ¿SE PUEDE HABLAR DE CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD?

Resumen

La región noreste metropolitana de Montevideo que –a grandes rasgos- se ubica entre los ejes de la ruta 8 e interbalnearia y sus zonas de influencia e implica a los departamentos de Montevideo y Canelones, presenta fuertes transformaciones en los últimos tiempos. Allí se ha generado un proceso de metropolización con dinámicas muy específicas de las que es preciso dar cuenta tanto por el caso mismo como por las posibilidades de comparación a nivel de Montevideo y con otras ciudades latinoamericanas. La ponencia presenta algunos de los hallazgos de un proyecto en curso más ambicioso (I + D, financiado por CSIC, de carácter interdisciplinario).

La pregunta central que constituye la guía general de la ponencia es si se puede hablar de construcción de ciudad. En tanto existe una irreversible pérdida del uso rural del suelo y fuertes dinámicas vinculadas a la implantación de actividades económicas de tipo logísticas, industriales e informacionales, uno de los elementos principales que se expone es precisamente las características que asume el proceso de acumulación. En ese marco, se hace foco en dos grandes zonas francas: Zonamérica y Parque de las Ciencias. En segundo lugar, se alude a una lógica en expansión de barrios privados que tiene su articulación con lo anterior y que supone un proceso de segregación voluntaria de sectores medio-altos y altos y conforman dinámicas cerradas de construcción de subjetividad colectiva. Finalmente se examinan aspectos del tejido social, principalmente a través de los casos de Colonia y Empalme Nicolich, Villa Aeroparque y Villa del Tato. Para ello se introduce el concepto de comunidad. Con todo ello, se trata de visualizar como este proceso de metropolización está marcado por fuertes desigualdades sociales, por una gestión de la misma y lleva a preguntarse por los requerimientos futuros en términos de derecho a la ciudad.

PALABRAS CLAVE: Transformaciones metropolitanas - construcción de ciudad – control social.

AUTORES.

Alfredo Falero (Ciencias Sociales)

Verónica Blanco (Psicología)

Marcelo Pérez (Programa Integral Metropolitano)

Gabriel Soto (Psicología)¹

MESA TEMATICA: 2

Correo electrónico: alfredofalero@gmail.com

¹ Debe anotarse que más allá de los cuatro autores indicados, también colaboraron en la presente ponencia la profesora Cecilia Lombardo (FADU) y la profesora Alicia Rodríguez (Psicología). En el caso de Gabriel Soto es estudiante avanzado de Psicología. Asimismo en la elaboración de los mapas colaboró la estudiante de Arquitectura Dinorah Kaiser. Todos los autores pertenecen a la Universidad de la República.

1. Objetivo y antecedentes

La ponencia que sigue parte de examinar un entramado de mutaciones que se han venido configurando en el territorio que nos ocupa que a grandes rasgos se ubica entre los ejes de la ruta 8 e interbalnearia y sus zonas de influencia, implicando a los departamentos de Montevideo y Canelones. En particular el corredor de la ruta 101 viene presentando un dinamismo en relación al cual es preciso traspasar el mero sentido común de “desarrollo” que se coloca o subyace en expresiones como “motor de Canelones”, entre otras. En los mapas del apartado siguiente se puede visualizar con mayor precisión el territorio objeto de estudio.

Existe una serie de factores que lleva a caracterizar lo que ocurre en ese territorio como un proceso de metropolización muy específico en relación con otros ejes de acceso a la ciudad o dinámicas de conurbación. Este es un elemento central a tener en cuenta: los procesos de metropolización sobre las rutas 1, 5, 6 o 7 entre otras de ingreso a la capital, no presenta las mismas características que lo que se verifica aquí. Es decir, otros accesos a Montevideo han experimentado procesos de suburbanización en términos de implantación de algunas unidades industriales o logísticas y habitacionales en términos de segregación (en la búsqueda de condiciones habitacionales más económicas), pero ninguna ha generado un perfil económico y reproductivo como el que se presenta en el noreste de Montevideo.

La ponencia pretende precisamente desgranar esa especificidad y al mismo tiempo procurar contestar la pregunta a partir de esas transformaciones: ¿se puede hablar de construcción de ciudad?. Porque es un hecho, que más allá de límites formales las rutas 8, 101 y 102 vienen conformándose con sus lógicas de “prolongación” de Montevideo aunque al mismo tiempo se trata de una densificación poblacional con particularidades que deben caracterizarse y que llevan a perder vertiginosamente todo vestigio de área rural anterior.

En segundo lugar, la investigación de esta expansión noreste también debe verse como un paso más que permita buscar con mayor rigor la comparación con otras ciudades latinoamericanas. Estamos necesitados de esas comparaciones si es que queremos evitar perdernos en los discursos de los agentes sociales con mayor capacidad de construir subjetividades colectivas. En ese sentido, está claro que si la migración campo – ciudad es un fenómeno mundial -si bien con algunas contratendencias de migración ciudad – campo, más bien de clase media hacia arriba y con características específicas- América Latina tiene dinámicas estructurales, particulares, por su lugar en la economía-mundo (básicamente proveedora de materias primas) que la han llevado a configurar un patrón de expansión de sus grandes ciudades y un tipo de infraestructura de movilidad que no es la de regiones centrales de acumulación.

En efecto, los procesos de urbanización latinoamericanos presentan características similares en muchos casos. Y Montevideo no es la excepción. Una de ellas es la expansión urbana sobre zonas que antes fueron rurales y que hoy se transforman a consecuencia de la organización especulativa del suelo y la expansión de zonas marginales o de sectores sociales vulnerables. Como se sabe, las regiones metropolitanas suelen conformarse a partir de extensas áreas suburbanas de relativa baja densidad de población que luego se van ampliando e integrando por proximidad hasta generar conurbaciones.

Estas regiones pueden actuar como “ciudades dormitorio” para fuerza de trabajo de clase baja o directamente conformarse en la periferia de marginación de las ciudades como fue discutido conceptualmente ya en la década del sesenta. Pero también existe otro tipo de metropolización y es

aquella que se convierte en un refugio de la clase alta y media alta que huye del vértigo de la ciudad en busca de mejores condiciones de vida enfatizando el plano de la seguridad. Y en este caso, se generan condiciones de separación clara, de cierre consentido en relación a las anteriores y aparecen zonas metropolitanas con barrios privados.

Otra de las características generales que puede adoptar la metropolización es la existencia de regiones industriales o de “servicios” (concepto vago y amplio que procuraremos evitar) de diverso tipo y esto lleva a la segunda característica general: territorios donde se van conformando condiciones específicas y especiales para el capital global pero que se siguen codificando bajo el sentido común de “nacionales” como en cualquier otro caso. Esta característica está menos sistematizada que la anterior y en general no suele establecerse una visión relacional entre tales mutaciones de localización productiva y el plano de la residencia. Esa visión relacional justamente hace a la base de la presente ponencia.

Así es que, en suma, por un lado tenemos tendencias comunes al resto de América Latina derivadas del lugar de la región en general (y Uruguay, no debe olvidarse, forma parte de esta región periférica o semiperiférica a las regiones centrales de acumulación global) y por otro existen características específicas de la metropolización en el territorio específico de las que es preciso dar cuenta. Esas especificidades no solo derivan de las lógicas del capital sino del tejido social que se configura y los conflictos –o las formas de dominación que los evitan, anulan o matizan- que emergen de esa expansión en relación a dinámicas económicas anteriores. Se volverá sobre este concepto de metropolización y sus implicaciones en nuestro caso.

¿Por qué es posible ser tan taxativo en estas afirmaciones? En tal sentido es preciso señalar que la investigación del territorio que nos ocupa no comenzó con el proyecto del cual deriva este trabajo² que ya tiene sus propios hallazgos, sino que existen al menos dos grandes líneas de antecedentes de investigación. En primer lugar, los trabajos sobre Zonamérica (Falero, 2011) y posteriores (sobre su expansión y su proyecto de barrio privado conectado, formas de intervención territorial, etc.) en la perspectiva de visualizar una conexión global – local o subnacional que revitalizaba conceptualmente la idea de economía de enclave (Falero, 2015). En segundo lugar, están los antecedentes de la extensión universitaria a través del Programa Integral Metropolitano- y la generación paralela e integrada de una agenda de investigación interdisciplinaria. Esto también llevó a un conocimiento del territorio y por tanto también a identificar problemáticas sociales. A ello se fueron asociando trabajos posteriores, por ejemplo una investigación sobre los barrios privados en Canelones (Pérez Sanchez, 2015).

Se volverá sobre elementos mencionados en los dos puntos anteriores. Finalmente cabe una aclaración en términos de antecedentes del tema. Más allá de los trabajos propios del equipo base de esta ponencia, existen otros aportes desde la Arquitectura y de las Ciencias Sociales sobre la región metropolitana de Montevideo. No es posible hacer aquí un detalle de los mismos y mucho menos entrar en su discusión. No obstante, por ser un insumo reciente y directamente relacionado con nuestro trabajo, corresponde mencionar “Transformaciones del Sistema Urbano Metropolitano

² Proyecto I + D “Territorio controlado: formas de intervención y dominación en la región noreste metropolitana de Montevideo” (2015 – 2017), financiado por CSIC llevado adelante por un equipo interdisciplinario coordinado por Alfredo Falero (Dpto. Sociología – FCS) e integrado también por Alicia Rodríguez y Verónica Blanco (Psicología Social – Facultad de Psicología), Marcelo Pérez (Programa Integral Metropolitano), Cecilia Lombardo (ITU - Arquitectura), Aline Da Fonseca y Mauricio Ceroni (Geografía – Facultad de Ciencias) y los estudiantes Dinorah Kaiser (Arquitectura), Guidahi Parrilla (Sociología) y Gabriel Soto (Psicología).

2004-2011” (Martinez, 2015) que permite visualizar las diferencias de densificación entre el eje de ruta 8 y los ejes que conforman las rutas 101 y 102.

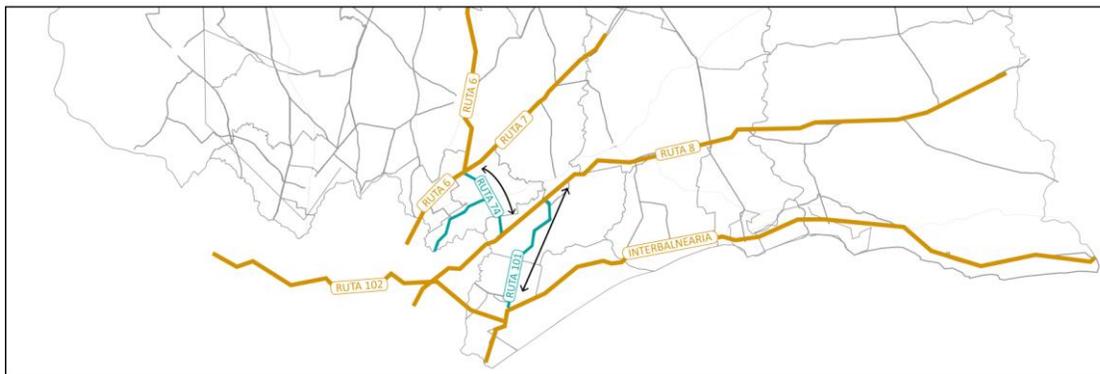
2. El territorio en examen y una idea básica de metropolización

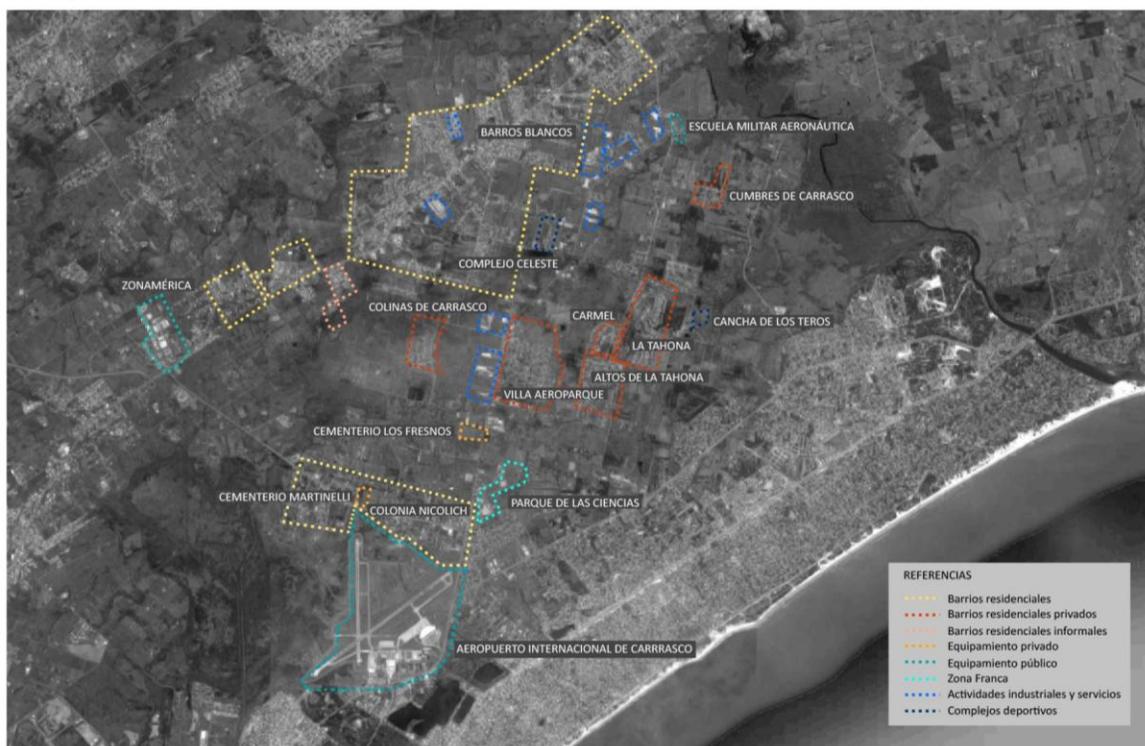
Mapa I- Delimitación del área de estudio



Mapa II -

Principales arterias viales del área de estudio.





Mapa III- Elementos estructuradores del área de estudio.

Fuente de los mapas: Elaboración propia 2016.

Parte del territorio estudiado corresponde en términos formales, es decir de reglamentación general, al departamento de Montevideo, pero otra parte corresponde al vecino departamento de Canelones. Desde el punto de vista del paisaje que se despliega el tránsito entre uno y otro departamento resulta indistinguible. Para las perspectivas críticas –en lugares académicos o de gestión- hacer la distinción se ha vuelto fundamental en tanto existen diferentes regulaciones que habilitan o limitan. La normativa sobre barrios privados, por ejemplo, que es diferente en uno y otro caso.

Sin embargo es un hecho que en ambos departamentos se han configurado dinámicas de economía de enclave –con historias diferentes, es necesario recordarlo- que son Zonamérica y Parque de las Ciencias. Denominamos lógicas de enclave económico en términos generales cuando la conexión –económica- que se establece entre el territorio donde se instala el enclave y la región central de acumulación (a través de una o un conjunto de empresas transnacionales) es mucho más fuerte que con el Estado-nación donde se implanta el emprendimiento del que incluso puede presentar una relativa desconexión económica más allá de proveer fuerza de trabajo y algunos insumos. Las zonas francas Zonamérica y Parque de las Ciencias, desde nuestro punto de vista, actúan con lógicas de economía de enclave, aunque no se trate del “enclave” clásico de América Latina y que denominamos informacional (Falero, 2015).

En un principio, solo fueron “islas con imagen de futuro” diferenciadas del resto. Pero por la vía de los hechos el capital ha remodelado y está reconfigurando los territorios inmediatos dando lugar a la

pregunta que nos resulta clave y que se expresa desde el título: ¿se puede hablar de construcción de ciudad en el territorio que nos ocupa?.

Para llegar a responderla existen varios caminos y aperturas teóricas posibles. En principio, dos conceptos aparecen claves y por tanto es preciso introducirlos prioritariamente: la concepción de territorio y de metropolización. Luego se verán someramente (puesto que como se dijo, el tema ha sido desarrollado en trabajos anteriores) los dos epicentros económicos mencionados de configuración territorial así como algunas dinámicas de reproducción social muy asociadas a procesos de desigualdad y de expresión territorial de clases sociales, para visualizar, finalmente algunos elementos que hacen o no a la construcción de ciudad.

Numerosos autores han marcado la importancia que los procesos económicos tienen para caracterizar el territorio. Entre ellos, el conocido David Harvey (por ejemplo, Harvey, 2007). De manera que entre los diversos trabajos sobre territorio con una perspectiva crítica que pueden apoyar esta línea, puede converger la perspectiva de Mario Sosa Velásquez desde Guatemala (Sosa Velásquez, 2012) para quien el territorio puede entenderse como un ámbito o un escenario específico de producción, intercambio, distribución y consumo en el contexto de una formación social concreta.

El territorio con sus variaciones específicas, se apoya en un modo de producción (el capitalista en este caso, naturalmente), que lo determina “en última instancia”³ mediante una dinámica de transformación y apropiación. De modo que la economía territorial depende del vínculo que se tenga con el mercado nacional, regional o internacional. El uso del espacio varía acorde al grado de vínculo que existe con distintos agentes del capital, sean estos nacionales o globales. Y en nuestro caso, lo global es central considerarlo puesto que las zonas francas no pueden trabajar para el mercado interno sino justamente para demandas globales.

Un territorio tendrá potencialidades y posibilidades, dependiendo del carácter de su inserción en las relaciones capitalistas que se despliegan en el mercado nacional y global. “Y es que el territorio puede representar un lugar marginal o un lugar privilegiado, una ubicación central o periférica, espacio de la centralidad o de la marginalidad en el proceso de producción e intercambio, lo cual tendrá consecuencias en términos de costos (de bienes de capital, servicios y consumo que se requieran en el proceso) y fluidez de dinámicas (propiamente productiva, de intercambio, de cualificación del trabajo, comunicacionales, etc.” (Sosa Velásquez, 2012: 64). De modo que esta perspectiva nos guía en términos generales para navegar entre varias interrogantes de base respecto a nuestro caso: ¿Cuáles son los elementos que evidencian que en el territorio objeto de estudio se exprese una fuerte influencia del capital global?.

Se sabe que en regiones metropolitanas, las empresas transnacionales han concentrado puestos de mando y control de actividades económicas junto a servicios avanzados que viabilizan el nuevo orden financiero y productivo mundial. Si en base a esta lógica, las regiones metropolitanas terminan configurándose como ciudad pensada en términos de derechos o de “ciudad inclusiva” (Lombardo, 2015) y no de segregación o de mero apéndice de actividades económicas es una cuestión central.

Por ello en esta ponencia proponemos asociar una concepción general de territorio con el despliegue actual que caracteriza a las regiones metropolitanas y con una idea de ciudad donde el tejido social

³ Cabe aquí, más allá de su vaguedad intrínseca, la conocida expresión “en última instancia” para evitar el mecanicismo que podría desprenderse de visualizar que de la mera voluntad de agentes del capital se construye territorio. En tren de brevedad y de entrar en otras premisas metodológicas de fondo, apostamos a que se nos permita en este caso la simplificación.

que se configura es capaz de activar procesos autónomos y/o de demandas ante el Estado que lleve a éste a contemplar otros intereses que no sean solamente aquellos derivados de su poder económico.

3. Una expresión territorial metropolitana de la inserción global del Uruguay.

Un primer elemento a mencionar de orden general que debe introducirse es la inserción de Uruguay en la economía-mundo. Para ser muy breve, se trata de un proceso que puede rastrearse en las bases que generó la dictadura uruguaya, particularmente luego de 1976 y que se continuó en los gobiernos post dictadura. En este sentido, uno de los instrumentos centrales que marca el giro del Uruguay en su reposicionamiento en la economía-mundo es la ley de zonas francas, sancionada el 17 de diciembre de 1987. La ley impulsada por el poder Ejecutivo no mereció grandes cambios en su tratamiento legislativo más allá de las fuertes polémicas que suscitó. Es una ley extremadamente laxa hacia las posibilidades especiales que le otorga al capital para su instalación, marcando sustantivas diferencias con lo que puede ocurrir en el resto del territorio no franco (Falero, 2011).

Pensada originalmente para atraer maquilas industriales (lo cual no se concretó, entre otras razones por no estar en línea con el proceso de integración regional), terminó siendo efectiva para atraer actividades logísticas y servicios, incluyendo aquí actividades financieras y más tarde de deslocalización administrativa, de gestión y de procesamiento de información en general (outsourcing) que se vienen desplazando a países periféricos. Esa ley constituye una profundización en la línea de “apertura” económica del Uruguay (que se profundizará en la década del noventa) y durante el gobierno del Frente Amplio a partir del 2005. Puede ir contra el sentido común, pero en el primer gobierno 2005 – 2010, se aprobaron nuevas zonas francas básicamente con la legislación heredada y una de ellas –de 55 hectáreas- está instalada en la zona metropolitana que nos ocupa: el llamado “Parque de las Ciencias”. Se volverá inmediatamente sobre esto.

Revisando la historicidad del proceso, pensando las características de la ruta 8 en la década del noventa, puede decirse que va construyendo territorio a partir de la conexión global – local en forma un tanto más azarosa que en el caso de “Parque de las Ciencias”, puesto que originariamente Zonamérica era “Zona franca de Montevideo” y la propuesta era otra, más modesta. Es decir, originalmente la vinculación era con la logística y posteriormente procuró aprovechar el posicionamiento de Uruguay como plaza financiera regional que fue la marca del país en la década del noventa.

La transformación operada en la década del noventa y particularmente ya en el siglo XXI (gobierno del presidente Jorge Batlle) marca el peso del capital para monopolizar la idea de parque tecnológico y capturar tendencias globales de deslocalización de actividades paralela a las posibilidades que brindaban las nuevas tecnologías de información y comunicación. La autodefinición como “business and thecnology park”, la omisión del concepto de zona franca en su nombre y su expansión (construcción de imagen y expansión van juntas) están relacionadas con la asociación del empresario local (el contador Orlando Dovat) con la trasnacional de origen belga Katon Natie.

Y entonces ya estamos frente a una fuerte transformación territorial que no es solamente del complejo en sí sino que implica el control del territorio cercano (como ocurre en cualquier lógica de economía de enclave). Por un lado, está la propia expansión del emprendimiento, pues de las 100 hectáreas de zona franca, el enclave se siguió ampliando comprando tierras de uso rural y superando largamente hoy las 500 hectáreas. Obsérvese la concentración de poder económico, político y simbólico que implica un emprendimiento que deja muy poco al Estado uruguayo (según la legislación solo el explotador de la zona franca debe pagar impuestos ya que las empresas usuarias

pagan al explotador de la zona franca) pero que con sus aproximadamente diez mil trabajadores y 300 empresas llega a representar cerca del 2 % del PBI uruguayo (véase el último informe de Uruguay XXI de 2016 así como el último Censo de Zonas Francas del INE).

El territorio también se construye a partir de la conformación de poder simbólico. Así es que si se habla de “parque tecnológico” se transmite una idea que se sostiene también en la propia visión que se tiene desde fuera: modernos edificios integrados en un paisaje de un verde cuidadosamente mantenido. Las actividades informacionales más básicas –los call centers es el ejemplo por excelencia- quedan así integradas como actividades que proyectan una idea de futuro, desarrollo y “sociedad del conocimiento”.

Menos visible, a un lado de la zona franca, a un costado del anillo perimetral (o continuación de la ruta 102, que conecta con los accesos a Montevideo, realizado durante el primer gobierno del Frente Amplio), se encuentra un cuidado camino que conduce a un apéndice territorial (en territorio no franco) que la empresa buscó afanosamente convertir en barrio privado. Sin embargo, en tanto este territorio se encuentra dentro del departamento de Montevideo, se sucedieron los desencuentros con sus autoridades pues a diferencia del vecino departamento de Canelones, no se permitió –hasta el momento- la generación allí de un “barrio privado”, Jacksonville o Barrios del Parque (Falero, 2012). Aquí puede visualizarse como la construcción de ciudad se proponía no a partir de una planificación territorial del Estado sino de la constitución de un enclave por la vía de los hechos, un barrio privado asociado al mismo con su lógica de socialización particular, de subjetividades “burbuja” que hasta ahora solo tuvo un desarrollo parcial. También se limitó aquí el proceso de gentrificación (no en otros casos, como veremos). Además se configuró un control del territorio inmediato que presenta problemáticas sociales de clase baja, ajenas a las lógicas. En su momento, Zonamérica trabajó activamente hacia el norte del emprendimiento sobre ruta en ese sentido. Otro de los mecanismos es la captación de fuerza de trabajo no calificada que caracteriza la zona, necesaria para tareas de mantenimiento y vigilancia.

La otra zona franca, Parque de las Ciencias, tiene dimensiones menores como se adelantó (unas 55 hectáreas), pero también presenta aspectos interesantes en términos de enclave y construcción de ciudad. Ubicada sobre ruta 101 a poca distancia del Aeropuerto, en lo que se conoce como Colonia Nicolich, pero a diferencia del caso anterior en el departamento de Canelones, se proyecta bajo la idea de desarrollo en sectores farmacéuticos, cosméticos, biotecnológicos, fitosanitarios, veterinarios, dispositivos médicos, entre otros. En este caso, a diferencia del anterior en términos territoriales, la ruta 101 ya prometía desplegar su importancia en el ensamblaje global – local, también potenciada por la cercanía con el aeropuerto de Carrasco (y su revitalización a partir de la concesión y construcción del nuevo edificio terminal de pasajeros por el empresario argentino Eurnekian que es el actual explotador) así como el fortalecimiento de la conexión de ruta 102 (duplicación, entre otras reformas). Los planes en curso proponen lo mismo para la ruta 101.

El 13 de enero de 2016, “Megapharma” –un holding en el sector de laboratorios que constituyó el “cliente-ancla” de la zona franca concretó su primera exportación «piloto». Con capacidad de generar productos farmacéuticos oftálmicos, estériles y sólidos, su exportación estará destinada a países de América Latina. A comienzos de 2016, se informaba que en total trabajaban allí 270 personas, 200 de ellas en la fábrica⁴.

⁴ Fuente: El País, nota para suplemento El Empresario de Antonio Larronda del 05 de febrero de 2016.

Un lujoso suplemento de El Observador de 32 páginas del 24 de junio de 2016 dedicado íntegramente a Mega Pharma lleva como presentación el título “bienvenidos al primer mundo”. Naturalmente que en esa mezcla de publicidad y noticia que caracteriza las presentaciones públicas actuales, no se ahorra en calificativos: “tecnología de punta”, “disparador de un salto de calidad inédito en la industria farmacéutica”, “hito de referencia mundial”, “apuesta a la excelencia y a la calidad” (en este caso frase del propio ministro de Economía), entre otros, procuran caracterizar la construcción de unos 30 mil metros cuadrados destinada sobre todo al envasado y la exportación de medicamentos.

Es muy difícil que todos los actores de los distintos niveles del Estado (siempre debe repetirse que existen muchos “Estados”) no dejen de expresar elogios sobre este tipo de emprendimientos en su inauguración y en muchos casos después, dependiendo de las conexiones entre poder económico y poder político que se establezcan. Mucho más debe esperarse desde los propios interesados para su posicionamiento local y global. Por otra parte y como en todos estos casos, siempre se generan expectativas de fuentes de trabajo, así que no es sorprendente que los habitantes del lugar, antes acostumbrado al paisaje rural y en general con expectativas de trabajo de baja calificación en Montevideo, no muten sus esquemas de apreciación marcados ahora por el sentido práctico (Bourdieu, 2007) de tener un trabajo mejor y más cerca y un relativo optimismo en el marco de presentaciones públicas como la mencionada. Pero el investigador no puede quedarse con esto, sería sucumbir al poder simbólico de determinados agentes y al más evidente sentido común.

Mucho se podría decir en ese sentido, pero la pregunta sigue siendo ¿se conforma ciudad?. Con lo dicho hasta el momento, se propone enfatizar como ambos enclaves conforman lo que la socióloga Saskia Sassen identifica como “territorios estratégicos” (Sassen: 2007, 2010). La autora trataba de demostrar como una parte de los fenómenos que hoy se siguen caracterizando como nacionales, o mucho de lo que experimentamos o representamos como local o nacional, podrían ser ejemplos de localización o “ensamblajes” de procesos globales. O en otras palabras, existen procesos subnacionales que pueden ser recodificados como instancias de lo global. Y ambos casos cumplen con esas características.

Así es que en la región metropolitana noreste de Montevideo ha existido un proceso contradictorio que comenzó en la década del noventa y que se ha enfatizado posteriormente, en donde se han desplegado “territorios estratégicos” de conexión global – subnacional. Se configura de esta forma una especificidad de la reproducción del capital, con una estructura de clases peculiar a tales formas (se requiere fuerza de trabajo calificada que proviene principalmente de los barrios de la costa de Montevideo) y con formas de lucha de clases y del conflicto social más general igualmente específicas. Esto puede incluir formas ocultas o neutralizadas del conflicto social.

Se puede decir que estos territorios estratégicos representan el paradigma de la fractura social y territorial de la zona metropolitana de Montevideo. Hacia dentro de los límites la imagen es capitalismo moderno, “globalizado”, hacia fuera territorios en transformación. A un ritmo apresurado, las zonas cercanas a estos territorios estratégicos, están dejando de tener características rurales o suburbanas y están desplazando o generando formas de control, según los casos, a los sectores excluidos y vulnerables. En ambos casos, se identifica una intervención social en el territorio cercano mediante operaciones de “responsabilidad social empresarial” (esto se dio especialmente con Zonamérica) y similares que generan reconfiguración del tejido social (Falero, 2013).

Cabría agregar, finalmente que tanto la ruta 8 como la 102 y 101 están configurando otro perfil más allá de los dos epicentros mencionados. Existen una serie de establecimientos logísticos,

industriales, que también van mostrando la línea de hacia dónde va el territorio que estamos examinando. Por ejemplo, con dimensiones más pequeñas encontramos el “Parque industrial y logístico Zona Este” ubicado en el kilómetro 24.200 de la ruta 101 que a diferencia de los dos casos anteriores no es zona franca y está amparado en la legislación de parques industriales. Pero en general, con cierta regularidad aparecen novedades que muestran la transformación y el irreversible fin del uso rural del suelo. Llegados aquí, se podría decir provisoriamente, que las lógicas del capital y el acompañamiento general del Estado (más allá de desacuerdos puntuales) han sido los configuradores de la metropolización y por tanto de ciudad. Sin embargo, falta aún introducir algunos elementos adicionales.

4. Segregación, barrios privados y entornos vulnerables

Sabemos que segregar refiere a separar una parte del todo y que el concepto de segregación adquirió vigencia en la década del ochenta para tratar de entender los procesos de reestructuración urbana y de expansión de la pobreza en términos territoriales lo cual muestra y remite a una perspectiva territorial, es decir la ubicación espacial urbana diferente de clases y sectores sociales⁵. Sabemos igualmente que en las regiones metropolitanas de las grandes ciudades latinoamericanas, los años noventa mostraron otra forma de segregación, esta vez de clase media alta hacia arriba, con la expansión de espacios residenciales cerrados y fortificados.

Los barrios privados son entonces una forma de “segregación por elección” vinculada a la posesión de alto capital económico y simbólico. Tienen un perímetro poroso para quienes allí viven - pues pueden salir fuera del lugar cuando quieren - pero a la vez se constituye en un aislamiento protector y diferenciador de quienes no pertenecen a la urbanización cerrada que se trata.

¿Construyen ciudad los barrios privados?. Volviendo a la pregunta inicial de la ponencia, y considerando que los barrios privados son uno de los elementos de diferenciación del paisaje de la región noreste metropolitana de Montevideo, cabe preguntarse si su instalación y expansión construye ciudad. La respuesta rápida, desde la perspectiva que subyace a este trabajo y considerando la bibliografía disponible, podría ser un taxativo NO. Cabe entonces, de aquí en más, explicitar algunas razones.

Los barrios privados, como mencionamos, son fenómenos de auto segregación de sectores medios altos y altos que se presentan como producto del urbanismo “neoliberal” desde los ochenta en América Latina y desde principios de los noventa en el Cono Sur. Como señala Sabatini (2004), muestra un cambio en el patrón habitacional de parte de los sectores dominantes que dejan espacios en la ciudad consolidada para contribuir a generar una nueva forma de metropolización insular en la bordes de las ciudades que cuentan ya -o deben generarse a partir de su instalación- con conectividad.

En el caso de la región metropolitana objeto de estudio podemos apreciar la instalación (realizada o en construcción) de 14 urbanizaciones cerradas en ese sector de Canelones y 5 barrios semiprivados (atendiendo a las limitaciones que impone Montevideo en ese sentido) en la zona de Carrasco Norte (Pérez Sánchez: 2015). Ese proceso de metropolización que se genera por los barrios privados, implica en ocasiones ubicarse cerca de territorios de población socialmente muy vulnerable con formas de hábitat precarias, por lo cual el contraste es importante. Esto genera impactos visibles que expresan ostensiblemente la desigualdad.

⁵ Debe recordarse igualmente que el concepto proviene de la escuela francesa de sociología urbana, particularmente deben considerarse las elaboraciones de autores como Lefebvre, Lojkin y Castells.

Cabe reconstruir someramente el proceso. En un área importante que tuvo actividad primaria y con suelo rural, el Estado facilita la valorización del suelo a partir de su cambio en el uso, lo que a la vez facilita a los desarrolladores inmobiliarios la posibilidad de urbanizar y ofrecer el producto barrio privado. De hecho, el cambio de uso del suelo que surge de una decisión del Estado a nivel departamental, genera un plusvalor de la tierra de la cual se apropia de forma sustantiva el agente privado que urbaniza. Aproximadamente se apropia de un 80% mientras solo el otro 20% restante es re-apropiado por el Estado en diversos formatos: depósito al Fondo previsto por la Ley 18308, empleos a habitantes locales u obras de infraestructura pública.

A partir de la autorización que hacen los desarrolladores, se generan lotes con servicios que mantienen la ruralidad del paisaje buscado (varios de estos emprendimientos combinan la lógica club de campo – country), instalan infraestructura deportiva de élite (canchas de golf, polo, tenis, entre otras) y un dispositivo de seguridad (con cierre perimetral, cámaras y guardias privados) que resguarda del “exterior”. Todo lo cual, marca la diferencia entre el adentro (seguro) y el afuera (del miedo).

En ese sentido, pareciera que esa forma de urbanidad distinta al tejido popular y empobrecido de la zona donde hay carencias de servicios básicos (saneamiento, calles, transporte público, etc.) entre otras, potencia las diferencias y hace convivir espacialmente sectores sociales bien distintos. Además, del cierre físico dado por el cerco perimetral, hay un cierre simbólico que tampoco parece alimentar la construcción de hábitat comunitario o vínculos de vecindad con aquel otro que conforma -en genérico- parte de la hostilidad del afuera.

Por otro lado, ese otro que habita de forma contigua, se representa no sólo como alguien distinto del que hay que cuidarse sino también como un potencial trabajador de servicios de mantenimiento o seguridad o eventualmente un “pobre” a “ayudar” a partir de acciones de beneficencia o responsabilidad social. Es decir, no existe una representación como un ciudadano, un sujeto igual en cuanto a derechos.

La idea de agentes privados proveyendo los servicios en el caso de los barrios privados, antes función por excelencia de los Estados contemporáneos que supuestamente deben garantizar su universalidad en el acceso, lleva a preguntarse si se está gestando una ciudadanía “patrimonialista” (Molina: 2013). Es decir, una ciudadanía que tiene un tipo de servicios en calidad y cantidad en función del patrimonio que posee y que queda por fuera de la suerte del resto de la sociedad.

Cuando existen entornos precarios, parece generarse un nuevo consenso “progresista” que implica a los propios agentes estatales, en cuanto a que son los propios sectores dominantes espacialmente cercanos, los que directamente pueden garantizar lo que el Estado o los propios vecinos no han impulsado y gestionado como la instalación de una Policlínica, un Centro de Atención a la Infancia y la Familia o un salón. Es decir, con el mismo mecanismo de la responsabilidad social empresarial aparece naturalizado -en función de la incapacidad del Estado de redistribución del ingreso- que los propios agentes privados actúen directamente sobre su entorno inmediato.

Siguiendo esta perspectiva, se podría decir que la propia idea de ciudad y ciudadanía aparece comprometida, y esa vieja idea de la polis con un ágora (más allá de lo ficticio que implique en términos históricos) con deliberación y resolución entre iguales, se aleja irreversiblemente de lo que ocurre en la realidad. La idea de ciudad -que es más que la idea de lo urbano, en tanto espacio donde los ciudadanos se encuentran construyen instancias de diálogo y convivencia en lo que le es común- parece alejada de lo que aquí se encuentra. Más que lo público, como idea privilegiada de construcción de la ciudad, se está ante una forma de metropolización dual y urbanización difusa.

Es cierto que se podría argüir que esta pérdida de lo público no es exclusiva de estos casos, razón por la cual no es un argumento suficiente para fundamentar que no existe construcción de ciudad. El argumento es atendible, pero está claro que la densificación que se visualiza en este caso supone una coexistencia entre opulencia y carencia con lógicas de dependencia de los segundos hacia los primeros, con relaciones instrumentalizadas, con formas de dominación disimuladas, oscurecidas, con un Estado más bien presente por su ausencia (si bien desde el ámbito privado se puede sostener que el Estado con su afán de regular e intervenir, bloquea soluciones más rápidas y efectivas por parte de los agentes privados), todo lo cual lleva a un enorme conjunto de interrogantes sobre el futuro inmediato.

En ese sentido, es que deberíamos convenir que la construcción de ciudad implica una jerarquización de lo público y no la naturalización de expresiones socioespaciales de urbanismo insular. La idea de “territorios controlados” que se introdujo en nuestro proyecto base (y trabajos derivados del mismo) procura precisamente llamar la atención sobre como el capital -también en su forma residencial- genera dispositivos que contribuyen a naturalizar la desigualdad social muchas veces con la aquiescencia de parte del Estado. Por supuesto, esto no niega que los sujetos en espacios reducidos con mayor o menor conciencia de los mecanismos de resistencia, generan grietas que cuestionan el control sobre el territorio (por ejemplo, la construcción de un nuevo asentamiento en Aeroparque a los márgenes de la Tahona).

De esta manera y enfocando en nuestra pregunta guía, más que construcción de ciudad se identifican más allá de las lógicas del capital dos patrones de segregación. Por un lado, uno protagonizado por unidades domésticas de bajo poder adquisitivo o directamente implicando dinámicas de marginalidad social y/o de asentamientos que puede dar lugar a un tipo de “gueto” específico con zonas degradadas. De allí proviene fuerza de trabajo no calificada para enclaves, emprendimientos nuevos que procuran fuerza de trabajo cercana (igualmente no calificada o de baja calificación) y los barrios privados. Por otro lado, un patrón de segregación residencial vinculado a sectores medio-altos y altos que da lugar a barrios privados o barrios cerrados, donde también reside personal extranjero de los enclaves informacionales.

5. Comunidades en el territorio

Además del eje de la ruta 8 con Villa García y Barros Blancos que tienen una larga historia en tanto conurbación –y que como se fundamentó está experimentando modificaciones importantes- se pueden identificar tres localidades conformadas por sectores bajos y medio bajos en el territorio objeto de estudio: Colonia y Empalme Nicolich, Villa Aeroparque y Villa del Tato. Con historias diferentes, se han ido conformando en un proceso de metropolización que no difiere demasiado de otras regiones de América Latina. En ellas hallamos –de forma disímil y en ocasiones débil- algunos elementos que pueden dar cuenta de un sentido de comunidad que ha generado una cierta identidad social.

Es necesario antes de visualizar el punto, caracterizar esta idea. El sentido de comunidad es una noción trabajada por la psicología social comunitaria (en la Sociología también debe recordarse aquella clásica separación comunidad – sociedad) que identifica algunas dimensiones presentes en las comunidades que conforman su historia y dan cuerpo a una identidad social. Los componentes del sentido de comunidad pueden enunciarse como la membrecía, la influencia y el compromiso mutuo, la integración y satisfacción de necesidades y los lazos emocionales compartidos (Montero, 2004). Destacamos también la experiencia subjetiva de pertenencia a una colectividad mayor al integrar una red de relaciones de apoyo mutuo, valorando el carácter vincular y de relaciones interpersonales de la noción de comunidad.

En este sentido observamos indicadores de sentido de comunidad para pensar el tejido social: sujetos que comparten un tiempo y espacio con algún objetivo común, atravesados por representaciones internas mutuas, que construyen sentidos de pertenencia, ya sea desde la membrecía, como desde la explicitación de fines comunes y algún nivel de organización como proyecto, la influencia mutua y la satisfacción de necesidades, el apoyo y el compromiso afectivo.

Estas dimensiones no son para nada absolutas, sino más bien indicadores de procesos colectivos que diagraman una trama social más o menos densa, de interacciones cotidianas con efecto integrador y que pueden conformar una cierta identidad, a modo de unidad en la diversidad, por lo general abierta y con límites difusos. La referencia a un sentido de comunidad no es ingenua, pues no consiste en una discriminación racional u objetiva, sino más bien un sentido asociado a lo afectivo, y por ello del orden de lo subjetivo. Como es notorio, esta discriminación tensiona lógicas puramente administrativas, pues las mismas en muchas dimensiones no se corresponden con los sentidos y afectos de las personas que habitan las localidades formalmente discriminadas. De todas formas, una vez instalado el dispositivo administrativo desde el Estado, la nominación oficial de Paraje, Villa, Poblado o Ciudad, así como la determinación de límites geográficos, comienzan a operar en la producción de sentido de los habitantes, pasando a formar parte de su cotidianidad, generando efectos en la materialidad de su existencia e integrando estos sentidos a su identidad.

El municipio de Nicolich fue creado por ley 18.653 del 15 de marzo de 2010. Según la intendencia de Canelones, el municipio cuenta con una población de casi 14.000 habitantes, lo que representa el 2.8% de la población departamental. Las localidades y zonas incluidas en este municipio son: Colonia Nicolich, Villa Aeroparque, Colinas de Carrasco, La Tahona, Santa Teresita. Las autoridades del municipio son el alcalde y cuatro concejales.

Colonia Nicolich se funda desde una colonia de emigrantes de Galitzia (Polonia y Ucrania) a mediados del siglo XX. El primer registro de pobladores es del año 1963 y apenas supera los 2500 habitantes. Se trata de una zona de chacras que cuadruplicó su población y hoy en día se configura como un centro político en la región, dando su nombre al Municipio que lo contiene.

En un nivel general encontramos que Villa Aeroparque se origina a principios de los sesentas desde el loteamiento y la venta del territorio por agentes inmobiliarios. Un lugar conformado principalmente por chacras, donde fueron apareciendo canteras para la extracción de los materiales para la construcción del Aeropuerto Internacional de Carrasco y la ruta 101. De allí surgen los primeros trabajos en el lugar, junto a la horticultura para los pobladores. Existe una importante base rural en la cultura local. Desde la década de los 70 a la fecha, al menos se ha cuadruplicado la población. Este aumento de población no se acompaña de infraestructura.

En Aeroparque se han generado asentamientos irregulares donde viven muchos de los hijos de los primeros pobladores y otros que se asientan a partir de desplazamientos campo-ciudad, y ciudad – ciudad (Álvarez Pedrosian, 2008). Las problemáticas identificadas por sus habitantes se centran en la creciente polarización y exclusión de su población en el contexto regional, a la vez que se reproduce este mecanismo en el interior de la comunidad, principalmente bajo la distinción simbólica de “los viejos y los nuevos”, también se identifica como problema la desigualdad creciente entre barrios privados y asentamientos, la falta de trabajo digno y estable, y la carencia de lugares de esparcimiento.

Villa del Tato es tipificada por el INE, al igual que Villa Aeroparque, como un “fraccionamiento”. También en la 7ª Sección departamental de Canelones, se ubica en dirección Este del camino saliente en la ruta 101 al KM. 28. Entre 1985 y 1996 creció también casi el doble: de 198 a 406 habitantes. También se trata de una zona de chacras que se ha fraccionado y constituido en Villa. En

este caso su dependencia política es con la ciudad de Pando, ya que se ubica al norte de la zona de Barrios Privados y se aproxima a esta ciudad, si bien su conexión con ella no es tan lineal.

El surgimiento de barrios privados ya indicado supone entonces diferencias sustantivas en relación a los pobladores tradicionales del lugar. Entre los comentarios de éstos respecto a la compra de tierra por parte de capitales extranjeros generando el traslado de sus antiguos habitantes hacia otras zonas, el siguiente resulta muy significativo: “en cualquier momento nos compran a todos, nos corren”⁶. También se refieren a la cualidad anónima de los nuevos propietarios, de los que poco se sabe, tan sólo que se trata de “extranjeros y profesionales”.

En este sentido, entendemos que la identidad configurada originalmente (aunque toda identidad es una construcción permanente) se encuentra en cuestión, tensionada por nuevas dinámicas, tanto de los barrios privados como de las del tipo logístico, industrial e informacional, y por nuevos sentidos asociados al territorio como un bien de consumo y de capitales extranjeros que se apropian de grandes extensiones.

De esta manera, cuando habitantes de Colonia Nicolich expresan rumores sobre Argentinos “con ganas de comprar en esa zona”, nos lleva a pensar en algún grado de incertidumbre y desestabilización de la referencia territorial anterior. También relatan que varios colegios compraron terrenos para realizar campos deportivos. Aluden a los barrios privados, a los salones de fiestas y al propio Aeropuerto que están generando una revalorización de la tierra planteando que el aeropuerto puede necesitar más pista y que les pueden pedir sus terrenos. Temen expropiaciones de aquellos terrenos sin planos (lo cual ha llevado a muchos residentes a la regularización de los mismos): “o volamos porque nos compran o volamos por el Aeropuerto” (según expresión de uno de los entrevistados). Nuevamente se verifica una percepción de inestabilidad en base a las transformaciones territoriales junto con la idea de ilusión de desarrollo y de aumento de las fuentes laborales.

En las últimas entrevistas realizadas se plantea la posibilidad de que el municipio de Colonia Nicolich sea categorizado como ciudad. Esta nueva denominación administrativa puede tener implicancias en el acceso a servicios públicos que los habitantes del lugar reclaman. En este sentido, los espacios y servicios públicos son escasos en el territorio y la caracterización de ciudad genera la expectativa de concreciones de infraestructura y equipamiento urbano por parte del Estado.

Algunas mejoras en vialidad y servicios de transporte, seguridad y hasta educación han venido de la mano de las empresas que, por sus propias necesidades, para sus empleados y/o como concreción de formas de responsabilidad social empresarial intervienen directamente en el territorio en tareas que tradicionalmente asumía el Estado. Cabe preguntarse si la nueva categoría administrativa de ciudad podría verse entonces como la condición para una mayor participación del Estado en equipamiento e infraestructura urbana (y por tanto como una mejora en la calidad de vida).

En este sentido, en los últimos años la figura del alcalde ha tomado la forma del “intermediario” entre las empresas, el Estado y la población, pues en las entrevistas realizadas aparece como referencia inmediata y fuente de información sobre las rápidas transformaciones en el uso del suelo del territorio. Si bien se trata de información y conexiones muy elementales, es una figura cuya voz es legitimada por los actores en cuestión.

⁶ Entrevista realizada a la comisión vecinal en Diciembre de 2013. Los siguientes entrecomillados también pertenecen a la misma instancia. A ello se debe sumar otra entrevista realizada en marzo de 2016.

Volviendo entonces a la pregunta inicial de nuestra ponencia, cabe preguntarse por los mecanismos materiales y simbólicos que están operando en la construcción de ciudad. Los imaginarios que al momento encontramos en los habitantes de la zona, se corresponden con las lógicas propias de la llamada sociedad urbana, la aglomeración de servicios, los espacios públicos caracterizados por ser espacios para el consumo. Es significativo que algunos habitantes esperan un shopping en la nueva ciudad. Paralelamente se visualiza la naturalización de las diferencias entre ricos y pobres, los vínculos mediados por funciones burocráticas, la industrialización y extranjerización del territorio, el desconocimiento del otro, el anonimato social.

Elementos que nos remiten a lo que Lefebvre (1999) llamó “sociedad burocrática de consumo dirigido”. A su vez, la imagen de una ciudad construida a partir de islas, producto de explosiones e implosiones, uniendo fragmentos, se corresponde claramente con este proceso de metropolización caracterizado por la sumatoria de espacios productivos, barrios privados y comunidades locales. La pregunta por los impactos en la subjetividad colectiva de estos procesos y de estas revoluciones urbanas se mantiene abierta. Los emplazamientos colectivos aún son débiles en este modelo y las calles no se transitan a pie. El otro anónimo aún opera como lógica de vecindad de las grandes ciudades, trasladado a la pequeña comunidad, el espacio colectivo signado por el consumo y el ocio.

Conclusiones generales

El territorio en estudio tiene profundas diferencias a su interior y ostenta notorias desigualdades sociales. Pero al mismo tiempo, tienen una especificidad que sobredetermina todas esas diferencias: las características de la acumulación de capital establecidas, con actividades logísticas, informacionales y menor medida industriales, en función de emprendimientos que tienen fuerte conexión con dinámicas globales. En ese marco, hay dos zonas francas que estructuran el territorio configurándose formas de economía de enclave por su fuerte conexión con la acumulación global y débil con la economía nacional amparadas en una legislación muy permisiva en cuanto a excepciones en relación al resto del Estado-nación (Falero, 2011, capítulo 5). Particularmente una de ellas –Zonamérica– ya tiene un peso notable en la estadística del PBI. Pero ambas procuran proyectar desde sus propios nombres la idea de “desarrollo”, “sociedad del conocimiento”, asociación con “ciencia y tecnología”, “primer mundo”.

En ambos casos existe además una presentación física y social como “parque” (en donde se distribuyen modernas construcciones) que proyecta la idea que no es justamente de territorios cerrados donde rigen las condiciones especiales de zonas francas en relación al resto del Estado-nación. Evitar la separación brusca entre el adentro y el afuera, igual que ocurre con los barrios privados, sugiere una imagen abierta, de transparencia, de lugar “natural”, de sustentabilidad. Sin embargo, es claro que es un espacio separado y por tanto con controles sociales diferenciados a su interior.

Y es que la disputa por el territorio es también una cuestión de luchas simbólicas. Como diría Bourdieu (2005), se trata de la producción de un poder simbólico que permite la construcción de la realidad y establece un orden gnoseológico sobre la misma. En este caso, ello significa la capacidad de imponer la idea de asociación con cuestiones de primer mundo, producción de alta complejidad y sofisticación, asociadas a la idea de “sociedad de conocimiento”. Seguramente existe en ambos enclaves requerimientos de personal de alta y media calificación, seguramente pueden encontrarse actividades concretas que tienen su complejidad, pero muchas veces se trata de procesamientos informacionales y logísticos propios de actividades deslocalizadas a regiones periféricas en relación a las regiones centrales de acumulación.

Se mencionaron al pasar otros emprendimientos sobre los que no se profundizó pero igualmente marcan el paisaje actual de las rutas 8, 102 y especialmente 101, en rápida transformación. Si la conurbación de ruta 8 tuvo históricamente una densidad poblacional más importante que la 101, ésta se está transformando y densificando poblacionalmente con una velocidad importante. Además en función de su dinamismo económico se la ha denominado “el motor de Canelones”.

Así es que una primera conclusión a destacar es como la inserción global del Uruguay y la competencia por inversiones terminaron reconfigurando de modo radical un territorio metropolitano como el que nos ocupa. Los incentivos pueden ser beneficios generales como una política de atracción de inversiones o selectivos, por ejemplo fiscales y vinculados a sectores en particular. Hay una amplia gama de posibilidades. Los gobiernos juegan un rol clave en tal sentido mediante la generación de incentivos diferenciales pero también acompañando estos procesos con infraestructura: desde un aeropuerto transformado (y concesionado a un privado) hasta obras en rutas entre otras.

Sin embargo, la extinción del uso del suelo para actividades agrícolas, la conexión con Montevideo, no quiere decir que se construya ciudad. Más bien emerge una forma archipiélago que aparece en la región metropolitana estudiada considerando las “islas” de enclaves económicos o territorios estratégicos, puntos concentrados de acumulación a nivel metropolitano que son atravesadas por redes globales de acumulación y que van reconfigurando irreversiblemente el territorio. En algún momento emergerá la infraestructura y el equipamiento urbano, en algún momento puede emerger un tejido social más activo demandante de “derecho a la ciudad”, pero en el actual contexto ese no es caso.

También se examinó en ese sentido el fenómeno de los barrios privados. Expresión máxima de la segregación voluntaria, de cierre voluntario. El fenómeno, en expansión, también agrega a la característica de insularidad mencionada. Tal expansión de barrios privados es paralela a la desaparición del suelo para uso rural (en algunos casos, no obstante, se articulan ambas cosas como “Viñedos de la Tahona”) y a la expulsión, contención o control de población en situación de pobreza o marginación. Y ello ha ocurrido en un tránsito más bien silencioso y sin mayores conflictos.

Este fenómeno supone lógicas sociales de separación, con formas de socialización entre iguales. Puede decirse: la evitación de la mezcla de clases en su máxima expresión que se construye como un modo de vida. De hecho, hay evidencias de realimentación entre enclaves y barrios privados pues el personal jerárquico y extranjero de los enclaves también habita en ellos. Por otro lado, existen los “circuitos de pobres” que entrelazan formas habitacionales precarias o modestas, escuela con niños pobres o de familias vulnerables y planes sociales. Trayectorias de vida espacialmente cercanas, pero socialmente muy lejanas parecen caracterizar el territorio que nos ocupa.

Mecanismos de responsabilidad social empresarial, de voluntariado, de recuperación de la idea de caridad están presentes a la hora de actuar sobre el entorno inmediato. Prevenir o contener conflictos requiere intervenir en un tejido social. Para muchas organizaciones sociales, para agentes del propio Estado, lograr la intervención de la empresa mediante aquellos programas puede visualizarse como un acto positivo de compromiso, responsabilidad, de preocupación por el entorno. Pero al mismo tiempo, no puede dejar de pensarse que con un tejido social débil o debilitado (lo cual no quiere decir que no existan organizaciones sociales), los conflictos por el uso del territorio están controlados. De hecho, a nivel de América Latina, la región más desigual del planeta, se ha comprobado que la acción sobre el territorio inmediato se vuelve clave cuando se instalan lógicas de enclave.

¿Se puede hablar de construcción de ciudad?. Si entendemos por tal la mera densificación a partir de islas de actividades económicas y de reproducción social como las anotadas, las conexiones que se van estableciendo, el irreversible abandono de las actividades rurales, la respuesta rápida podría ser que se va hacia ello. De hecho, examinando casos como el de Colonia Nicolich se ha encontrado además un sentido de comunidad y un imaginario que proyecta como beneficioso la conformación de ciudad. También con lo que traería aparejado a partir del cambio normativo.

Una respuesta un poco más compleja, debería anotar que para que haya ciudad se requiere espacio público y no mero urbanismo insular. Se requiere al mismo tiempo la construcción de derecho a la ciudad, una intervención estatal –en sus diferentes escalas de actuación- mucho más decidida que hasta ahora en el ordenamiento territorial y en la construcción de infraestructura y equipamiento en ese sentido.

Considerando lo dado hasta el momento, se puede afirmar que las modalidades de participación del Estado se ubican sobre todo en la creación de los nuevos “marcos” a través de los cuales se potencia la globalización en este territorio metropolitano y en la construcción de infraestructura requerida por el capital. Se puede decir además que la gestión de la desigualdad pasa más por la generación de formas sutiles de dominación en el territorio que supone controlar posibles conflictos, que por expandir la idea de derecho a la ciudad. En este marco, el papel de la academia pasa por la investigación que, entre otras cosas, coloque en cuestión -a partir de sus hallazgos- el sentido común instalado de que hay una dirección en la que naturalmente se transita y que en definitiva, todo es cuestión de tiempo, todo es cuestión de acuerdos entre intereses diversos, para lograr beneficios comunes asociados a la construcción de territorio urbano.

BIBLIOGRAFIA

Álvarez Pedrosian, E. (2008) Aterrizando en Aeroparque. Diagnóstico antropológico de una villa rural en el Área Metropolitana de Montevideo, Uruguay. Contenido en Encuentros Uruguayos, Revista del Centro de Estudios Interdisciplinarios del Uruguay, pp. 166-193.

Bourdieu, Pierre (2007) [1980] El sentido práctico, Buenos Aires, Siglo XXI editores.

Bourdieu, Pierre (2005) [1989] O poder simbólico, Rio de Janeiro, Editora Bertrand Brasil Ltda.

Falero, Alfredo (2015) La potencialidad heurística del concepto de economía de enclave para repensar el territorio en Revista NERA, N° 28, Edición Especial UNESP – Universidade Estadual Paulista, pp. 223 – 240.

Falero, Alfredo (2013) El papel de la responsabilidad social empresarial en la regulación del tejido social. Aperturas analíticas para el caso uruguayo, en El Uruguay desde la Sociología XI, Montevideo, Dpto. Sociología – FCS – UDELAR.

Falero, Alfredo (2012) Zonamerica y Jacksonville: conexiones globales, aislamiento de prestigio y luchas por el territorio en la zona noreste de Montevideo en El Uruguay desde la Sociología X, Montevideo, Dpto. Sociología – FCS – UDELAR.

Falero, Alfredo (2011) Los enclaves informacionales de la periferia capitalista: el caso de Zonamerica en Uruguay. Un enfoque desde la Sociología, Montevideo, Bibliotecaplural - CSIC – Universidad de la República.

Harvey, David (2007) [2001] Espacios del capital. Hacia una geografía crítica, Madrid, Ediciones AKAL.

Lefebvre, H. (1999) De la ciudad a la sociedad urbana. En Urrutia, V. (Ed.), Para comprender qué es la ciudad: teorías sociales Editorial Verbo Divino, Navarra, pp. 138-147

Lefebvre, H. (1978) [1969]: “El derecho a la Ciudad”. Ed. Península, Barcelona.

Lombardo, Cecilia (2015) Hacia una ciudad inclusiva, artículo contenido en Cuadernos del CLAEH N° 102, Montevideo, Pp 43-56.

Martínez, Edgardo (2015) Transformaciones del Sistema Urbano Metropolitano 2004 – 2011, Publicación del Convenio ITU / FARQ / UEDELAR – Agenda Metropolitana / Area Políticas Territoriales / OPP.

Molina, A. (2013) “Como un gran pecera. Urbanizaciones cerradas, ciudadanía y subjetivación política en el Gran Mendoza”. Colección Indagaciones N° 4. EDINUC, Mendoza.

Montero, M. (2004). Introducción a la Psicología Comunitaria. Desarrollos, conceptos y procesos. Buenos Aires, Paidós.

Perez Sánchez, Marcelo (2015) Barrios privados y sectores populares en el Cono Sur: algunas formas de dominación territorial, Montevideo, FCS – UDELAR, Tesis de Maestría.

Sabatini, F. (2004) Medición de la segregación residencial: reflexiones metodológicas desde la ciudad latinoamericana, contenido en Barrios Cerrados en Santiago de Chile. Entre la exclusión y la integración residencial, comp. Sabatini y Cáceres, Santiago, Lincoln Institute of Land Policy- Pontificia Universidad Católica de Chile.

Sassen, Saskia (2010) Territorio, autoridad y derechos. De los ensamblajes medievales a los ensamblajes globales, Buenos Aires, Katz editores.

Sassen, Saskia (2007) Una sociología de la globalización, Buenos Aires, Katz editores.

Sosa Velázquez, Mario (2012) ¿Cómo entender el territorio?, Guadmalá, Editorial Cara Parens / Universidad Rafael Landívar.

