Università Roma Tre
Dipartimento Studi Urbani
Scuola Dottorale "Cultura e trasformazioni della città"
Sezione Politiche territoriali e progetto locale
XX Ciclo

Titolo:

Oltre la frammentazione urbana

keywords: frammentazione, effetti fisico-spaziali, centralità negativa, servizi pubblici urbani, permeabilità, villa, urbanizzazione chiusa, abitazioni popolari, area metropolitana, Buenos Aires.

Direttore del Dottorato
Prof. Giorgio Piccinato

Dottorando
Walter Barberis

Relatore
Arch. Mario Cerasoli

Febbraio 2008

Referenze

AGBA: *Aglomerado Gran Buenos Aires*
AMBA: *Area Metropolitana de Buenos Aires*
BDC: *Bussines district center*
CABA: *Ciudad Autonoma de Buenos Aires*
CAP: Complesso di abitazioni popolari
CBA: *Ciudad de Buenos Aires*
CGP: *Centro de gestión y participación*
CMV: *Comisión Nacional de la Vivienda*
FONAVI: *Fondo Nacional de la Vivienda*
MCBA: *Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*
NHT: *Nucleos Habitacionales Transitorios*
PVS: Paesi in via di sviluppo
SPU: Servizi pubblici urbani
UC: Urbanizzazione/i Chiusa/e

Indice

INTRODUZIONE **5**

1 APPROCCIO TEORICO **9**

1.1 TEORIA FRATTALE E CONCETTO DI STRUTTURA URBANA 10
1.2 MOLTEPLICITÀ DI SCALE E DIMENSIONI URBANE 12
1.2.1 LA "POTENCIA DE DIEZ" 13
1.3 L'AUTO-SOMIGLIANZA 14
1.4 CITTÀ, SISTEMA E MODELLO 16
1.5 ANTECEDENTI NELLA DISCIPLINA URBANISTICA E LE POLITICHE PUBBLICHE 18
1.6 SULLA SEGREGAZIONE SPAZIALE E L'ESCLUSIONE SOCIALE 20
1.7 NOTE PER LA LETTURA DELLA TESI 22

2 LA FRAMMENTAZIONE URBANA **24**

2.1 DEFINIZIONE DI FRAMMENTAZIONE 24
2.2 DIVERSI TIPI DI FRAMMENTAZIONE 25
2.3 LA FRAMMENTAZIONE A DIVERSE SCALE 26
2.4 FATTORI GENERATORI DI FRAMMENTAZIONE 29

3 GLI EFFETTI DELLA FRAMMENTAZIONE URBANA **32**

3.1 INDIVIDUAZIONE E CLASSIFICAZIONE DEGLI EFFETTI 32
3.2 DESCRIZIONE E DIMENSIONAMENTO DEGLI EFFETTI 35
3.2.1 SULL'IMPATTO DELLA FRAMMENTAZIONE SUI SERVIZI PUBBLICI URBANI (SPU) 36
3.2.2 SULLA PERMEABILITÀ O INTERCONETTIVITÀ URBANA 44
3.2.3 LA FORMACIÓN DE "CENTRALIDADES NEGATIVAS" 50

4 EL CASO ESTUDIO: EL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES – (AMBA) **55**

4.1 LA CIUDAD DE BUENOS AIRES 55
4.2 PARTIDOS DEL GRAN BUENOS AIRES 57
4.3 EL GRAN BUENOS AIRES (GBA) 58
4.4 AGLOMERADO GRAN BUENOS AIRES (AGBA) 58
4.5 IL PROCESSO DI TRASFORMAZIONE DELL'AMBA: 60
4.5.1 DAL GRANDE VILLAGGIO ALLA TESTA DI GOLIA – 1880/1930 60
4.5.2 LA FORMAZIONE DELL'AMBA – 1930/1980 64
4.6 INSEDIAMENTI ABITATIVI INFORMALI/ILLEGALI: LA VILLA 66
4.7 I COMPLESSI DI ABITAZIONI POPOLARI 71
4.8 LE URBANIZZAZIONI CHIUSE 75
4.9 ZONA SUD DELLA CBA 78
4.10 ZONA NORD DELL'AMBA 85

5 CONSIDERAZIONI FINALI **94**

6 BIBLIOGRAFIA **105**

7 APPENDICE STATISTICA .....

8 APPENDICE CARTOGRAFICA .....

Indice delle Tabelle*

Tab. 1.2: Livelli di frammentazione urbana (regionale, urbano, locale) 28

Tab. 2.2 Fattori generatori di frammentazione secondo caratteristiche 29

Tab. 3.2 Manufatti fisici della frammentazione (Clusters e Archetipi) 30

Tab. 1.3: Relazione tra scala di osservazione ed effetti riscontrati 32

Tab. 2.3: Relazione tra tipologia di frammento e caratteristiche degli effetti prodotti 33

Tab. 3.3 Servizi pubblici urbani municipali 38

Tab. 4.3: Analisi relazionale delle villas, il territorio e gli SPU 41

Tab. 5.3: Analisi relazionale dei complessi d'abitazioni popolari, il territorio e gli SPU 42

Tab. 6.3: Analisi relazionale delle Urbanizzazioni Chiuse, il territorio ye gli SPU 43

Tab. 7.3: Calcolo dell'indice di permeabilità nel Partido di Malvinas Argentinas 45

Tab. 8.3: Censimento di elementi frammentari per area geografica 52

Tab. 1.4: Aree metropolitane con più di 3 milioni di abitanti 55

Tab. 2.4: Sintesi delle locuzioni d'uso frequente nei rapporti statistici 59

Tab. 3.4: Superficie e popolazione delle principali suddivisioni territoriali 59

Tab. 4.4: Villas de emergencia per partidos del Gran Buenos Aires al 2000 68

Tab 5.4: Evoluzione della quantità di abitanti e abitazioni nelle villas per partidos del GBA 69

Tab 6.4: Quadro riassuntivo evoluzione delle villas nella CBA tra 1962 e 2000 70

Tab. 7.4: Localizzazione e caratteristiche strutturali delle villas nella CBA 71

Tab. 8.4: Complessi di abitazioni popolari nella Città di Buenos Aires 74

Tab 9.4: 15 principali concentrazioni di UC nella Regione Metropolitana di Buenso Aires 77

Tab. 10.4: Distribuzione di CGP per zona 78

Tab. 11.4: UC nei partidos dell'area d'analisi Nord 85

* Per una facile identificazione all'interno del documento le tabelle sono state numerate utilizzando: numero d'ordine + numero del capitolo.

Introduzione

Il processo di urbanizzazione nei paesi in via di sviluppo è, nella maggior parte dei casi, non è sufficientemente pianificato e solo superficialmente coordinato [Sobreira & Gomes, 2001]. Come risultato di questo processo, in termini funzionali, morfologici e spaziali, si produce uno sviluppo urbano caratterizzato dalla disuguaglianza e dalla segregazione. Nell'ultimo decennio si sono osservati segni di acutizzazione di questa problematica, che si manifestano con maggiore intensità nelle grandi città, nelle metropoli e nelle megalopoli, che funzionano come vere casse di risonanza, amplificando l'impatto di questi modelli di urbanizzazione sulla vita degli abitanti.

Tra le conseguenze di questo modello di urbanizzazione troviamo una forte frammentazione del territorio, ossia una divisione della città in tante unità isolate poco coerenti tra loro e apparentemente sconnesse con il resto del sistema urbano. E questo costituisce uno degli argomenti chiave che le aree metropolitane devono affrontare nell'attualità.

Tra le trasformazioni territoriali più significative che si stanno verificando, il fenomeno della frammentazione urbana acquista un ruolo sempre maggiore negli interessi dell'urbanistica attuale. Le previsioni statistiche segnalano un costante aumento e una graduale concentrazione della popolazione in aree urbanizzate, così come anche un incremento nelle diversità socio-culturali della futura popolazione urbana; prospettiva, questa, che pone al centro dell'attenzione il ruolo che riveste l'ordinamento territoriale, come il fattore di controllo delle relazioni sociali nello spazio e il disegno dello spazio come procedimento sociale [Solinis Noyola, 2002]. Il ruolo centrale delle città come spazio equilibrante tra le dinamiche *identitarie* locali e le forze della mondializzazione evidenziano ancora di più la necessità di garantire una maggior continuità e coerenza nella pratica del governo del territorio, per assicurare un processo di coesione dinamico che attenui le fratture nel sistema urbano.

L'esistenza delle aree frammentate presuppone che esista un territorio non frammentato, ossia la città consolidata che qui chiamiamo "città tradizionale". Con questo termine si fa riferimento alla parte (del territorio) della città che si è sviluppato e consolidato nel tempo creando un tessuto urbano continuo e integrato. Il territorio frammentato e la città tradizionale si pongono quindi come i principali luoghi dove osservare gli impatti della frammentazione.

In questo lavoro di ricerca si è approfondito un aspetto della frammentazione molte volte tralasciato, gli effetti fisico-spaziali conseguenti alla presenza di frammenti urbani sul territorio. La dimensione fisico-spaziale ha permesso di realizzare un'analisi territoriale valida per il suo apporto concreto alla conoscenza del territorio e della manifestazione reale - di *spazializzazione* - dei fenomeni immateriali. La cospicua produzione accademica in materia di fenomeni sociali, economici, politici e culturali, relazionati al fenomeno della frammentazione, manifesta il grande interesse che questo argomento risveglia nell'attualità; tuttavia lo studio della dimensione materiale della sua distribuzione spaziale lasciano alcuni interrogativi in sospeso, ai quali si tenterà di rispondere in questo lavoro.

Allo scopo abbiamo studiato frammenti, selezionati per le loro caratteristiche funzionali e socio-economiche, che corrispondono a una funzione residenziale, nati in differenti periodi storici e politici della città e rappresentativi di tre livelli socio-economici differenti. Lo studio dell'evoluzione storica degli stessi ha permesso di capire i cambiamenti sofferti dal territorio prima e dopo l'apparizione di questi frammenti, il modo in cui si sono sviluppati, la velocità con la quale sono cresciuti e si sono consolidati come forma di produzione dello spazio urbano. Infine è stato possibile comporre un quadro logico delle relazioni esistenti tra il territorio, i frammenti e gli effetti che da essi derivano.

Alla luce della teoria frattale è stato possibile individuare con maggior chiarezza alcune dinamiche relazionali che si mantengono costanti in tutto il territorio analizzato. I principi basici di questa teoria, la multidimensionalità scalare e l'auto-somiglianza, hanno accompagnato lo sviluppo di verifica dell'ipotesi iniziale offrendo un solido apporto teorico-metodologico.

L'ipotesi su cui si centra questo lavoro è che **la frammentazione produce effetti fisico-spaziali che si irradiano, con differenti livelli di intensità, in tutta la struttura urbana**, struttura che reagirà ammettendo o rifiutando l'impatto.

Questa ipotesi sostiene l'idea che un territorio non possa essere pianificato e governato da interventi isolati, indipendenti tra loro, e che non tengano conto delle relazioni trasversali che equilibrano la città dalle differenti tensioni che l'attraversano. E dunque, per invertire un processo di degrado urbano e spezzare i meccanismi della frammentazione bisogna innanzitutto considerare le relazioni esistenti tra il frammento e l'intorno immediato, le centralità urbane e metropolitane, il BDC e il resto della città. È necessario, pertanto, cambiare il modo di pensare la città, incorporando concetti come la multidimensionalità scalare o l'auto-somiglianza relazionale, per poter poi sviluppare degli strumenti capaci di arricchire le relazioni che condizionano le aree frammentate e rapportarle quindi con altre zone, non frammentate ed economicamente più consolidate, in maniera tale da favorire un nutrimento reciproco, sia nell'ambito economico e culturale che sociale.

In particolare questo lavoro affronta il fenomeno della frammentazione urbana nell'Area Metropolitana di Buenos Aires (AMBA), caratterizzata da enormi dimensioni essendo la seconda metropoli in ordine di grandezza in America Latina, oltre che da intensi

cambiamenti socio-territoriali sperimentati dagli anni 90 in poi. Nell'ambito accademico l'argomento della frammentazione urbana in PVS ha acquisito grande notorietà nell'ultimo decennio, traducendosi in una cospicua produzione scientifica. Da una ricerca di Cabrales Barajas, è emerso che l'Argentina, è il paese che in America Latina ha avuto la maggiore produzione scientifica sulla frammentazione urbana dagli anni 90 ad oggi e che Buenos Aires concentra l'80% delle ricerche [Cabrales Barajas, 2003].

Nel territorio dell'AMBA sono stati identificati le tre tipologie di frammenti più significative ed esposte a un'analisi puntuale. Si tratta degli insediamenti informali e illegali: le *villas*, i grandi complessi di abitazioni e quartieri popolari (CAP), e le urbanizzazioni chiuse o private (UC). Sebbene queste tipologie di frammenti manifestino considerevoli differenze, nell'analisi sono sorte relazioni e similitudini molto interessanti che li rendono concettualmente più vicini nella produzione dello spazio urbano.

Dallo studio di queste tre tipologie di frammenti, considerando diverse scale di osservazione, è stato possibile identificare tre effetti primari, ognuno dei quali si manifesta con maggior intensità in una determinata scala, senza escludere l'esistenza dell'effetto nelle altre.

In termini generali, il lavoro di ricerca svolto contribuisce ad affermare con evidenza scientifica che la frammentazione urbana, cioè la presenza sul territorio di aree che rompono con il tessuto urbano tradizionale, altera le dinamiche di crescita urbana e di sviluppo socio-economico dell'intera regione. E' emerso, infatti, che aree con caratteristiche frammentarie, producono:

- la **concentrazione di agenti degradanti dell'ambiente urbano** che impedisce una rigenerazione tanto del tessuto sociale quanto della qualità urbana;
- **l'indebolimento della permeabilità urbana**, attraverso la cessione della continuità della trama degli spazi pubblici (rappresentata a Buenos Aires dalla griglia ortogonale);
- il **condizionamento** della qualità **dei servizi pubblici urbani**, che in molti casi non raggiungono gli standard quantitativi e qualitativi necessari a soddisfare le necessità primarie della popolazione.

Il progetto di investigazione si articola in cinque capitoli, un'appendice statistica e un'appendice cartografica. Il primo capitolo, "l'approccio teorico", espone il punto di vista dal quale si realizza l'analisi, spiegando l'interpretazione e l'uso che si dà in questo lavoro alla teoria frattale e all'approssimazione scientifica "*space syntax*". Si enunciano quindi le principali proprietà della teoria frattale: la multi-dimensionalità scalare e la auto-somiglianza, si descrive l'idea concettuale della Potenza di Dieci, che verrà utilizza più avanti per definire punti di osservazione privilegiati. Si insiste poi sull'idea della disuguaglianza e segregazione tanto negli antecedenti della disciplina urbanistica quanto nei principali postulati accademici attuali.

Nel secondo capitolo si presenta l'argomento della frammentazione urbana, come viene trattato nella letteratura accademica, quali sono le possibili definizioni e qual è l'interpretazione che si dà in questo lavoro al suddetto termine, quali sono i differenti tipi di frammentazione e quali sono i frammenti che la producono e, infine, le scale in cui questo processo si mostra con maggiore evidenza.

Il terzo capitolo introduce l'argomento degli effetti della frammentazione in generale e degli effetti identificati nel caso studio. In questo capitolo si fa un confronto tra tre tipologie di frammenti e gli effetti che ognuno di essi produce. In seguito si descrivono i tre effetti riconosciuti elaborando poi indicatori di mediazione e metodi per localizzare questi effetti sul territorio.

Nel quarto capitolo si espone il caso studio, cominciando da una descrizione della divisione territoriale dell'area e la terminologica statistica adottata, si descrive il processo di trasformazione dell'AMBA che ha accompagnato la formazione dei frammenti in questione, si analizza dettagliatamente ognuno dei frammenti in relazione alla sua localizzazione nel territorio e alla sua funzione rispetto alla città. In seguito si presentano le analisi territoriali delle due aree frammentate che sono state analizzate in dettaglio: la zona sud della CBA, dove si concentra il maggior numero di *villas* e di CAP, e la zona nord dell'AMBA dove si trovano gran parte delle UC.

Il quinto capitolo è dedicato alle considerazioni finali generali e ad alcune conclusioni specifiche del caso di Buenos Aires. Ci sono, inoltre due appendici (statistica e cartografica) contenenti tutti i dati necessari per verificare la validità di questa ricerca. L'appendice statistica è articolata in tre parti: la prima, contiene i dati statistici disaggregati fino al livello di *partido* (paragonabile a un comune italiano) del area metropolitana di Buenos Aires; la seconda parte, include datti di dettaglio su un *partido* del area nord dell'AMBA, dove abbiamo realizzato un approfondimento dell'analisi. La terza e ultima parte, riguarda i dati relativi alla CBA disaggregati per zona e per Centro di Gestione e Partecipazione (CGP). Nella terza parte dell'appendice sono stati evidenziati i due CGP compressi nella zona sud della CBA dove si ha approfondito l'analisi.

Il lavoro termina con un indice di riferimento bibliografico dove sono fornite in dettaglio le fonti delle citazioni menzionate nel testo.

Approccio teorico

Questo lavoro si basa, concettualmente e metodologicamente, sulla lettura della città intesa come una struttura frattale, e si serve dunque di strumenti teorici e pratici coerenti con i principi di suddetta teoria.

Negli ultimi anni, le scienze pure e applicate hanno realizzato passi importanti negli studi in materia di leggi scalari temporali e di spazi dinamici. Questi studi abbracciano un gran numero di sistemi complessi formati da numerose microunità che comunicano attraverso interazioni immediate (*short range interactions*) e sono condizionate tanto da regole deterministe quanto da forze aleatorie.

L'approssimazione scientifica chiamata "*space syntax*", brevemente , nasce dall'idea, che gli spazi -nel nostro caso, gli spazi urbani- possono essere separati per componente e analizzati come una rete di relazioni per, poi venire rappresentati come mappe e grafie che ne descrivono la connettività e l'integrazione. In questo modo i risultati dell'analisi realizzata con questi strumenti diventano un mezzo per rendere visibili le relazioni spaziali.

Lo *space syntax* è un set di teorie e strumenti sviluppati da Bill Hiller e Julienne Hanson nella Bartlett School (UCL) tra gli anni '70 e '80. Negli ultimi anni è diventato uno strumento d'analisi riconosciuto a livello mondiale grazie alla flessibilità dimostrata nello studio delle configurazioni spaziali in relazione alle funzioni sociali, culturali e comportamentali in contesti presenti e passati. Esso viene sempre più frequentemente utilizzato in diversi campi della ricerca come l'architettura, il disegno urbano, la pianificazione, il trasporto. Alcuni esempi, presentati nell'*International Space Syntax Symposium* sono: lo studio della morfologia urbana [Whitehand J., Jaechoel K., Marcus L. 2007], dell'impatto della centralità [Ortiz-Chao C. & Hiller H. 2007], della pedonalizzazione dello spazio urbano [Peponis J., Ozbil A., Ferguson P. 2007], delle dinamiche nella congestione del traffico [Nagel K. & Schreckenberg M. 1992] o della frammentazione urbana negli insediamenti informali [Sobreira F. & Gomes M. 2001].

Inoltre, l'evoluzione teorico-metodologica dello *space syntax* nell'ultimo decennio ha contribuito a sostituire l'idea di "disordine", associata alla configurazione spazio-temporale delle città, con il concetto di "complessità" [Batty M. & Longley P. 1994].

La disciplina urbanistica, dalla fine del secolo XIX e per gran parte del secolo XX, ha interpretato la complessità delle città come confusione e caos, combattendola con ambiziosi interventi urbanistici, con modelli "ideali" e utopici, o con approssimazioni teoriche riduttive della molteplicità scalare e dimensionale delle città. Durante questo periodo si razionalizzarono tanto gli aspetti formali, seguendo esclusivamente i principi della geometria euclidea, tanto quelli funzionali, disegnando e pianificando la connettività tra le sue parti.

Alla luce dei principi della teoria frattale e dello *space syntax* è possibile dimostrare che la frammentazione urbana produce effetti identificabili su diverse scale (proprietà multi-scalare) o piani di osservazione del territorio. Dunque gli effetti della frammentazione, argomento principale di questa tesi, non emergono come una rottura con un modello "ideale" della città, e neanche come un'idea prestabilita del "come dovrebbe" funzionare una città, ma come un'interpretazione frattale della città stessa.

Perciò l'utilizzo della griglia ortogonale, degli indicatori socio-economici rilevati in diverse aree della città, e la stessa localizzazione dei frammenti sul territorio vengono utilizzati quali punti di riferimento per confrontare e dimensionare gli effetti della frammentazione. Nell'analizzare e quantificare gli effetti della frammentazione si paragonano le diverse variabili misurate sui frammenti con il valor medio che quelle variabili hanno sull'intera città. Non esistendo una città ideale con dei valori che rappresentano una *best performance*, per paragonare con l'area analizzata, ovvero il territorio dove si concentrano maggiormente i frammenti, il confronto viene fatto con la media misurata sull'intera città.

1.1 Teoria frattale e concetto di struttura urbana

Sebbene la teoria della geometria frattale, concepita da Benoit B. Mandelbrot [1975, 1977] agli inizi degli anni 80, si sviluppi originariamente all'interno della disciplina matematica, con il tempo essa acquisì una grande importanza anche rispetto ad altre discipline, come il disegno grafico computerizzato, lo studio geomorfologico, l'economia (il comportamento del mercato, della borsa di valori) e più recentemente si è utilizzato per spiegare comportamenti, trasformazioni e relazioni complesse in contesti urbani; dunque si è dimostrato un utile strumento di analisi urbana. Questa approssimazione teorica applicata a un contesto urbano permette di far coincidere un approccio analitico con uno propositivo, con una grande ricchezza e flessibilità formale [Zarza D. 1996; Llanos L. & Valencia P. 2004].

Il termine "frattale", coniato dallo stesso Mandelbrot, deriva dalla parola latina *fractus* o frazione, intesa come parte o porzione, e da *rangere* che significa rompere. La teoria prendi quindi in esame il frammento geometrico di orientazione e sviluppo variabile, ma sempre di aspetto simile [Gleick J. 1987]. Il metodo usato parte dalla ricerca e dal riconoscimento visivo (anche intuitivo) delle forme, per poi approfondire, la conoscenza morfologica al fine di comprenderne la struttura, la dinamica di formazione e la materializzazione.

La geometria frattale non si limita allo studio di forme che variabilmente assemblate danno vita a disegni, ma utilizza il disegno stesso come uno strumento in grado, con l'aiuto di specifici programmi informatici, di anticipare e rivelare strutture formali di relazioni di manufatti e oggetti nell'infinite dimensioni e scale che caratterizzano la nostra realtà. In accordo con Briggs, la geometria frattale nella sua approssimazione qualitativa e quantitativa, ci colloca di fronte a un nuovo approccio rispetto alla conoscenza degli oggetti e dei manufatti che, allontanandosi dalla tradizione geometrica euclidea, cambia la visione del tutto e dell'infinito [Briggs J. 1992].

I frattali matematici si caratterizzano per due proprietà:

- multidimensionalità scalare, che si distingue per l'esistenza di una struttura in tutte le scale o livelli. Un frattale si caratterizza perchè è possibile incontrare parti della propria struttura ripetuta in differenti scale;
- auto-somiglianza, ossia parti di un frattale sono simili ad altre parti dello stesso frattale.

È dunque possibile incontrare parti della struttura di un frattale ripetute in differenti scale. Applicata all'analisi della struttura urbana, questa prima proprietà porta a considerare la multi-dimensionalità della città (*fig. 1.1*), mentre la seconda, l'auto-somiglianza di esemplari semplici ripetuti infiniti numeri di volte, offre la chiave per comprendere il processo attraverso il quale le forme urbane elementari, come le unità abitative semplici, gli isolati regolari, le strade, i marciapiedi, ecc., si trasformano in strutture complesse come le città.

Fig. 1.1: Esempio di multidimensionalità e di auto-somiglianza nell'AMBA

Fonte: elaborazione propria su cartografia catastale – Municipalidad CABA

Nella figura 1.1 si può vedere chiaramente come al cambiare della scala di osservazione alcuni elementi della struttura urbana conservano la leggibilità nonché l'importanza nella distribuzione spaziale del territorio. In questo esempio si possono evidenziare sia la predominanza dell'ortogonalità della griglia quanto la sua ricomposizione di fronte a elementi di disturbo nella regolarità (due isolati rettangolari ricompongono un isolato quadrato, o l'attraversamento di una strada diagonale crea una piccola irregolarità di aree interstiziali). Si consideri che nell'immagine è stata rappresentata solo l'occupazione del suolo, e pertanto la dimensione analitica riguarda solo uno dei vari

sistemi che formano la struttura urbana. Secondo le proprietà della teoria frattale, analizzando diversi sistemi della città, per esempio il sistema della sanità, quello della mobilità, delle infrastrutture, ecc. la multidimensionalità scalare e l'auto-somiglianza permangono.

1.2 Molteplicità di scale e dimensioni urbane

Oggi la città è vista come un'insieme di manufatti spaziali complessi e da questa visione dipende anche la sua interpretazione e comprensione. Questa nuova approssimazione scientifica, a differenza della concezione classica, non riduce a una sola dimensione lo studio della complessità urbana. Il fatto che siano cambiati i mezzi di trasporto e di comunicazione, si riflette in comportamenti umani inediti. L'aumento della mobilità, tanto fisica quanto immateriale, trasforma i limiti spaziali, le frontiere si attenuano e si moltiplicano tanto su scala globale, metropolitana e urbana, quanto locale. Un esempio del "*desdibujamiento*" delle frontiere nazionali è la creazione di aree di libero commercio e mercati comuni come il Mercato Comune del Sud (MERCOSUR), la Comunità Andina delle Nazioni (CAN), il Mercato Comune Centroamericano (MCCA), la Comunità dei Caraibi (CARICOM) o l'Unione Europea (UE). Queste aree si sono consolidate formando nuove frontiere, aggiungendo nuovi limiti a quelli già esistenti, e dunque, modificando la geografia economica, politica e sociale su scala planetaria.

Anche su scale minori esistono nuove frontiere, determinate, ad esempio, dall'accesso all'informazione e alla comunicazione (connessione a Internet), dal gruppo di appartenenza sociale ed economico (i quali si manifestano sul territorio sotto forma di *gated communities*, *villas*, quartieri popolari, *conventillos*, ecc.) o frontiere religiose (con la creazione di *ghetti*). Questi casi si riferiscono a differenti scale urbane: una *villa* o una *gated community* possono essere tanto piccole da non coprire un isolato e, dunque, fanno parte di una dimensione locale, oppure possono essere tanto grandi da abbracciare varie decine di ettari e in questo caso possono essere osservati e studiati su scala urbana o regionale. Anche senza soffermarci su nessuna scala in particolare, è possibile osservare la città da diversi punti di vista. Questa visione multidimensionale della città ha bisogno di strumenti di analisi dinamici in grado di afferrare la complessità implicita nell'interazione tra le distinte scale, cosi da far emergere gli "oggetti" principali che corrispondono a una chiara visione di ogni scala.

La città vista come un manufatto spaziale complesso può essere analizzata attraverso un frazionamento o una scomposizione delle sue parti in unità elementari e dopo averne rilevate le caratteristiche principali, si può passare ad analizzare le relazioni che fanno di queste parti un insieme complesso. Scegliendo alcune delle parti di un determinato sistema, come ad esempio la "residenzialità", è possibile identificare gli elementi e le relazioni che caratterizzano il sistema, in modo che, senza eliminare dall'analisi la complessità relazionale tra le parti, si possano conoscere cause ed effetti in relazione all'intero sistema.

Seguendo i criteri della teoria frattale (e dello *space syntax*), una struttura urbana si può disarticolare in accordo alle approssimazioni visuali tra l'osservatore e l'oggetto, ossia in

differenti scale. Secondo la scala selezionata, gli oggetti d'analisi, le loro dimensioni, le loro caratteristiche materiali e le loro relazioni cambieranno, per questo motivo le rappresentazioni analogiche del territorio (la cartografia) sono frequentemente accompagnate d'informazione addizionale che l'arricchiscono. Un maggiore dettaglio sull'argomento delle scale utilizzate in questo lavoro di investigazione si trova nel *cap. 2 par. 3: la frammentazione a diverse scale*.

1.2.1 La "Potencia de diez"

La geometria frattale presuppone, all'interno delle diverse scale, una gerarchizzazione. Per poter tradurre in termini applicativi questi concetti di molteplicità e gerarchia scalare, si è ricorsi a un metodo scientifico che pianifica le serie scalari in progressione geometrica. Questo metodo riconosce la visione dello spazio in accordo a una serie di scale che determinano una selezione precisa degli oggetti che la integrano: la potenza di dieci (10^x). Con questo metodo è stato possibile mettere in relazione il campo di visione con la distanza dell'osservatore, coprendo uno spettro assimilabili ai limiti della visione scientifica dell'universo. La conoscenza umana, per il momento, si può inscrivere in una scala che va dalla potenza venticinque di dieci (10^{25}) e la meno sedici di dieci (10^{-16}), le quali corrispondono ad una superficie di visione tra i mille milioni di anni luce e i 0,1 fermi [Eames Ch. 1982].

Le scale che interessano lo studio urbano oscillano tra la potenza sei di dieci (10^6) e due di dieci (10^2). Questi valori determinano una relazione tra le scale e gli oggetti che in esse si considerano, dunque in questo lavoro la scala territoriale potenza sei di dieci, considerata il limite tra la disciplina urbanistica e la geografia, non avrà una grande rilevanza dato che in questa scala la dimensione del piano di osservazione è approssimativamente di 1000km. per 1000km. o 500km. di raggio. In questa scala si percepiscono fondamentalmente i sistemi di città in relazione alla topografia del territorio, e le migliori rappresentazioni di questa scala sono le fotografie notturne e le immagini satellitari.

Nella scala potenza cinque di dieci (10^5) la dimensione del piano di osservazione si riduce a 100 km. per 100km. o 50km. di raggio. In questa scala è possibile percepire la dimensione metropolitana o regionale e la sua relazione con l'insediamento fisico territoriale e con il sistema ambientale. I mezzi di rappresentazione di questa scala sono le immagini satellitari *Landstadt* e le mappe topografiche regionali (scala cartografica 1:500.000. a 1:75.000)

Fino a questo punto le scale possono essere considerate urbano-regionali data la grandezza del piano di osservazione. La potenza quattro di dieci (10^4) è la scala in cui si percepisce più chiaramente la dimensione urbana, il piano di osservazione corrisponde a una superficie approssimativa di 30km. per 30km. o 15km. di raggio. In questa scala sono distinguibili le reti strutturali, le differenti zone morfologiche e topografiche, le grandi infrastrutture, le concentrazioni urbane, perturbane e rurali. La sua rappresentazione corrisponde a una fotografia aerea scattata a 10 km di altezza (in una scala cartografica 1:75.000 a 1:15.000).

La scala potenza tre di dieci (10^3) corrisponde a una dimensione territoriale locale, e gli elementi che possono percepirsi in questa scala appartengono ai componenti della struttura urbana come la lottizzazione, la parcellizzazione, il tessuto urbano, la occupazione del suolo, la relazione tra spazio costruito e spazio libero, spazi verdi, abbandonati, incolti, un buon livello di dettagli degli spazi per la mobilità. La potenza tre di dieci corrisponde approssimativamente a un piano di osservazione di 10km. per 10km. (scala cartografica 1:1.000 a 1:15000).

Infine, la scala due di dieci (10^2) confina con la disciplina architettonica, permette di ottenere delle informazioni dettagliate come le caratteristiche specifiche delle strade, i marciapiedi, il limite tra la proprietà pubblica e privata, le forme e la distribuzione degli edifici, etc. (scala cartografica 1:100 a 1:1000)

La definizione di queste scale è mirata a evidenziare la relazione che esiste tra tutti gli oggetti nei distinti livelli scalari, per meglio comprendere la continuità che esiste in tutte le scale e tra tutti gli oggetti come una delle caratteristiche principali della geometria frattale.

Fig. 2.1: Esempi di serie scalari in progressione geometrica

Le immagini della figura 2.1 rappresentano solo 15 esempi delle 44 immagini che Charles Eames propone come iconografia della sua teoria. Da destra a sinistra, nella prima fila scala 10^{21};10^{13}; 10^{11}; 10^{7}; 10^{5}; nella seconda fila scala 10^{3}; 10^{2}; 10^{1}; 10^{0}; 10^{-1}; nella terza fila scala 10^{-2}; 10^{-5}; 10^{-7}; 10^{-15}; 10^{-17}. Fonte: elaborazione propria su immagini on line [http://www.eamesgallery.com]

1.3 L'auto-somiglianza

Mentre l'uso delle scale è uno strumento comunemente utilizzato dagli urbanisti e dai pianificatori urbani, la dimensione multiscalare rappresenta una visione meno diffusa

ma universalmente riconosciuta. Non si può dire lo stesso a proposito dell'auto-somiglianza, che è un concetto più recente nella visione e nello studio delle città. L'auto-somiglianza fa riferimento a una simmetria interna alla struttura della città, e grazie ad essa le relazioni che si incontrano in una determinata scala sono analoghe alle relazioni presenti, con maggiore o minore dettagli, in altre scale. Quindi concentrando l'attenzione su *paterns* relazionali (formali e funzionali), come ad esempio la relazione strutturale di una rete di comunicazione, o la distribuzione di livelli socio-economici su una base territoriale, attraverso una successione di scale, nonostante il cambiamento degli oggetti appartenenti alle diverse scale, si mantiene una simmetria nel *pattern* relazionale di base, ossia nelle relazioni primarie che esistono tra i componenti del sistema. Senza queste relazioni non si potrebbe parlare di complessità o di sistema complesso.

Fig. 3.1: Esempio di auto-somiglianza

In altre parole, i frattali sono indipendenti dalle scale in cui vengono rappresentati. L'esistenza dell'auto-somiglianza nella sfera urbana si può semplificare nello studio della impermeabilità urbana. Considerando una scala micro, ossia l'equivalente della scala cartografica 1:1000 a 1:100 o 10^2 nella scala delle potenze, l'impermeabilità urbana si manifesta con la presenza di strade interrotte da un muro che impedisce il transito tanto pedonale quanto veicolare (*prima immagine della fig. 3.1*). Nell' esempio sono stati identificati tre elementi che fanno parte di una relazione di base. La strada esterna, aperta a tutta la comunità, il muro perimetrale che separa lo spazio pubblico da quello privato, e i *cul de sac* o le vie di comunicazione interna che negano formalmente l'accesso dall'esterno.

Cambiando scala, e quindi aumentando le dimensioni del piano di osservazione (nella scala cartografica 1:5.000 a 1:10.000 o 10^3 nella scala delle potenze), e osservando un nuovo insieme di oggetti, in accordo con la proprietà della multidimensionalità scalare, il fenomeno dell'impermeabilità urbana si manifesta con la presenza di un'area isolata a causa di un muro perimetrale, che può essere un'urbanizzazione chiusa, un quartiere privato, ecc. (*seconda immagine della fig. 3.1*). Infine, osservando il territorio su scala regionale o metropolitana (su

una scala cartografica sarebbe l'equivalente di 1:75.000 a 1:200.000 o potenza 10^5) l'impermeabilità urbana si riconosce dalla presenza di raggruppamenti di aree isolate da muri perimetrali che interrompono o tagliano le vie di comunicazione (*terza immagine della fig. 3.1*). Nei tre passaggi di scala, sebbene gli oggetti analizzati cambino e le dimensioni del piano di osservazione si modifichino, i segni di impermeabilità urbana sono costanti e fanno riferimento a elementi comuni del *patern* relazionale di base, che in questo caso è la possibilità di far comunicare due punti della città nel modo più diretto possibile.

Se si considera l'esempio della distribuzione socio-economica su una base territoriale, un possibile *patern* relazionale è la distribuzione/concentrazione dei livelli di reddito in una determinata area. Analizzando un quartiere, i livelli di reddito interno si raggruppano creando isolati, strade, incroci, dando al quartiere un *patern* d'insediamento in corrispondenza con il livello d'ingresso familiare. Se analizziamo diversi quartieri di un'area urbana troviamo che il raggruppamento per livello di reddito si verifica anche tra diversi quartieri, fattore che identifica ognuno di essi. A livello regionale metropolitano si verificano concentrazioni di popolazione a secondo del livello di reddito, nello stesso modo in cui accade all'interno di un quartiere.

1.4 Città, sistema e modello

Le città nelle loro forme, nel loro funzionamento e nella loro struttura (o strutture), sono manufatti complessi, dove per complessità si intende il risultato di un processo dinamico, di aggregazione e trasformazione, di un susseguirsi di decisioni aleatorie, erratiche e casuali che avvengono in lunghi periodi di tempo. Le città rappresentano uno degli manufatti più sofisticati creati (in parte) dall'uomo. Sono formati da infinite combinazioni di elementi basici, inizialmente sono molto semplici ma che finiscono per convertirsi in una complicata molteplicità di relazioni attraverso l'iterazione variabile, per utilizzare un termine proprio della geometria frattale, [Zarza D. 1996].

E' necessario quindi precisare che la città, alla luce della teoria frattale, non è considerata un sistema; la città "contiene" diversi sistemi, ma non è essa stessa un sistema. L'elemento che annulla l'idea di città come sistema è l'essenza stessa della teoria frattale: una città non è un sistema perchè un sistema deve permettere la sua interpretazione attraverso un modello, e la città non è *modellizzabile*. Dunque la città "contiene" sistemi interconnessi che formano tra loro reti e strutture. La struttura urbana si costruisce nel tempo incorporando o rifiutando i sistemi che le vengono imposti, mobilizzando però attorno ad essi una serie di forze, tensioni e situazioni che non rispondono a nessuna logica prestabilita [Llanos & Valencia 2004].

Alcuni esempi di sistemi innestati nelle città sono strutture pianificate, disegnate e materializzate, come la griglia ortogonale, la parcellizzazione, le reti viarie, gli edifici, le infrastrutture, i parchi, le piazze. Altri sistemi, sono spontanei, informali e illegali, come gli insediamenti, le *villas*, le discariche abusive, ecc. Attorno a questi sistemi "imposti" alla città si produce un processo di adattamento, di assimilazione o di rifiuto che sovrapponendo situazioni dinamiche e variabili sfuggono a tutte le definizioni e

danno alla città vivacità e complessità [DeLeuxe & Guattari 1987].

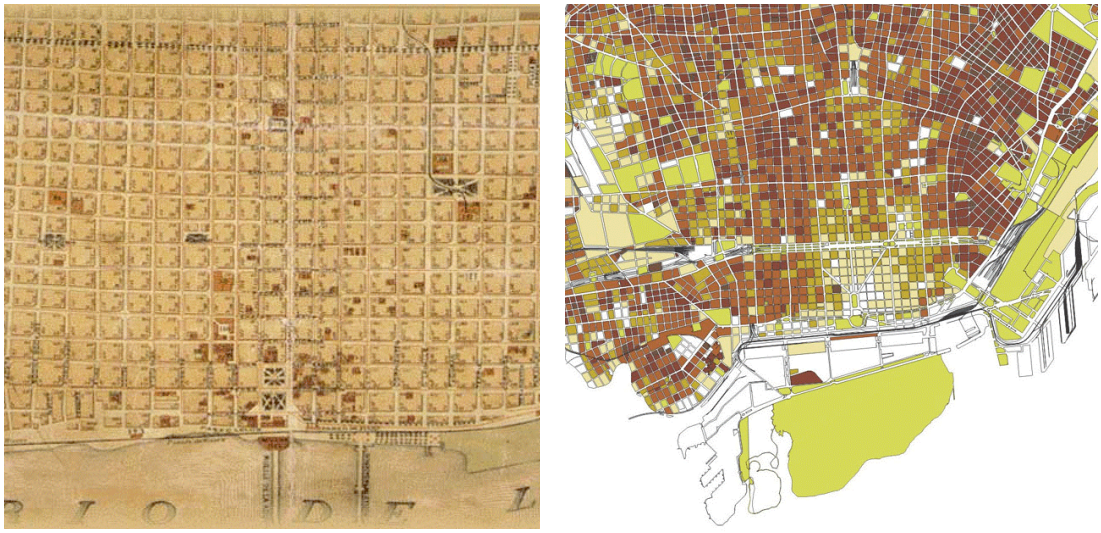
Nella trasformazione dell'ambiente naturale o rurale in centri abitati, lo spazio urbano ricopre il ruolo principale. Questo processo, chiamato di urbanizzazione, dà vita a due principali tipologie di spazio, che intimamente relazionati conservano le loro differenze. Esse sono:

- lo spazio pubblico continuo e interpretato come vuoto;
- spazio lottizzato o privato, suddiviso e interpretato come pieno.

Quando si parla di tessuto urbano, quindi, si fa riferimento a una particolare morfologia di un determinato territorio urbanizzato; però si fa anche riferimento all'interrelazione tra questiconcetti: lo spazio pubblico e lo spazio privato, lo spazio vuoto e continuo e lo spazio diviso e pieno. La continuità dello spazio pubblico si manifesta come una rete, un susseguirsi di spazi di libero accesso che permette la definizione dello spazio privato, assicurando la possibilità di connettere diversi punti della città, di creare aree comuni di socializzazione dove predomina il carattere collettivo sull'individuale, e dal quale si può percepire la città come un meccanismo dinamico [Esteban 1981].

Ogni gruppo sociale e le differenti attività che si sviluppano in una città si plasmano in forme spaziali determinate più o meno precise, alle quali si dà il nome di morfologia o trama urbana. La localizzazione degli spazi privati, i lotti, le caratteristiche delle strade e delle vie di comunicazione o le tipologie edilizie fanno della trama urbana la sua maggiore espressione. Nella localizzazione iniziale esiste una coerenza tra la localizzazione, la morfologia e la tipologia, che si modifica o evolve con il tempo, aggiungendo nuovi elementi che modificano questa relazione iniziale.

Fig. 4.1 Trasformazioni del area del porto della città di Buenos Aires tra 1882 e 2000.



Fonte: Buenos Aires 2050 (Programma organizzato in forma congiunta tra la Facoltà di Architettura, Disegno e Urbanistica della Università di Buenos Aires e l'Istituto Internazionale di Medio Ambiente e Sviluppo, IIED-América Latina) Bianchi 1882 – Plan Urbano Ambiental, Porcentajes de uso residencial del suelo por manzana, 2001.

1.5 Antecedenti nella disciplina urbanistica e le politiche pubbliche

Lo studio del fenomeno della frammentazione della struttura socio-territoriale ci porta ad affrontare il problema dell'ineguaglianza sociale, che si manifesta soprattutto attraverso la segregazione e l'esclusione.

Già dal periodo del Rinascimento, come si evidenzia nella trattatistica, la città comincia a mostrare segni di disuguaglianza che riguardano la sfera sociale, culturale ed etica. Disuguaglianza che si riscontra tanto nelle forme, quanto nei manufatti (gli edifici e l'architettura in generale).

Cosi, nella seconda metà del secolo XVII e nella prima metà del secolo XVIII, alcune città europee, come Londra e Parigi in particolare, aumentano la propria complessità funzionale alla luce dello sviluppo che si è raggiunto grazie all'industria e al commercio. Questa nuova dimensione funzionale delle città si traduce in nuovi spazi che hanno lo scopo di ospitare una crescente classe media urbana in continua espansione, che ha più tempo libero a disposizione per praticare l'ozio e il consumo ricreativo.

Con la radicale trasformazione che la Rivoluzione Industriale ha apportato allo spazio urbano e alla funzionalità della città, l'assetto delle grandi metropoli si fa più complesso, emergono nuovi conflitti riguardanti la vita nella città e si accentua un antagonismo concettuale che accompagnerà la lettura delle città fino ai giorni nostri.

Parigi può essere considerata come il paradigma della città moderna del secolo XIX, con le riforme apportate da Napoleone fino a Haussman, che ne trasformano definitivamente la fisionomia. Cosi pongono le basi per un modello di città che, con l'apertura di larghi e ampi *boulevards*, si allontana dall'immagine della vecchia città medievale, lasciando spazi destinati ad uso pedonale, al traffico veloce di carri e treni, e alla diffusione di attività commerciali, ricreative e culturali nel centro della città.

Questo modello di città, basato sullo spazio pubblico come principale elemento strutturante, si diffuse in diverse parti del mondo come paradigma della nuova forma di vita nelle città moderne[1]. La vita urbana viene strutturata sull'utilizzo dello spazio pubblico aperto come il principale luogo di socializzazione, dove apparentemente non esistono segni di esclusione o segregazione. L'integrazione nel contesto urbano di individui e gruppi socialmente differenti diede gran dinamismo e diversità alla vita nella città. Un dinamismo che si manifestò con grande intensità attraverso manifestazioni organizzate e collettive come le feste popolari, le parate militari, le feste nazionali[2], o

[1] Dopo 1880, le trasformazioni urbane avvenute a Buenos Aires come risultato di una rinnovata concezione dello Stato Nazionale, portano ad annullare definitivamente il carattere di "gran villaggio" per trasformarla in una città moderna e cosmopolita che meritasse essere chiamata "La Parigi dell'America del Sud". Il tentativo di replicare il modello dell'Europa civilizzata, portò a considerare lo *criollo* e autoctono come primitivo e privo di valore. La volontà di assomigliare il vecchio continente diventò una parte esenziale della città, dissociandola dal resto paese e dall'America Latina [Werckenthien C. 2001]

[2] La commemorazione del centenario della Rivoluzione di Mayo, come manifestazione collettiva è stato uno degli eventi pubblici più importanti della storia Argentina, occupò l'intera città e partecipò la quasi totalità della popolazione senza distinzioni sociali, culturali né religiose. Accade pero che una parte della popolazione, i senza tetti, furono allontanati dalla città per tutto il tempo che durarono i festeggiamenti, evitando in questa maniera di

sotto forme spontanee come, per esempio, i conflitti politici derivati dalle nuove contraddizioni sociali, le rivolte e le insurrezioni popolari che ebbero come scenario principale le strade e le piazze della città.

Il ventesimo secolo si presenta con una serie di innovazioni che spingono lo sviluppo urbano e promuovono una notevole evoluzione della cultura sociale e una maggiore coscienza del significato di "cultura urbana". La pianificazione urbana, influenzata dalle raccomandazioni di Le Corbusier e del CIAM, cambia il punto di vista concettuale della disciplina urbana. Da questo momento la pianificazione urbana persegue un nuovo obiettivo, ossia la trasformazione del vecchio concetto di spazio urbano, per dar luogo, a città con una maggiore funzionalità produttiva, che sia coerente con il livello di sviluppo industriale raggiunto.

Si promosse quindi una maggiore differenziazione spaziale delle attività urbane che si tradusse in una vita urbana più segregata e atomizzata, che andava frammentando la forma della società che aveva caratterizzato il periodo precedente. Il nuovo "ordine" basato sull'efficienza funzionale della macchina, dopo trent'anni di massicce applicazioni in tutto il mondo, portò con sé processi di segregazione urbana e isolamento sociale che influirono tanto sulla socialità quanto sulla fisicità, argomenti che, nei primi anni settanta, hanno attirato l'attenzione di autori della portata di Jane Jacob e Henry Lefebvre.

Le forti critiche che questi autori hanno rivolto ai principi urbanistici di Le Corbusier e del CIAM ispirarono la "controriforma" urbana che prese il nome di "urbanistica postmoderna" e che si proponeva di modificare le idee del modernismo, oltre ai principi di produzione di serie e massiccia.

Questa "controriforma", ebbe una stretta relazione con l'indebolimento dello Stato nella regolazione dell'economia, nella crescente influenza delle regole del mercato e su tutti gli ordini della vita, che portarono con sé le riforme macrostrutturali dalla transizione fino alla globalizzazione economica attuale. Le stesse riforme urbane postmoderne, che si suppone abbiano tentato di arrestare la segregazione e l'isolamento sociale promosso dall'urbanistica moderna, hanno preso le mosse dalla logica del mercato [Harvey 1998] e hanno comportato un sempre crescente avanzamento del controllo privato sullo spazio pubblico.

E' così possibile osservare la relazione che esiste tra l'ordine creato dai pianificatori e l'ordine sociale dato dalle politiche pubbliche che, durante la storia della città moderna, hanno generato una complessa e contraddittoria articolazione nella quale si incrociano una serie di variabili differenti, di carattere spaziale e sociale, delle quali è necessario occuparsi prima di affrontare lo studio delle dinamiche attuali delle nostre città.

---

dare una cattiva impressione agi ospiti europei. Questo gesto, seppur in apparenza isolato e marginale, rappresenta uno dei momenti cruciali nel processo di frammentazione, poiché la segregazione e la esclusione si affermarono da allora allo sviluppo della città [Korn F. 1983].

1.6 Sulla segregazione spaziale e l'esclusione sociale

Alcuni noti studiosi hanno evidenziato chiaramente la stretta relazione che esiste tra il fenomeno della frammentazione e la disuguaglianza sociale, attraverso manifestazioni concrete come la segregazione spaziale e l'esclusione sociale.

Manuel Castells definisce la segregazione sociale come la tendenza a organizzare lo spazio in zone con forte omogeneità sociale interna e con grande disuguaglianza sociale tra loro, disuguaglianza che è interpretata non solo in termini di differenze, ma anche come disparità gerarchiche [Castells 1972]. La divisione territoriale - in accordo con queste gerarchie - fu una pratica comune e sistematica dall'urbanistica basata sui postulati funzionalisti, e dunque i processi di segregazione andarono istituzionalizzandosi attraverso una frammentazione fisica e morfologica dello spazio, che manteneva e aumentava le differenze socio-economiche.

Secondo Aguilera "*La segregazione, come concetto, può essere considerata come una condizione di isolamento - volontario o involontario - di un gruppo sociale determinato, che implica la differenziazione o discriminazione nel quotidiano*". Nel paragrafo successivo è interessante notare come, approfondendo l'argomento della frammentazione spaziale, l'autore faccia riferimento alle caratteristiche relazionali tra le parti, presenti nella teoria frattale: "*All'interno di uno schema di segregazione sociale, la frammentazione spaziale che si riscontra si traduce in un cambiamento nello schema di interdipendenza: i settori e le zone della città tendono a convertirsi in enti autonomi, [...] dove la vita comincia a girare intorno a una agglomerazione "amurallada" che ha uno scarso contatto con l'esterno*" [Aguilera 2002].

Per Nan Ellin, il problema della segregazione in termini spaziali è strettamente legato ai conflitti del pluralismo, con la mancanza di accettazione della diversità e con la differenza multiculturale. L'intolleranza e la diversificazione della città di massa emergono contemporaneamente nel mondo della globalizzazione, che divide nella stessa misura in cui unisce. Affianco alle dimensioni planetarie emergenti dei negozi, delle finanze, del commercio e del flusso di informazione, si avvia un processo "localizzatore", di fissazione dello spazio [Ellin 1999].

Harloe e Fainstein affrontano lo stesso argomento ma leggendolo come una conseguenza sociale della ristrutturazione economica che si manifesta in una nuova struttura di classe: si osserva, da un lato, una *elite* che agisce in maniera transnazionale e, da un altro, si apprezza la crescita di una classe sociale ed economicamente spregiudicata. Questo processo di polarizzazione si trasforma in un processo di "divisione" nello spazio urbano delle grandi città: è l'ipotesi della città globale-duale [Harloe & Fainstein 1992].

A Denis Merklen, dobbiamo una riflessione sulla questione sociale dalla prospettiva dell'integrazione; mette in evidenza come la non integrazione crei un alto rischio di frattura sociale e di esclusione. Frammentandosi la società, "*i cittadini si rinchiudono: gli esclusi nei ghetti, i ricchi in urbanizzazioni private, e all'interno del ghetto si dà vita a una prigione identitaria, i suoi abitanti arrivano ad appartenere a una stessa*

comunità e si costruisce una visione di disprezzo verso tutto quello che viene dal di fuori. Dal di fuori del ghetto, d'altro canto, si osserva quel luogo come se fosse marchiato, e a questo punto si creano i muri che separano i due mondi, una frontiera che serve a entrambi per sentirsi protetti nel proprio ambiente, ma che impedisce il dialogo e il riconoscimento" [Merklen 1997, 1999].

Pedro Pirez, osserva il fenomeno della frammentazione da differenti scale. A un livello macro sostiene che i processi risultanti dalla frammentazione economica mondiale portino a un forte controllo privato dei beni e dei servizi tradizionalmente pubblici, generando grandi squilibri nella popolazione in base ai diversi livelli socioeconomici; d'altra parte, insiste sulle relazioni di micro-frammentazione, e analizza i mutamenti che si producono grazie ai nuovi limiti che risultano dalla frammentazione spaziale [Pirez 2002].

Un altro punto di vista interessante è quello utilizzato da Michael Janoschka nelle sue ricerche. Questo autore considera innanzitutto la globalizzazione e la dualizzazione come i motori generatori di urbanizzazioni chiuse (UC) e, utilizzando in profondità le dinamiche che si trovano dietro questa tipologia di frammenti, propone un modello analitico di città frammentata. Sostiene inoltre che nei paesi latinoamericani è possibile identificare modelli di segregazione spaziale e sociale con caratteristiche simili [Janoschka 2003].

Il sociologo Mike Savage analizza la relazione che esiste tra la disuguaglianza e la forma urbana, e constata al termine del suo studio una corrispondenza ciclica dove questi due fattori si condizionano mutuamente. La disuguaglianza sociale (etnica, religiosa, culturale, ecc.) condiziona tanto lo spazio urbano quanto la struttura socio-territoriale che lo contiene. Stabilisce, inoltre, un ordine tra le manifestazioni concrete legate alla disuguaglianza sociale, classificandole nelle seguenti categorie: segregazione spaziale, *ghettoisation*, *gentrification* e *sprawl* [Savage M. *et al*. 2003].

Tra le diverse approssimazioni riguardanti la frammentazione, la disuguaglianza e le sue manifestazioni concrete, emergono alcuni elementi comuni. In primo luogo il termine "frammentazione", urbana o spaziale, adotta differenti significati in relazione al contesto nel quale viene utilizzato, facendo riferimento ad altri fenomeni consequenziali che, sebbene si collochino all'interno di un processo di frammentazione, non lo spiegano interamente. In questo modo "frammentazione urbana" o "frammentazione spaziale" si convertono in termini generici per indicare diversi processi di trasformazione urbano-territoriale.

Un secondo elemento che emerge è la trasversalità dell'argomento. La frammentazione urbana si alimenta di una grande varietà di cause diverse ed esercita un significativo impatto sui principali sistemi di una città: su quello fisico-territoriale, spaziale, sociale, politico-amministrativo ed economico.

La terza e ultima considerazione è che tanto la frammentazione urbana quanto la disuguaglianza sociale sono argomenti che negli ultimi anni hanno ottenuto molta attenzione da parte dell'accademica internazionale; tuttavia aspetti come l'impatto

sociale ed economico a livello regionale, l'incidenza nelle trasformazioni fisico-spaziali della città o nelle pianificazioni strategiche non sono ancora del tutto chiari [Welch Guerra 2005].

1.7 Note per la lettura della tesi

Queste ultime considerazioni aiutano a capire le principali ragioni per le quali è necessario applicare una concezione nuova e dinamica allo studio urbano. La molteplicità di significati e di punti di vista mettono in risalto la necessità di osservare le cose da una diversa prospettiva per approfondire l'analisi seguendo parametri ben definiti.

La trasversalità non può essere compresa se non da una posizione determinata, altrimenti si corre il rischio di "perdersi" nei differenti campi disperdendo il risultato finale dello studio o dando dimostrazioni vaghe alle ipotesi formulate.

Sottolineammo quindi che in questa ricerca l'interesse principale è rivolto alla dimensione fisico-spaziale delle aree urbane. Dimensione, questa, che si manifesta territorialmente nella trama urbana, nella sua organizzazione e nella sua struttura. Quando si esaminano i flussi, le interrelazioni e le dinamiche, vengono sempre considerati in relazione alla loro manifestazione spaziale, sebbene in alcuni casi sia necessario addentrarsi in altre sfere, come quella sociale, politica o amministrativa, per poter approfondire l'analisi.

I frammenti che vengono poi analizzati sono stati selezionati sulla base di una "rottura" di una regola fondamentale del processo di urbanizzazione che caratterizza il territorio del caso studio, ossia l'area metropolitana di Buenos Aires, e dunque alcune considerazioni e osservazioni possono contraddire altre realtà culturali e altri processi di evoluzione storica. Per questo motivo per la delineazione del caso studio sono state considerate solo tre tipologie di frammento, che si accomunano per l'uso residenziale e si differenziano, tra le altre cose, per le loro caratteristiche socio-territoriali.

Sebbene più avanti si faccia riferimento ai frammenti come parti "separate" di una struttura urbana, questi in realtà fanno parte di un tutto riconoscibile come una unità territoriale, e quindi non possono essere completamente isolati. Alcuni autori hanno osservato e studiato le relazioni che esistono a livello di consumatore-produttore o consumatore-prestatore di servizi, come per esempio i residenti delle UC e coloro che prestano servizi domestici o realizzano attività remunerate all'interno delle stesse.

Dal punto di vista di questa analisi, relazioni economico-lavorative di questo tipo non modificano la sostanza della frattura fisica che le UC producono sul territorio e dunque sono comunque considerate "separate" dal contesto nel quale sono localizzate.

Dal momento che l'obiettivo di questo studio è quello di dimostrare che la frammentazione produce effetti sul resto della città, la localizzazione dei frammenti sul territorio e le loro dimensioni sono stati di primaria importanza tra i risultati attesi.

Sebbene non tutti gli effetti abbiano una identificazione chiara dell'area d'impatto, questi sono stati identificati e dimensionati lì dove è stato possibile.

La frammentazione urbana

La frammentazione urbana non è un fenomeno recente, esiste da molto tempo. Ciò che oggi è al centro del dibattito è l'evoluzione delle tipologie di frammentazione, cioè una nuova logica del processo che regola questo fenomeno, cosi come nuovi sono anche gli archetipi dei frammenti. Si tratta di gruppi di persone, di funzioni, di oggetti e di spazi a se stanti, separati fisicamente dal resto del tessuto socio-territoriale che li circonda, non sono raggruppamenti autosufficienti ma, hanno invece una forte interrelazione con il tessuto stesso e dipendono significativamente dal centro della città.

Le nuove logiche della frammentazione affondano le loro radici nelle dinamiche sociali che più influenzano le città: l'aumento della popolazione e la concentrazione in aree urbane, i nuovi strumenti e i mezzi di comunicazione che hanno contribuito ad una riorganizzazione dei modelli produttivi e della struttura del lavoro, i cambiamenti nella mobilità e l'incremento degli spostamenti all'interno e all'esterno della città, i nuovi modelli di consumo tanto di beni e servizi quanto dello spazio pubblico, un uso più attento ed intensivo del tempo, il cambiamento dei flussi di informazione.

Tali dinamiche, che hanno contraddistinto l'ultimo secolo, si possono trasferire in due aspetti della vita urbana: il primo si attiene al modello delle aspettative crescenti rispetto al quale le esigenze individuali riferite alla qualità della vita crescono continuamente, e in tal senso la qualità urbana esercita un ruolo chiave nel mettere in grado o meno la persona di svolgere tutte quelle attività da cui trae soddisfazione, dal momento che la città è lo scenario all'interno del quale l'individuo si muove [Bagnasco 1993, 1999]; il secondo riguarda l'affermazione della soggettività ovvero di un modello in cui ciascuno vuole valorizzare i propri gusti personali a prescindere dai gusti altrui e preferisce liberamente attingere, in base ai propri desideri, all'infinita gamma di prodotti e servizi disponibili, perdendo di vista i valori comuni, il senso della collettività, del pubblico e del sociale [De Masi 2006].

2.1 Definizione di frammentazione

In termini concettuali, la frammentazione urbana può essere spiegata usando l'immagine figurata del mosaico. Un mosaico si compone di tanti singoli frammenti che singolarmente non hanno alcun valore, però messi insieme, seguendo una determinata logica, acquistano un valore simbolico attraverso la generazione di una nuova

immagine, un messaggio, ecc.; dal punto di vista estetico crea una serie di valori prima inesistenti, spesso legati al nuovo valore simbolico, e funzionalmente ogni singolo pezzo o frammento adotta un "ruolo" legato alle sue caratteristiche naturali e ad una specifica posizione all'interno del mosaico.

Mentre per la creazione di un mosaico l'artista si serve delle tessere ed è lui che nel processo creativo ne determina il valore finale, il territorio è di per sé un mosaico teorico perfetto, i continui processi di trasformazione del territorio ne modificano l'equilibrio d'insieme preesistente dando vita di volta in volta a nuovi equilibri e nuovi mosaici. Quando per le caratteristiche dei cambiamenti poco coerenti con il resto del tessuto urbano non si riesce a trovare un nuovo equilibrio si determina una frattura, come nel caso delle urbanizzazioni chiuse o delle *villas*, e quella parte di territorio diviene una "tessera" staccata del mosaico con un valore indipendente. In linea con questa metafora, si può considerare valida la seguente definizione di frammentazione urbana:

> **La frammentazione urbana è un processo attraverso il quale un territorio urbanizzato si divide in molteplici unità perdendo la coerenza nel funzionamento tra le parti, con il conseguente deterioramento dell'*identità* urbana.**

Tale definizione porta alla considerazione di alcuni aspetti rilevanti. Innanzitutto è possibile classificare la frammentazione a seconda dell'ambito nel quale si produce, identificando così diverse tipologie di frammentazione. E' inoltre possibile riconoscere che a seconda del punto di osservazione utilizzato, la frammentazione si manifesta con caratteristiche differenti. Infine si evince che esiste una molteplicità di elementi e fattori che generano frammentazione.

2.2 Diversi tipi di frammentazione

Dall'analisi della bibliografia esistente sulla frammentazione urbana, è possibile fare due considerazioni: la prima, è che il termine "frammentazione" viene utilizzato spesso nei dibattiti sui processi di trasformazione urbana degli ultimi decenni, la seconda, che proprio per questo il suo significato diventa vago e generico, molte volte creando confusione nell'interpretazione del concetto stesso. La definizione data precedentemente di frammentazione concede una grande libertà d'interpretazione e lascia spazio ad approfondimenti che permettono di applicarla in contesti più definiti, cioè, utilizzando livelli analitici concreti come la dimensione fisico-materiale, dove l'attenzione ricadrà sull'edificato, sulle forme, sui rapporti spaziali e materiali; la dimensione socio-antropologica, dove i rapporti e i comportamenti individuali e collettivi dei soggetti avranno un'importanza maggiore rispetto all'ambiente fisico; la dimensione politico-territoriale, dove la governabilità e la gestione del territorio diventa il principale argomento, o la dimensione economica, che concentra l'attenzione sui processi di scambi commerciali, di concentrazione della ricchezza e di produzione di beni e servizi per citarene solo alcuni.

Ciascuna di queste dimensioni si manifesta in modo diverso e produce effetti diversi sui sistemi che compongono la città. Questa classificazione in "tipi di frammentazione" consente di identificare quali siano gli elementi che possono produrre o indurre a un processo di frammentazione concentrando l'attenzione solo sugli aspetti che riguardano una specifica dimensione. Ricordiamo che la perdita di coerenza del territorio, una delle caratteristiche principali della frammentazione, non può essere prodotta da un singolo elemento di frattura, ma è il risultato di un insieme di fattori che rompono l'unita del territorio e la continuità dei processi di sviluppo urbano. E' per questo motivo che diventa indispensabile chiarire e identificare su quale dimensione del territorio si sta lavorando per poi, in secondo luogo, interpretare il fenomeno della frammentazione in modo più completo, o alla luce di più dimensioni che s'interrelazionano sul territorio.

Seguendo la logica della teoria frattale, le dimensioni del territorio (spaziale, economica, politica, sociale e anche temporale e scalare) diventano dei sistemi che fanno parte di una struttura organizzativo-funzionale e simbolica maggiore: la città. Perciò seguendo il criterio dimensionale sulla base di diverse scale di osservazione è possibile costruire lo "schema di relazioni" che spiega il legame tra i singoli componenti del sistema e tra i diversi sistemi.

M. Janoschka e G. Glasze per arrivare a una definizione di modello di città latinoamericana, hanno basato l'analisi su tre dimensioni: quella fisico-spaziale, quella politico-amministrativa e quella economico-sociale. In questo modo ricostruiscono il concetto di struttura urbana utilizzando come punti di osservazione privilegiata queste tre dimensioni [Janoschka M. & Glasze G. 2003] [Janoschka M. 2002].

In questo lavoro il punto d'osservazione privilegiato sarà la dimensione fisico-spaziale, e quindi ci sarà maggiore attenzione per la localizzazione dei singoli componenti (divisione amministrativa, zone, aree, municipi, comuni, ecc.), le distanze che li separano (mt., km.), la quantità di elementi in relazione alle dimensioni del territorio (n° elementi/superficie territorio), la forma, le dimensioni e le proporzioni, cosi come il livello di concentrazione territoriale. Da questa dimensione fisico-spaziale sarà possibile associare le caratteristiche sociali, politiche ed economiche, nelle loro manifestazioni spaziali, al contesto territoriale.

2.3 La frammentazione a diverse scale

La lettura delle cause e degli effetti può avvenire su diverse scale spaziali. Ai fini di questo lavoro sono state utilizzate le seguenti scale:

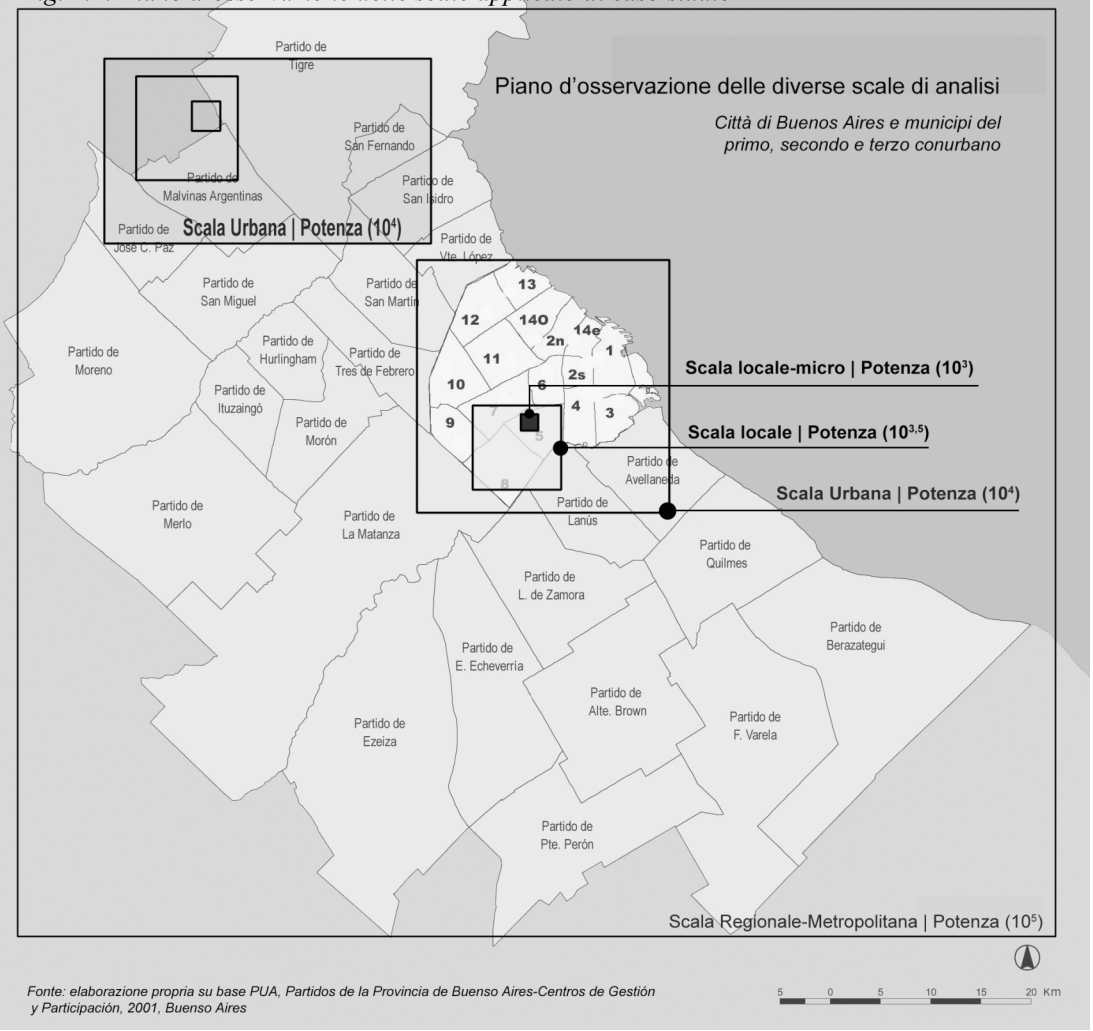
Scala potenza cinque di dieci (10^5): con un area di osservazione che varia tra i 50 e gli 80 km di raggio, nella quale si iscrive l'intero conglomerato del AMBA. Su questa scala si può analizzare la frammentazione dovuta a caratteristiche topografiche, alle grandi infrastrutture e alle urbanizzazioni chiuse di grandi dimensioni quali le città private (Nordelta in Buenos Aires o Alphavile in San Paolo, ecc.) e i megaprogetti, come vengono chiamati solitamente nel gergo del marketing immobiliare. In termini urbanistici prende il nome di scala regionale-metropolitana.

Scala potenza quattro di dieci (10^4): consente di lavorare su un piano di osservazione che varia tra i 10 e i 30 km di raggio, dimensione questa che coglie l'intera superficie della CBA o il raggruppamento di più municipi interessati nell'analisi (asse nord del AMBA). Su questo livello d'analisi la frammentazione osservata è quella prodotta da unità urbane altamente specializzate e non integrate, come i quartieri privati di media dimensione, i grandi complessi di abitazioni popolari, le aree produttive dimesse, ecc. Il tipo d'analisi su questa scala è principalmente di carattere urbano.

Scala potenza tre e mezzo di dieci ($10^{3,5}$): il piano di osservazione varia tra i 5 e i 10 km di raggio. È il livello che s'identifica con piccole aggregazioni urbane e perturbane ed esercita le sue ripercussione a livello locale. Sono esempio di manufatti riconoscibili su questa scala le torri giardino, le *villas* di media e piccole dimensioni e alcune urbanizzazioni chiuse.

Per ultimo, la scala potenza tre di dieci (10^3): con un piano d'osservazione che non supera i 5 km di raggio e viene utilizzato nell'analisi di dettaglio di alcune aree di particolare interesse dove si tiene conto del limite tra le parti (perimetro del frammento) e corrisponde ad un livello d'analisi locale-micro.

Fig. 1.2: Piano d'osservazione delle scale applicato al caso studio



Fonte: elaborazione propria su base PUA, Partidos de la Provincia de Buenso Aires-Centros de Gestión y Participación, 2001, Buenso Aires

Le quattro scale adottate permettono di creare dei parametri spaziali di osservazione (*fig. 1.2*) all'interno dei quali sono stati riclassificati, gli effetti della frammentazione sulla base dell'intensità e dell'estensione del impatto che producono. L'utilizzo di "parametri spaziali d'osservazione" si basa sui principi fondamentali della teoria frattale, in modo di dimostrare che uno steso effetto si manifesta, seppur in modo diverso, in tutte le diverse scale, evidenziando il collegamento che la struttura relazionale dei frammenti ha con tutto il territorio.

A modo di esempio, le caratteristiche dei perimetri dei frammenti analizzati a scala locale-micro, pur non essendo più osservabili su scale maggiori, conservano le loro caratteristiche frammentarie e aggiungono il loro contributo all'effetto finale sia a livello locale, urbano che regionale-metropolitano. Allo stesso modo la concentrazione di frammenti in una determinata area, che a livello metropolitano si evidenzia chiaramente, continua ad essere presente, seppur non più visibile, anche nelle scale minori.

Al variare della scala (regionale-metropolitana, urbana, locale e locale-micro) cambiano gli oggetti osservati e il dettaglio delle loro relazioni, ed è quindi necessario cambiare anche gli strumenti di analisi. Il livello metropolitano implica un campo di osservazione sui macrosistemi che fanno parte della struttura urbana, come quello della mobilità, delle centralità, quello idrografico, ecc.. La scala urbana tiene conto delle caratteristiche del tessuto urbano, della trama, del rapporto tra spazio pubblico e privato nel suo complesso, delle centralità minori, delle unità urbane, ecc.. A livello locale si osserva puntualmente l'area frammentata nei suoi singoli elementi quali: gli spazi pubblici, i rapporti di copertura, le caratteristiche delle abitazioni, i modelli organizzativi del quartiere, ecc. Il livello locale-micro rappresenta l'unità minima d'analisi consentita dalla disciplina urbanistica, salvo casi particolari che utilizzano la scala potenza due di dieci (10^2) come limite con la disciplina architettonica. Infatti a questa scala si parla di microframmentazione [Pirez P. 2002].

Tab. 1.2: Livelli di frammentazione urbana (regionale, urbano, locale)

AMBA topografia	Limiti amministrativi AMBA	**Scala Metropolitana regionale** In questa scala si trovano: elementi topografici / grandi infrastrutture / città private
Asse nord CBA	Zona sud CBA	**Scala Urbana** Unità urbane altamente specializzate e non integrate: quartieri privati / complessi abitazioni popolari / aree abbandonate
CGP 5/8	Interno urbanizzazione privata	**Scala Locale** Piccole aggregazioni urbane e perturbane e tiene conto del limite tra le parti: torre *jardin* / *villa* miseria / *barrio* privato
Dettaglio stradale piano regolatore	Dettaglio distribuzione spaziale interna alla *villa*	**Scala Locale micro** Questa scala è strumentale alla precisazione di alcuni dati di dettaglio necessari che non emergono nelle altre scale.

2.4 fattori generatori di frammentazione

Quali sono gli elementi che producono frammentazione? Dare una risposta a questa domanda è l'obiettivo di questa sezione. Gli elementi che producono frammentazione sono vari e di diversa natura. La frammentazione di un territorio può essere generata da fattori materiali o immateriali. Tra questi ultimi troviamo i fenomeni sociali legati all'ineguaglianza, fenomeni quali la segregazione, la polarizzazione, l'insularizzazione, la ghettizzazione [Savage M. 2003] [Tella G. 2005]; troviamo inoltre fenomeni legati a problemi di ordine pubblico, come l'insicurezza urbana, la delinquenza, il vandalismo e la criminalità [Ellin N. 1995]. Si riscontrano problemi di tipo politico-gestionale, come nel caso delle strategie urbane inadeguate o inesistenti, o coordinamenti delle trasformazioni territoriali insufficienti [Pirez P. 1994, 1999, 2002]; infine si trovano fenomeni di natura economica, come per esempio l'incorporazione ai mercati transnazionali, allo sviluppo delle economie locali o alla distribuzione del reddito pro capite sul territorio. Questi fattori fanno parte degli elementi considerati nel quadro concettuale come punti di partenza per dare una definizione del concetto di frammentazione.

Gli altri fattori, quelli materiali, che saranno oggetto di ulteriore approfondimento all'interno della tesi, verranno indagati in quanto manifestazione fisica del fenomeno di frammentazione urbana e principali generatori di effetti sul territorio. Questi si suddividono, innanzitutto, in elementi naturali e manufatti fisici. I primi riguardano la geografia del posto, che determina dei limiti naturali come nel caso dei fiumi, dei delta, delle catene montuose, dei laghi, dei boschi, ecc. e possono produrre una frattura del territorio. Tra i manufatti fisici, invece, si collocano le urbanizzazioni chiuse[3], i grandi complessi di abitazioni popolari, le aree urbane in disuso, gli insediamenti abitativi informali/illegali[4], grandi infrastrutture non sotterranee e alcuni complessi urbani di grandi dimensioni.

Nella seguente tabella (*tab. 2.2*) si sintetizzano i fattori e gli elementi generatori di frammentazione a seconda delle proprie caratteristiche:

Tab. 2.2 Fattori generatori di frammentazione secondo caratteristiche

Fattori immateriali	Fenomeni sociali + ineguaglianza	segregazione, polarizzazione, insularizzazione, ghettizzazione, ecc.
	Problemi di ordine pubblico	insicurezza urbana, delinquenza, vandalismo, criminalità
	Questioni politico-gestionali	gestione dell'uso del suolo e coordinamento territoriale

[3] Per "urbanizzazione chiusa" si intendono tutte le forme di urbanizzazione privata che negli ultimi anni si sono sviluppate sotto diverse denominazioni e forme giuridiche, tale è il caso del quartiere privato (*barrio privado)*, country club (*club de campo), Farm Club (Club de chacra), Club nautico, mini quartiere, condominio, mega progetto.*

[4] Gli insediamenti abitativi possono essere informali o illegali, questo punto sarà approfondito nel Capitolo 4: insediamenti informali/illegali *(asentamientos informales)*.

	Fenomeni economici	apertura al mercato transnazionale, sviluppo di economie locali, distribuzione del reddito pro capite
Fattori materiali	Naturali (accidenti geografici)	fiumi, delta, catene montuose, laghi, boschi, ecc.
	Manufatti fisici	**elementi creati artificialmente dall'uomo**

I manufatti fisici, a loro volta, possono essere organizzati in gruppi o *clusters* con caratteristiche simili, a seconda del tipo di uso, dell'area che occupano, della preferenza nella localizzazione e a seconda del loro modello di sviluppo (per esempio: le urbanizzazioni chiuse o private, i grandi complessi di abitazione popolare, le aree urbane in disuso o abbandonate, gli insediamenti abitativi informali e/o illegali, le grandi infrastrutture (non sotterranee), complessi urbani di grandi dimensioni o grandi spazi militari).

All'interno dei *clusters* si possono classificare diversi archetipi con caratteristiche proprie, come il caso delle urbanizzazioni chiuse nelle quali si possono identificare sette archetipi. Nella seguente tabella (*tab. 3.2*) si presentano gli artefatti fisici generatori di frammentazione secondo le proprie caratteristiche, e i relativi archetipi.

Tab. 3.2 Manufatti fisici della frammentazione (Clusters e Archetipi)

Classificazione degli elementi (*cluster*)	**Archetipi**
Urbanizzazioni chiuse (UC)	*barrio privado, club de campo, club de chacra, club náutico, mini barrio, condominio e mega-emprendimientos*
Grandi Complessi abitazioni popolari/ quartiere di abitazioni popolari (QAP)	*Torres*, *barrios*, *monoblocks*
Aree urbane in disuso/abbandonate	Interstizi urbani, aree industriali, aree portuali
Insediamenti abitativi informali/illegali	Insediamento informale, villa miseria
Grandi infrastrutture non sotterranee	Autostrade, ferrovie, canale, depuratore,
Complessi urbani di grandi dimensione	Ospedali, *mall* e *shopping centres*, multi cinema
Grandi spazi militari (ad uso riservato)	Caserma, aeroporto militare, base militare

Tra i manufatti fisici presi in considerazione come generatori di frammentazione, poniamo l'attenzione su tre *clusters* precisi: le urbanizzazioni chiuse, i grandi complessi di abitazione popolare e gli insediamenti abitativi informali/illegali. Questi gruppi e gli archetipi che essi comprendono, si caratterizzano, in primo luogo, per l'uso residenziale che li accomuna e per la forte omogeneità socio-abitativa che distingue ogni *cluster,* così come per le divergenze socio-economiche che le differenziano, per il tipo di relazione progettuale (come nascono gli insediamenti) e il livello di legalità del frammento (tenendo conto del regime di proprietà).

La scelta di queste tre tipologie residenziali ha l'obiettivo di mettere in evidenza che il fenomeno della frammentazione si produce sia in contesti dove il livello socio-economico è basso, sia in contesti dove è medio-alto o alto. Perciò, si esclude la possibilità di confondere gli effetti della frammentazione derivati dalla stigmatizzazione o dalla discriminazione sociale. Il rapporto progettuale che caratterizza ogni singolo

frammento in maniera riconoscibile riconduce il discorso della frammentazione al problema della gestione del territorio sia in tempi recenti che in una breve revisione storica.

Gli insediamenti informali/illegali che sorgono spontaneamente ai margini del processo di urbanizzazione pianificato, in generale si localizzano in aree senza infrastrutture e poco o per nulla adatte all'uso residenziale, in genere sono informali ma anche illegali dal momento che utilizzano il suolo abusivamente senza possederne la proprietà.

I grandi complessi di abitazioni popolari, e l'edilizia popolare in generale dipende dal settore pubblico, è pianificata e progettata però in maniera tale da impedire uno sviluppo urbano coerente con il resto della città, con localizzazioni in aree degradate che condizionano, tra le altre cose, la possibilità di mobilità sociale.

Per ultimo, le UC di carattere esclusivamente privato, molto spesso sono legate a fondi di investimenti immobiliari esteri, la progettazione e il disegno degli spazi comuni interni sono molto curati, si in discontinuità con la trama urbana esterna e sono legalmente riconosciute [Bracco E. 2000].

Gli effetti della frammentazione urbana

Nonostante l'argomento della frammentazione e delle sue diverse manifestazioni territoriali sia stato abbondantemente studiato in ambito accademico e riconosciuto nella pratica professionale, come è dimostrato dagli studi preliminari all'elaborazione del *Plan Urbano Ambiental* della CBA, l'esplorazione degli effetti della frammentazione sulla dimensione fisico-spaziale conserva numerosi aspetti ancora poco approfonditi , rispetto all'importanza che assumono nel processo di formazione e di crescita della città. Un esempio è la relazione che esiste tra le nuove forme di urbanizzazione degli anni 80, e il contorno immediato, o tra la localizzazione dei nuovi poli di urbanizzazione e il resto della città.

Questa considerazione ci porta a porre alcuni interrogativi, ai quali cercheremo di dare risposta in questo lavoro. Tra questi è se esistono dinamiche comuni nei frammenti urbani che appartengono a diversi livelli socio-economici, culturali o politici. E quali sono le ripercussioni che questi frammenti producono sulle diverse strutture del territorio urbanizzato. Sono effetti che si verificano in un'area determinata o si espandono in tutta la regione urbanizzata? Gli effetti identificati sono cambiati nel tempo? Qual è il peso che hanno in zone dove l'urbanizzazione non è del tutto consolidata? E infine: è possibile misurarli e definirli in maniera tale che possano essere utilizzati in modo pratico nel processo di pianificazione di interventi urbani o nella definizione di politiche di gestione del territorio?

Per rispondere a questi interrogativi partiamo da un punto fermo, un'ipotesi che accompagna lo sviluppo di questo lavoro cercando una dimostrazione, positiva o negativa, del fatto che il fenomeno della frammentazione urbana produce effetti fisico-spaziali sulla città che l'ha generata. Effetti capaci di modificare le relazioni basilari tra importanti componenti della struttura urbana, in maniera tale che si generi un processo di indebolimento dei servizi pubblici urbani (SPU), di degrado dello spazio pubblico, di impoverimento della qualità urbana, di riduzione della connettività e dell'uso integrato (non segregato) e coeso del territorio nel suo complesso.

Gli effetti della frammentazione mettono in risalto la tendenza attuale del processo di urbanizzazione (nei paesi latinoamericani) verso un modello di città che si mostra sempre più divisa in unità fortemente differenziate (*villas*, QAP, UC). Ciò nonostante, alla base di queste differenze si trovano significativi elementi di unione, come per esempio la dissociazione dalla trama urbana che ordina la relazione spaziale pubblica e

privata, o l'esclusione sociale che vivono tanto i residenti delle *villas* e degli insediamenti (esclusione involontaria) quanto quelli che vivono in UC (esclusione volontaria) [Marcuse P. 2005]

3.1 Individuazione e classificazione degli effetti

Gli effetti analizzati in questo lavoro sono solo quelli prodotti in forma diretta dalle tre tipologie di frammenti selezionati. Questi sono stati analizzati seguendo quattro scale o punti di osservazione differenti (*vedere punto 2.3*), i quali, d'accordo con i principi della teoria frattale, ci permettono di analizzare aspetti differenti di uno stesso fenomeno facilitando l'approccio a diversi tipi di relazioni tra gli oggetti che fanno parte di una struttura dinamica come quella urbana[5].

Con l'aiuto del caso studio è stato possibile rilevare tre macro effetti:
- effetti sulla permeabilità o interconnettività urbana;
- effetti sullo spazio e sui servizi pubblici;
- effetti di formazione di centralità negative.

Ognuno di questi effetti è stato analizzato servendoci delle diverse scale e verificando la validità dell'ipotesi nei tre tipi di frammenti selezionati. Tuttavia la dimostrazione degli effetti si fa più evidente in una scala più che sulle altre, e questo dipende dalla dimensione degli oggetti che producono l'impatto. In questo modo è possibile associare gli effetti alla scala in cui risultano più evidenti.

Tab. 1.3: Relazione tra scala di osservazione ed effetti riscontrati

Scala	***Effetto***
regionale-metropolitana	formazione di "centralità negative"
urbana	modificazione della permeabilità urbana
locale	condizionamento dei SPU
locale-micro*	permeabilità e SPU

**Il livello micro è stato fondamentale per verificare nel dettaglio la validità di alcune affermazioni, principalmente quelle riguardanti il livello locale e a volte quello urbano.*

Considerando la tipologia dei frammenti analizzati è possibile stabilire alcune differenze che esistono nel modo di produrre l'effetto finale. Come abbiamo precedentemente detto le differenze e le somiglianze tra i frammenti, gli effetti e le scale sono un elemento che si ripete e si evidenzia con maggiore intensità nell'analisi del caso studio. Nella tabella 2.3 si illustra una sintesi delle relazioni tra le tipologie dei frammenti e gli effetti che questi producono sul territorio, in maniera tale da mettere in risalto i punti che accomunano e differenziano i frammenti stessi. Suddetta tabella è una

[5] Dal punto di vista metodologico il percorso svolto è partito dall'analisi della letteratura e, in con particolare attenzione agli strumenti più frequentemente usati per rilevare e misurare: la riduzione della permeabilità, la concentrazione e distribuzione spaziale di manufatti fisici, le variazioni nella qualità dei servizi e degli spazi pubblici urbani e i criteri di localizzazione delle infrastrutture. Di seguito è stato realizzata una puntuale ricognizione delle caratteristiche fisico-spaziali dell'AMBA attraverso l'uso di cartografia ufficiale, l'analisi d'immagini satellitare, l'elaborazione di dati censuari prodotti dal Governo della città di Buenos Aires e dall'INDEC, studio del materiale dell'*Atlas Ambiental de Buenos Aires* e materiale non pubblicato fornito dal GCBA.

sintesi dello studio descrittivo, interpretativo e di ridimensionamento di ogni macro effetto, sviluppato nel paragrafo 3.2 e successivi.

Prima di affrontare l'analisi di ogni macro effetto è necessario chiarire alcuni aspetti analitici e metodologici sui quali si appoggia suddetta analisi (*fig. 1.3*). Consideriamo la frammentazione un fenomeno "dimostrabile" che si manifesta attraverso porzioni di territorio con caratteristiche diverse -nelle sue relazioni- rispetto al resto dell'area urbanizzata. Queste manifestazioni o frammenti posseggono caratteristiche distintive fortemente relazionate al contesto territoriale nel quale si localizzano, ai servizi pubblici urbani disponibili, alla qualità dello spazio pubblico, all'infrastruttura esistente, ecc.

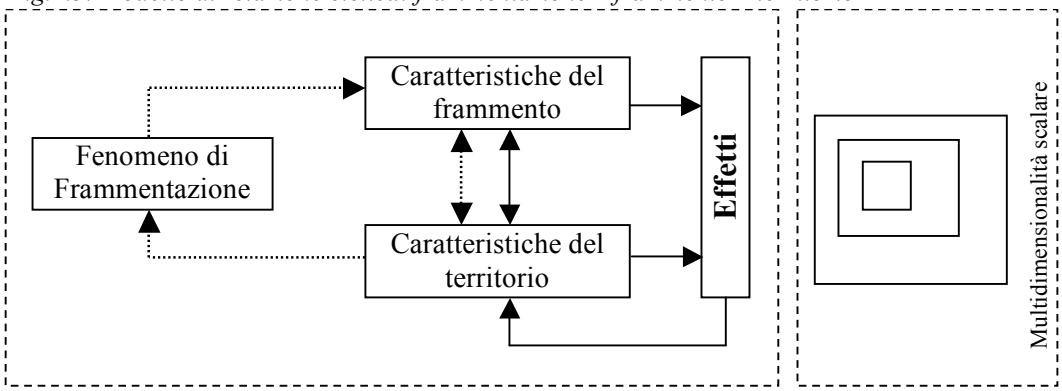
Dunque, un determinato frammento, che appartiene a un certo contesto territoriale, produce un impatto che si manifesta tanto all'interno del frammento quanto all'esterno. La potenza dell'effetto dipende anche dal contesto, ma principalmente dipende dalle caratteristiche formali, dimensionali e funzionali del frammento.

Tab.2.3: Relazione tra tipologia di frammento e caratteristiche degli effetti prodotti

	Villa	***QAP***	***UC***
	Condizionano lo sviluppo dello spazio e dei servizi pubblici:		
Servizi Pubblici Urbani	• la mancanza d'infrastruttura di base; • i conflitti sociali; • la qualità dell'arredo urbano; • la quantità e qualità dei servizi pubblici urbani.	• il sottodimensionamento della infrastruttura rispetto al numero di utenti; • la qualità dell'arredo urbano; • la quantità e qualità dei servizi pubblici urbani.	• la sostituzione dello spazio e i servizi pubblici per spazi comuni e servizi privati (Istituti d'insegnamento bilingüe, cimiteri privati, centri commerciali, multi-cinema, etc.).
	La riduzione della connettività si manifesta attraverso:		
Permeabilità urbana e connettività	• interruzione della trama urbana; • forte riduzione della permeabilità pedonale; • interruzione total della permeabilità veicolare.	• interruzione della trama urbana (grandi lotti con aree abbandonate); • forte riduzione della permeabilità pedonale; • interruzione parziale della permeabilità veicolare.	• Interruzione della trama urbana (attraverso il muro perimetrale); • interruzione totale della permeabilità pedonale; • interruzione totale della permeabilità veicolare; • accesso esclusivo dai corridoi per la mobilità.
	Le caratteristiche che generano la formazione di centralità negative sono:		
Centralità negative	• concentrazione di elementi poco favorevoli per lo sviluppo urbano (scariche, cimiteri di automobili, fabbriche abbandonate, aree degradate); • disincentivo agli investimenti privati; • condizione di "transitorietà" delle abitazioni; • alto livello d'informalità e illegalità; • concentrazione di infrastruttura non desiderata (antiecologica).	• concentrazione di elementi poco favorevoli per lo sviluppo urbano (scariche, cimiteri di automobili, fabbriche abbandonate, aree degradate); • disincentivo agli investimenti privati; • basso livello della qualità della abitazioni; • alto livello d'illegalità e di stigmatizzazione; • concentrazione di infrastruttura no desiderata (antiecologica).	• utilizzo di grandi spazi di territorio non urbanizzato che impedisce l'avanzamento dell' urbanizzazione tradizionale (la griglia ortogonale); • formazione di aree di segregazione volontaria e pianificata; • localizzazione selettiva d'infrastrutture di qualità; • concentrazione di servizi di qualità ad alti costi (servizi privati).

Questi effetti o impatti incidono fortemente sulle caratteristiche del territorio che, a sua volta, costituisce delle condizioni necessarie per la formazione e la diffusione di nuovi frammenti. E' così che si crea una "relazione ciclica" dove la frammentazione si alimenta delle caratteristiche del territorio che dipendono dagli effetti prodotti dalla presenza dei frammenti nello stesso. Questa relazione ciclica con caratteristiche di circolo vizioso si verifica in diverse scale di osservazione. E' importante chiarire che sono state escluse le cause della frammentazione estranee alla dimensione fisico-spaziale, e dunque alcuni aspetti sociali, culturali o politici non vengono sviluppati approfonditamente.

Fig.1.3: Modello di relazione ciclica: frammentazione – frammento – territorio



3.2 Descrizione e dimensionamento degli effetti

Come detto in precedenza, la descrizione degli effetti che produce la frammentazione necessita di soffermarsi su argomenti sociali, economici o politici, senza voler essere esaustivi, sono stati affrontati alcuni di questi aspetti in maniera sintetica, in modo tale che la descrizione degli effetti abbia un contesto di riferimento completo secondo la logica dei diversi sistemi territoriali che conformano l'area di studio.

Per il primo degli effetti analizzati, l'impatto della frammentazione sui servizi pubblici urbani, è stato necessario ricorrere al concetto di uguaglianza sociale, al riconoscimento dei diritti umani e al concetto di "aree urbane svantaggiate".

Nel secondo caso, dove si affronta la permeabilità o interconnettività urbana, è stato indispensabile chiarire che l'impatto della riduzione della permeabilità eccede la dimensione fisico-spaziale e si fa riferimento alla rete di relazioni urbane e ai parametri di "corretto funzionamento" della città.

Infine, nello studio della formazione di centralità negative, si studia anche il concetto di centralità, individuando le principali differenze concettuali e interpretative in linea con l'uso che si dà in questo lavoro al termine "centralità".

3.2.1 Sull'impatto della frammentazione sui servizi pubblici urbani (SPU)

Affrontare l'argomento dei servizi pubblici urbani ci porta, in primo luogo, al problema della disuguaglianza sociale. L'uguaglianza è stata storicamente il punto di riferimento della lotta sociale, in grado di porre certi limiti, sia nelle relazioni sociali che personali, che non devono essere oltrepassati. Questi punti di riferimento si identificano dapprima come valori etici e, in secondo luogo, come norme che la giustizia deve garantire e che il governo deve mettere in pratica [Arias Goytre 2001].

Lo "svantaggio urbano" è un argomento che emerge costantemente, sia attraverso le denunce degli organismi internazionali (ONU, OCDE, World Bank, IBD), sia negli obiettivi proposti dai governi nazionali e locali sulla gestione del territorio[6] [PUA 2000]. L'identificazione dei quartieri svantaggiati, anche detti i "*barrios problema*", come spesso vengono chiamati nella letteratura, fa riferimento ad alcune loro precise caratteristiche, come:

- la concentrazione di fattori di vulnerabilità (basso livello di educazione, di formazione professionale, un alto numero di disoccupati, di impiegati precari) che dunque dipendono molto dalle prestazioni pubblico-assistenziali;
- la qualità delle abitazioni, dei materiali di costruzione e della disponibilità dei servizi di prima necessità, si usano per definire gli standard dei quatireri svantaggiati;
- la composizione familiare è un elemento che determina ampiamente la condizione di marginalità all'interno della società, come nel caso di famiglie non strutturate o monoparentali che hanno problemi di adattamento sociale tali da favorire meccanismi di esclusione sociale;
- la concentrazione di gruppi etnici, religiosi, socio-economici o culturali di tipo omogeneo aumenta la differenza con il contesto urbano locale, generando forti barriere (che siano volontarie o involontarie) all'integrazione;
- la difficile relazione con l'amministrazione pubblica, che si trasforma in oggetto obbligato di accusa per tutte le necessità del quartiere: degradazione ambientale, servizi non sufficienti, difficile accessibilità, scarso sviluppo dell'economia locale, ecc;
- per concludere, la stigmatizzazione di questi quartieri produce un effetto di rifiuto da parte del resto della società, e anche di rassegnazione collettiva per l'esistenza di questi quartieri, considerati il prezzo da pagare per vivere in una società moderna.

Queste caratteristiche sono il risultato di un'organizzazione sociale, politica ed economica della società nel suo insieme, una società che ha le sue radici in primo luogo nelle logiche del mercato immobiliare, che favorisce la creazione di quartieri ricchi e di quartieri poveri sempre più separati sia socialmente che fisicamente; inoltre nell'organizzazione spaziale monofunzionale, che genera aree urbane unidimensionali che non favoriscono lo sviluppo sociale ed economico dei suoi abitanti;

[6] Nella diagnosi socio territoriale della città di Buenos Aires, si fa riferimento a quattro categorie di aree sulla base delle tendenze dei cambiamenti socio-spaziali in un determinato periodo. Le quattro categorie utilizzate sono: "aree buone che migliorano", " aree buone che maggiorano", aree svantaggiate che migliorano" e "aree svantaggiate che peggiorano" (*Plan Urbano Ambiental, Diagnostico socio territorial de la Ciudad de Buenos Aires*, 1999).

nell'insostenibilità ambientale, che mette in pericolo, in alcuni casi, l'integrità fisica delle persone; infine nella governabilità urbana, che si manifesta da una parte con importanti progetti di trasformazione urbana e dall'altra con interventi poveri, male coordinati o inefficienti [Arias Goytre 2001].

La precedente introduzione dà un'idea del problema della disuguaglianza sociale e della sua concreta manifestazione nei quartieri svantaggiati a livello generale, e parte dalle premesse che rendono omogenee le particolarità che distinguono ogni città e ogni quartiere. L'obiettivo di questa sezione è affrontare il problema dei servizi pubblici partendo da una logica particolare che osservi le caratteristiche essenziali dei principali servizi pubblici e la loro relazione con le aree frammentate. Si tratta dunque di dimostrare come alcuni frammenti urbani condizionino lo sviluppo dei servizi pubblici indipendentemente dagli altri fattori già menzionati. E' una osservazione difficile e delicata dal momento che la natura dei servizi pubblici urbani e la sua distribuzione è complessa, è riguarda diversi aspetti psicologici dell'uomo.

Alcuni servizi pubblici urbani, come l'acqua potabile, le fognature o l'educazione primaria, sono riconosciuti come un diritto universale, secondo quanto stabilisce la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, nell'articolo 25:

> *"Tutte le persone hanno il diritto di avere un livello di vita adeguato che assicuri loro, e anche alla loro famiglia, la salute e il benessere, e in particolare l'alimentazione, l'abbigliamento, l'abitazione, l'assistenza medica e i servizi sociali necessari[...]".*

e nell'articolo 26:

> *"Tutte le persone hanno il diritto di avere un'educazione. L'educazione deve essere gratuita, almeno per quanto riguarda l'educazione elementare e fondamentale. L'istruzione elementare sarà obbligatoria [...]; l'accesso agli studi superiori sarà uguale per tutti, a seconda dei rispettivi meriti".*

così come si ritrova in numerose Costituzioni Nazionali. Nel caso della Costituzione Nazionale Argentina, negli articoli 41 e 42, parte prima, capitolo secondo: "Nuovi diritti e garanzie" questo riconoscimento è espresso nel seguente modo:

> *"art. 41 - Tutti gli abitanti godono del diritto di un ambiente sano, equilibrato, atto allo sviluppo umano, e le attività produttive devono soddisfare le presenti necessità senza compromettere quelle delle generazioni future; e hanno il dovere di preservarlo. [...] le autorità provvederanno alla protezione di questo diritto, all'utilizzo razionale delle risorse naturali, alla preservazione del patrimonio naturale e culturale e della diversità biologica, e all'informazione ed educazione ambientale. [...]".*
>
> *"art. 42 - [...] Le autorità provvederanno alla protezione di questi diritti [dei consumatori e fruitori di beni e servizi], all'educazione per il consumo, alla difesa della competenza contro tutte le forme di distorsione dei mercati,*

> *al controllo dei monopoli naturali e legali, a quello della qualità e dell'efficienza dei servizi pubblici, [...] La legislazione stabilirà procedimenti efficaci per la prevenzione e la soluzione dei conflitti, e il quadro normativo dei servizi pubblici di competenza nazionale, [...]".*

Sebbene i servizi pubblici siano riconosciuti come un diritto, numerosi sono i casi in cui essi non possono essere fruiti da una parte della popolazione. In questa parte del lavoro si analizzeranno le relazioni che esistono tra i servizi pubblici e la difficoltà o impossibilità che incontrano i responsabili ad attuare una distribuzione egualitaria in un determinato territorio, proprio a causa della presenza di elementi frammentati.

È necessario conoscere le caratteristiche dei servizi pubblici urbani in relazione al territorio, che in questo caso è l'Area Metropolitana di Buenos Aires[7]. I servizi pubblici urbani si possono classificare in tre grandi gruppi: i servizi basici essenziali, gli assistenziali e quelli dello sviluppo e del progresso.

Tra i servizi basici essenziali si trovano tutti quelli che sono indispensabili per vivere, che devono essere garantiti in maniera regolare e continua, e sono necessari per la vita della comunità, come ad esempio l'acqua potabile. I servizi basici di carattere assistenziale, come per esempio l'educazione obbligatoria, si riferiscono a quei servizi che, a causa di processi di decentramento, passano da un livello centrale a mani municipali. Infine, i servizi di sviluppo e progresso sono quei servizi garantiti dai municipi col fine di favorire lo sviluppo economico locale [Antùnez & Galilea 2003].

Tab. 3.3 Servizi pubblici urbani municipali

basici essenziali	***basici assistenziali***	***di progresso e sviluppo***
• acqua potabile e sistema fognario • elettricità • telefono • raccolta rifiuti • pulizia stradale e arredo urbano • pavimentazione e riparazione stradale • ponti • illuminazione pubblica • trasporto collettivo	• salute primaria • educazione primaria	• fomento produttivo • attività di gestione ambientale • attenzione ai cittadini e sportello attenzione al pubblico • tasse municipali • lavori pubblici • catasto • ispezione e abilitazione di attività commerciali • difesa del consumatore • consulenza giuridica e mediazione • coordinamento di servizi pubblici, politiche sociali e culturali • attenzione alle pme

Fonte: Antúnez I, Galileo S; "Servicios públicos locales y gestión local en América Latina y el Caribe: problemas, metodología y políticas", División de desarrollo sostenible y asentamientos humanos, Nazioni Unite, Cile, 2003.

Questa prima classificazione permette di separare i servizi che non saranno analizzati in questa sede da quelli che invece lo saranno. Dal momento che distinguiamo tra i servizi che richiedono un'infrastruttura fisica sul territorio e quelli che sono interamente

[7] Come dimostra Marcello Balbo nella sua ricerca sulle città in PVS, le differenze esistenti tra i diversi contesti territoriali, tra i concetti dei diritti e dei doveri di cada paese rendono indispensabile la contestualizzazione della problematica.

immateriali, non saranno analizzati i servizi di sviluppo e progresso.

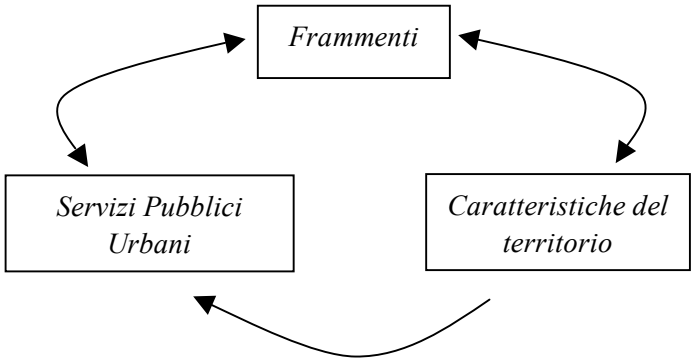
Esaminando le caratteristiche dei servizi e delle relative infrastrutture di distribuzione in aree diverse di una stessa città, si sono ottenuti risultati diversi. Questi risultati hanno cominciato a mostrare una logica relazionale che vincola i servizi pubblici urbani con il territorio solo nel momento in cui elementi distintivi dei frammenti si sono aggregati alle caratteristiche del territorio. E solo allora è stato possibile creare un collegamento tra i tre componenti: frammenti, territorio e SPU. In questo modo si spiegano le differenze nella qualità e nella quantità dei servizi pubblici urbani riscontrate in diverse aree.

All'interno delle *villas*, e nelle loro prossimità, la qualità e la quantità degli SPU erogati cambia notevolmente da zona a zona. Nei complessi di abitazioni popolari l'elemento di differenziazione con altre parti della città sta nella qualità e non nella quantità o nella mancanza di servizi. D'altra parte nelle urbanizzazioni chiuse l'erogazione di SPU avviene principalmente attraverso fornitori privati, con costi e qualità molto superiori rispetto agli standard pubblici.

L'utilizzo del caso studio e la scomposizione in unità semplici dell'oggetto di analisi hanno permesso, in primo luogo, di riconoscere una forte relazione tra le caratteristiche del territorio e i manufatti esistenti, cosi che nelle aree in cui sono localizzati i frammenti soggiacciono caratteristiche territoriali da questi determinate. Dunque tanto le *villas* quanto i grandi complessi di abitazioni popolari e le UC determinano il carattere del territorio che li circonda.

Seguendo questa ipotesi, le differenze nell'erogazione e nella distribuzione degli SPU incontrano una logica che è la seguente:

Fig. 2.3: Sintesi delle relazioni: Frammento – SPU – Territorio



Come precedentemente detto (*vedere cap. 2*), un frammento può essere chiamato tale quando produce una rottura nella continuità della struttura socio-territoriale. In questo modo, la presenza di uno o più frammenti in un'area offre al territorio delle caratteristiche prodotte dai frammenti stessi. Sebbene la maggior parte dei frammenti studiati in questo lavoro si trovino ora all'interno della zona urbanizzata, non dobbiamo dimenticare che al tempo della formazione dei frammenti, il processo di urbanizzazione

della zona non era completo, e che quindi, solo col passare del tempo vengono avvolti dall'agglomerato urbano.

Questo primo passaggio nella relazione tra il territorio e i frammenti ci porta alla seguente considerazione: da un lato, i frammenti alterano le caratteristiche del territorio attraverso un disequilibrio nelle relazioni tra i suoi componenti; dall'altro, i frammenti sorgono in aree non consolidate, dove incontrano, nell'incompletezza dell'urbanizzazione -tanto della gestione come della forma fisica-, l'elemento che permette loro di "localizzarsi" seguendo le proprie regole.

Questa relazione biunivoca si evidenzia con maggiore chiarezza nella localizzazione delle "villas miseria" nella zona sud della Città di Buenos Aires, dove ancora si trova la maggiore concentrazione. Negli anni 50 cominciano a formarsi i primi insediamenti informali o illegali e, quasi 60 anni dopo, è l'area della città con il maggior numero di agenti contaminanti, con i livelli più bassi di qualità dei servizi e della vita urbana in generale.

La crescita delle *villas*, l'aumento della popolazione, l'estensione nel territorio e la sua concentrazione crea, inoltre, un contrasto sempre maggiore con il resto della città tradizionale. All'altro estremo troviamo le UC che, sebbene con caratteristiche molto differenti dalle villas, trovano localizzazioni ai confini della città con le aree rurali. La grande flessibilità necessaria a fondare un quartiere privato o una città, come nel caso di Nordelta, può trovare solo in territori "vergini" dall'urbanizzazione. Questi territori urbanizzati privatamente hanno acquisito caratteristiche frammentate che difficilmente potranno essere cambiate, come ci insegna l'esempio delle villas nella zona di Buenos Aires.

Il secondo passaggio logico emerge dalla relazione tra le caratteristiche del territorio e le condizioni necessarie per lo sviluppo degli SPU. I servizi pubblici richiedono condizioni organizzative, finanziarie e fisiche per potersi sviluppare. La privatizzazione di alcuni servizi (privatizzazione della distribuzione) aggiunge un nuovo elemento che ne condiziona la distribuzione ugualitaria, basata sulle leggi del mercato, dove il cittadino è considerato un "cliente" con un certo livello di reddito. In questa sede saranno considerate solo le caratteristiche territoriali, restando sempre coscienti dell'importanza di tutto il resto.

Per il buon funzionamento degli SPU è necessaria un'infrastruttura di base che le supporti. Tanto i servizi basici essenziali quanto quelli assistenziali fanno parte di un sistema che li relaziona gli uni con gli altri. L'acqua potabile è un bene primario nella qualità della vita, però se questa non è accompagnata da un sistema di fognatura adeguato è molto probabile che si presentino un maggior numero di malattie infettive che vanno a interessare il sistema sanitario locale.

La raccolta dei rifiuti e la pulizia delle strade riducono le possibilità di contrarre malattie infettive, la pavimentazione e la riparazione delle strade è una condizione necessaria, per il passaggio dei veicoli di raccolta, e per una adeguata pulizia. I drenaggi dell'acqua pluviale, il loro corretto dimensionamento e manutenzione sono un altro

elemento che determina la qualità delle strade. Il trasporto collettivo ha bisogno delle vie asfaltate e in buone condizioni per offrire un servizio adeguato. Questo è solo un esempio di come gli SPU si condizionano mutuamente creando circoli virtuosi o viziosi a seconda delle condizioni fisiche del territorio.

Il terzo e ultimo nesso è quello che esiste tra il frammento e gli SPU. Come abbiamo visto finora, la presenza di frammenti in un'area la condiziona determinando caratteristiche territoriali che influiscono sullo sviluppo degli SPU. Però esiste un'altra relazione tra i frammenti e gli SPU che non riguarda le caratteristiche fisiche spaziali del territorio, ma gli aspetti sociali dei frammenti.

Il dimensionamento degli SPU si definisce in base a un certo numero di residenti e a una proiezione della loro crescita. In casi come quello delle villas o dei complessi di abitazioni popolari, quando il numero degli abitanti e il loro "indice d'affollamento" (*indice de hacinamiento*) sono molto elevati, i servizi pubblici diventano insufficienti a causa del loro sottodimensionamento e si dà il via a un circolo vizioso con conseguente difficoltà per il mantenimento e la gestione.

Una situazione simile si presenta con l'uso dei mezzi di trasporto di massa, con le strutture educative e ricreative, con la manutenzione dell'arredo urbano, etc. Lontano da voler fare un discorso discriminatorio o stigmatizzante, questa analisi considera alcuni aspetti sociali che riflettono una realtà difficile da migliorare e dolorosa da narrare.

Nelle prossime tre tabelle si confrontano in maniera sintetica i principali elementi distintivi delle tre tipologie di frammenti in analisi, le caratteristiche del territorio in relazione all'esistenza di questi frammenti, l'impatto che questo produce nell'erogazione e nella distribuzione degli SPU e una serie di indicatori che permettono di rilevare le caratteristiche precedenti. Tutti gli indicatori sono esistenti e calcolabili in base a dati statistici al momento disponibili [Indec 2007].

Tab. 4.3: Analisi relazionale delle villas, il territorio e gli SPU

Caratteristiche del frammento	***Caratteristiche del territorio***	***Servizi pubblici urbani (SPU)***	***Indici statistici***
• informale – illegale • non seguono il tracciato viario tradizionale • rompe con la griglia ortogonale • distribuzione irregolare delle abitazioni • rete viaria inadeguata per la mobilità veicolare • terreno non adeguato per uso residenziale • privazione di titolo di proprietà • alta densità abitativa • alta diserzione scolare • alta percentuale di disoccupati e sottooccupati	• interstizi urbani (V. 19) • limitrofi a grandi spazi non residenziali (V. 20, 1-11-14, 3) • aree destinate a infrastrutture (V. 31, Rodrigo B.) • al interno di un isolato (V. 17) • poca accessibilità • suolo di poco valore commerciale prima e dopo dell'insediamento • degrado del decoro urbano	• aree non adeguate per sviluppare gran parte degli SPU • difficoltà o impossibilità di istallare la rete infrastrutturale • impossibilità di accesso ai servizi di emergenza (ambulanze, polizia, vigili del fuoco) • elevato costo di opere d'infrastrutturazione primaria (parcelle, vie, marciapiedi, etc.) • impossibilità di accordo contrattuale	• indice di permeabilità • indice di distribuzione spaziale • destinazioni % dell'uso del suolo • cote di livello del territorio • regime di proprietà / numero civico • densità edilizia e abitativa • livelli di educazione effettivo • indice di diserzione scolare

• conflitti sociali di marginalità (droga, delinquenza giovanile, vandalismo, etc.) • livello socioeconomico omogeneo (classe bassa e indigente)	• basso livello medio professionale • poca competitività locale • scarsa attrattività di investimenti • insicurezza urbana (percepita e reale)	di prestazioni di SPU • condizioni viali inadeguate per la prestazione di servizi motorizzati • degrado delle strutture scolastiche, sanitarie, etc. • vigilanza urbana insufficiente	• livello di disoccupazione • vacanti per scuola • numero di allievi per scuola • superficie asfaltata • indice e tipologia di delitti • livello socio economico • indice di indigenza • *bolsones* di povertà

Tab. 5.3: Analisi relazionale dei complessi di abitazioni popolari, il territorio e gli SPU

Caratteristiche del frammento	***Caratteristiche del territorio***	***Servizi pubblici urbani (SPU)***	***Indici statistici***
• legali – pianificati • sovraffollati • alto indice di affollamento • condizionamento a lavorare nel centro della città o altre centralità minori • alta presenza di madri giovani, di anziani e bambini • livello socioeconomico omogeneo (classe medio-bassa)	• complessi abitativi di media e grandi dimensioni • circondati da grandi spazio vuoti (originalmente destinati a verde pubblico, oggi zone di parcheggio o aree abbandonate) • installazione separata dalla trama tradizionale • scarsa offerta di lavoro • poche attività commerciali, ricreative e culturali • presenza di barriere architettoniche • mancanza di spazio di socializzazione o privo di arredo urbano	• necessità di gran numero mezzi di trasporto collettivi • infrastruttura sotto-dimensionata per l' uso attuale • concentrazione di flusso di traffico nelle ore "di punta" • poco flusso in ore "non di punta" • elevata esigenza di servizi medici assistenziali per le fasce più deboli • necessità di maggior numero di strutture educative primarie • maggiore specializzazione nella formazione professionale • difficile manutenzione dell' arredo urbano	• numero di abitanti per età e sesso • indice di affollamento • numero di posti di lavoro per attività • dimensioni e capacità dei complessi abitativi • densità abitativa e residenziale • superficie verde, parchi e piazze • numero di linee di trasporto pubblico collettivo • numero di persone in fascia debole • livello socio economico

Tra la prima e la seconda tabella si riscontrano diversi punti in comune, per le caratteristiche del territorio e le ripercussioni sugli SPU. Questi elementi sono stati volontariamente ripetuti, in primo luogo per poter realizzare una lettura completa di ogni tipologia e, in secondo luogo, per ribadire che nella zona studiata, dove si incontra la maggior concentrazione di villas d'emergenza si trovano anche gran parte dei complessi di abitazioni popolari, e questo rende ancor più evidente che la localizzazione dei frammenti è fortemente relazionata alle caratteristiche del territorio.

Un altro aspetto importante che emerge nella terza tavola è che le urbanizzazioni chiuse mostrano modelli relazionali con il territorio simili a quelli incontrati negli anni '50 per

la localizzazione delle villas, con la differenza che negli anni '50 la mobilità principale era di tipo pubblica collettiva. In quel caso quindi, considerato che il tipo di mobilità principale utilizzata per i residenti delle UC è quella privata individuale, la distanza che separava le villas dal centro della città era comparabile a quella che ne separa le UC.

Tab. 6.3: Analisi relazionale delle Urbanizzazioni Chiuse, il territorio e gli SPU

	Caratteristiche del frammento	***Caratteristiche del territorio***	***Servizi pubblici urbani (SPU)***	***Indici statistici***
Urbanizaciones Cerradadas	• legale – disegnati (contano solo con una pianificazione interna) • alta qualità ambientale • ottima qualità edilizia • vie d'accesso diretto alle UC senza attraversare il centro urbano • mobilità centrata sui mezzi privati individuali • utilizzo di servizi di ristorazione/ricreazione a domicilio • utilizzo di servizi privati in sostituzione degli SPU • livello socioeconomico omogeneo (classe medio-alta e alta)	• aree dove non esiste infrastruttura di base • superfici non urbanizzate di media e grandi dimensioni • aree con bassa densità abitativa ed edilizia • si possono inserire in aree urbanizzate • differenti circuiti di mobilità per i residenti delle UC e quelli esterni • si concentrano in aree urbane o al limite tra l'urbano e rurale • territorio poco permeabile • gran disequilibrio socioeconomico • disincentivi alle attività commerciali ai non residenti	• necessità di creare base infrastrutturale • alto costo in relazione alla bassa densità abitativa • aumento del livello di insicurezza (percepita e reale) • difficoltà a tracciare percorsi ai mezzi di trasporto collettivo • creazione di interstizi urbani tra le UC • allargamento delle distanze dei percorsi dei mezzi di trasporto collettivo • incompatibilità nella esigenza di servizi pubblici • ritardo nel tempo di intervento dei mezzi di soccorso • Alto costo de manutenzione della infrastruttura viaria (grandi superfici-bassa densità)	• densità abitativa ed edilizia • dimensioni e proporzioni delle UC • metri di via asfaltata per km^2 • costo della infrastruttura per distanza • numero di vie di accesso diretto alle UC dai corridoi • Distanza ai mezzi di trasporto collettivo • livello medio di ingressi (dentro e fuori delle UC) • destinazioni % del uso del suolo • numero di veicoli pro capite • indice e tipologia di delitti • indice di permeabilità • distanze al centro della città (tempo- km)

Infine, per concludere con una breve riflessione, evidenziamo che, alla luce della teoria frattale e attraverso i programmi informatici di elaborazione delle informazioni, con questo tipo di analisi è possibile pensare alla realizzazione di strumenti che monitorino i livelli di frammentazione e l'impatto che questi hanno sui servizi pubblici urbani. In questo modo, la semplice analisi relazionale di variabili statistiche si convertirà in un importante strumento per pianificare, prevenire o governare le dinamiche di un territorio che mostra forti segni di frammentazione. In questa direzione vanno le ultime innovazioni che il Governo della CBA sta incorporando sia in materia di elaborazione di dati sia nel modello organizzativo e di decentramento amministrativo.

3.2.2 Sulla permeabilità o interconettività urbana

La crescita urbana è spesso associata all'incremento delle ineguaglianze tra diversi gruppi sociali, culturali, etnici e religiosi [Savage M. *et all*, 2003]. Negli ultimi decenni l'utilizzo di barriere fisiche, come i muri perimetrali di recinzione, i cancelli sorvegliati o la chiusura delle strade, hanno consolidato e reso più visibile il *gap* esistente tra i diversi gruppi all'interno della stessa città.

Tra i diversi effetti della frammentazione di un territorio, l'indebolimento della permeabilità è uno dei più tangibili, sia per quanto riguarda gli aspetti fisici e formali della struttura urbana, sia per l'impatto socio-economico che produce sull'area.

La permeabilità urbana è la capacità che ha un territorio urbanizzato di essere attraversato da un flusso di persone o di veicoli. In termini concreti, ai fini di determinare gli effetti della frammentazione su un area urbanizzata, la permeabilità è considerata la possibilità effettiva di collegare due o più punti all'interno della stessa città. Quanto più alto è il grado di libertà esistenti per relazionare fisicamente due o più punti, maggiore sarà il livello di permeabilità urbana dell'area. La forma e la distribuzione spaziale –principalmente dello spazio destinato alla circolazione pubblica- sono fondamentali per la determinazione della penetrabilità, in aree dove la topografia ha un ruolo determinante nella distribuzione spaziale, come nel caso di Santiago del Cile o la città di Caracas, le possibilità di attraversamento del territorio sono condizionate dalla geografia, e quindi la permeabilità urbana dipenderà *in primis* dalla capacità di superare le barriere naturali. Invece, nelle città localizzate in territori pianeggianti, come è il caso di Buenos Aires, le possibilità di rendere permeabile l'intero territorio dipende quasi esclusivamente dalla capacità di distribuzione dello spazio di circolazione, e dal rapporto tra lo spazio destinato ad uso della circolazione pubblica e quello ad uso privato.

Le conseguenze della riduzione della permeabilità o interconnettività urbana ricadono sull'efficienza dell'intero network urbano e delle prestazioni del sistema-città, soprattutto dovuto all'incremento delle distanze segregazionali nel contesto sociale, politico ed economico [Webster, 2002; Landman, 2004]. Secondo la Banca Mondiale, il concetto di capitale sociale riguarda le istituzioni e il sistema di relazioni e norme che modellano la quantità e la qualità dell'interazione sociale attraverso l'associazione degli attori che compongono il sistema [World Bank, 1999].

Alcune delle principali difficoltà associate alla riduzione della permeabilità, identificate da ricercatori in diverse città coincidono nel sostenere che la chiusura delle strade esistenti o l'impossibilità di tracciarne di nuove, ha queste conseguenze:

- Lo spostamento del traffico su strade alternative adiacenti al luogo della chiusura, produce congestione veicolare e deterioramento del manto stradale provocato per il sopracarico, che non era stato previsto;
- Aumento del tempo di spostamento, con ricadute sull'intero sistema della mobilità, e soprattutto sul tempo di reazione dei sistemi di emergenza;
- Un forte impatto sulle arterie primarie del sistema viario, sulle quali si riversa

l'incremento del traffico come via alternativa alle vie secondarie sottratte all'uso pubblico. Questo tipo di effetto si verifica con maggiore chiarezza dove si concentrano elementi frammentari (*Villas*, CAP o UC) lasciando come rete viaria quasi esclusivamente le arterie principali. In questo caso si rafforzano due effetti della frammentazione: la riduzione della permeabilità e la concentrazione di forme frammentarie;

- Un impatto che viene molto poco considerato, è l'attenuazione della leggibilità urbana a livello pedonale, il che significa un maggiore impegno nell'attraversare l'area frammentata e un significativo aumento della percezione di insicurezza.

Il sistema della mobilità è un *pivot* sul quale si bassa il funzionamento di una città (*city system*) e quindi il livello di permeabilità di una città può essere considerato un indice significativo delle prestazioni dei diversi componenti della città e dell'efficacia del sistema urbano.

Non è difficile percepire l'efficienza di una città attraverso la connettività delle sue *facilities* e dei servizi urbani, tanto da poter affermare che il livello delle prestazioni di una determinata area, di un quartiere o di una città, è una funzione dell' interconnettività con le principali concentrazioni di funzioni, con i servizi e con altri membri della società [Oluseyi Fabiyi, 2006].

Esistono diversi indici di permeabilità o interconnettività che vengono utilizzati per dimensionare il fenomeno. Il più noto è l'indice *Gamma*, che mette in relazione il numero delle connessioni effettive in una determinata rete viaria con il massimo numero di connessioni possibili tra i nodi della stessa rete. Per calcolare la permeabilità di un area in un determinato punto, si utilizza la seguente equazione:

$$Pi = \frac{\sum Acl_i}{\sum Pal_i}$$

dove:
Acl_i (*Actual access link)* è il numero delle conessioni effettive considerando le strade chiuse
Pal_i (*Potential access link)* è il numero massimo di connessioni possibili tra nodi della rete
Pi (*Permeability index*) Indice di permeabilità o interconettività

Per calcolare il livello di permeabilità di un'intera area, dove coesistono diversi frammenti che interrompono la trama viaria, l'equazione dell'indice *Gamma* è la seguente:

$$Pi_N = \frac{\sum P_i}{N_i}$$

dove:
P_i (*Permeability index)* indice di permeabilità per singolo frammento.
N_i è il numero totale dei frammenti studiati nell'area

Come esempio per verificare l'efficacia dell'indice *Gamma* è stato presso il *Partido*

Malvinas Argentina, il quale conta sette urbanizzazioni chiuse, molto rappresentative per la loro localizzazione in contesti completamente urbanizzati o al limite delle aree rurali. Inoltre, un fattore importante nella scelta di questo *partido* è stata la disponibilità di cartografia molto dettagliata e aggiornata, fornita dalla *Dirección General de Planeamiento* del Municipio di Malvinas Argentinas. Nella Tabella 7.3, si presentano i risultati della rilevazione delle sette UC, senza fare distinzione tra le loro tipologie, e sono state identificate, sia le attuali vie di comunicazione (strade) di uso pubblico (*acl*), sia tutte le possibile vie che potrebbero esistere senza la presenza di queste urbanizzazioni (*pla*). È importante segnalare che nella valutazione delle vie che potenzialmente potrebbero esistere, è stato preso in considerazione il disegno della trama reale che circonda ogni UC, in modo tale che la misurazione del grado di riduzione della permeabilità dovuto alla presenza di UC sia il più fedele possibile.

Tab. 7.3: Calcolo dell'Indice di permeabilità nel Partido di Malvinas Argentinas

Urbanizzazioni Chiuse	***Acl***	***Pla***	***Pi***	***Riduzione %***
San Jorge Village	8	24	0,33	67%
Sta. Maria de los Olivos	6	19	0,32	68%
Olivos Golf Club	6	21	0,29	71%
San Carlos Country Club	2	16	0,13	88%
Club CUBA	4	18	0,22	78%
Los Abedules	3	6	0,50	50%
Touring	3	11	0,27	73%

Fonte: elaborazione propria su dati Google Earth - Zonificación Urbanistica, Municipalidad Malvinas Argentinas, CUMA - Clarín Countries, 10 nov 2007 - La Nación Countries, 3 nov 2007.

Con questa prima elaborazione è stato possibile, inoltre, calcolare il livello di permeabilità dell'area analizzata, cioè dell'intero municipio. Il risultato ottenuto dell'indice *Gamma* per un area, è che la riduzione della permeabilità nell'area di queste sette urbanizzazioni chiuse è del 71% (Pi_n). Pertanto, riportando proporzionalmente questo primo risultato all'intero territorio l'effetto finale delle UC sulla riduzione della permeabilità è del 6,9%.

Nonostante il risultato ottenuto sia soddisfacente, nel processo di elaborazione e di applicazione dell'indice *Gamma* sono emersi alcuni punti deboli che ci hanno spinto ad approfondire la misurazione. Un elemento di debolezza dell'indice *Gamma* è che, essendo estremamente semplice, non tiene conto del sistema insediativo e basandosi su dati dimensionali non tiene conto di caratteristiche territoriali sintomatiche della propria capacità di permeare. Tra quelle più significative si trovano:

- la grandezza del frammento o enclave che interrompe la rete viaria;
- le proporzioni formali del frammento;
- la vicinanza ad arterie primarie alternative, vie di scorrimento veloce o altre infrastrutture che consentano lo smaltimento del traffico veicolare;
- la presenza di servizi, di *urban facilities* e di trasporto pubblico, l'intensità dei flussi e il grado di copertura dei servizi sull'area;
- la regolarità e la geometria della rete viaria, la dimensione delle strade e la capacità di carico veicolare e pedonale.

Un esempio di come questi fattori possono condizionare la stima dell'indice di

permeabilità è dato dalla ricerca di Andrew Allan sulla permeabilità pedonale. Nella ricerca, Allan quantifica l'indice spaziale di permeabilità pedonale (*Walking permeability distance index*) nella città di Adelaide in Australia. L'indice pondera la distanza diretta punto d'origine-destinazione e la distanza minima praticabile sulla rete da un pedone. Questo indice spaziale, molto simile all'indice *Gamma*, si è rivelato inefficace applicato alle grandi distanze da percorrere all'interno della città, poiché non consentono di realizzare gran parte degli spostamenti se non attraverso l'utilizzo di mezzi di trasporto. In questo modo la distanza si relativizza con rispetto al tempo e l'indice significativo diventa l'indice temporale di permeabilità alla percorrenza pedonale (*Walking permeability time index*) [Allan A. 2001].

(a)

$$WPDi = \frac{AD}{DD}$$

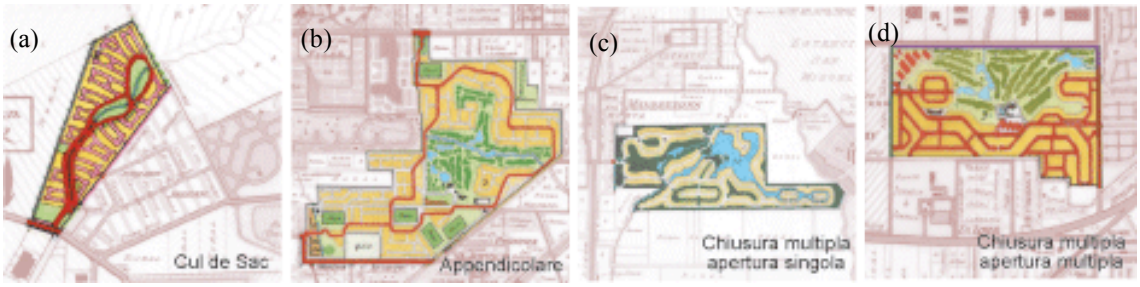
(b)

$$WPTi = \frac{ADT}{DDT}$$

dove:
WPDi (Walking permeability distance index)
AD è la distanza reale attraverso la rete
DD è la distanza diretta tra origine e destinazione

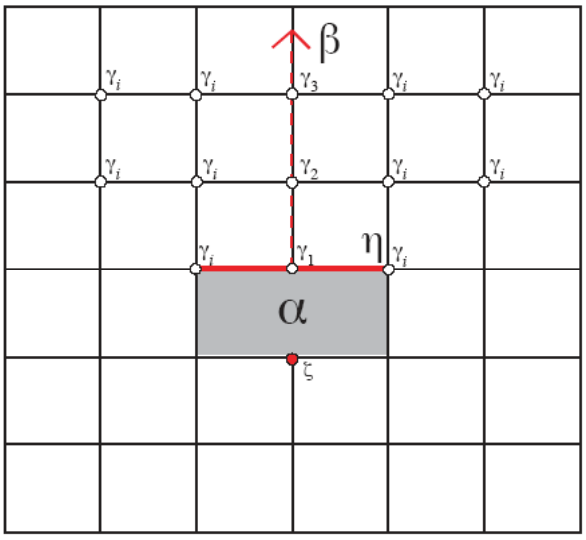
L'importanza del disegno della rete stradale sull'indice di permeabilità, è facilmente evidenziabile dall'analisi dei livelli di interconnettività del sistema viario nella città di Johannesburg. Questo caso studio riguarda l'impatto delle urbanizzazioni chiuse sulla permeabilità locale, e a questo scopo sono stati identificate quattro tipologie di chiusura della rete viaria dovute all'insediamento di UC. A seconda delle diverse tipologie si sono sviluppati i diversi impatti che le urbanizzazioni hanno sulla permeabilità. Nella prima tipologia, a *cul de sac*, si riscontra che non hanno effetto alcuno sulla permeabilità, dato che la strada di per sé non ha continuità con il resto della rete; la seconda tipologia, di tipo appendicolare, ha un impatto molto ridotto e la rete continua a funzionare senza l'appendice. In questo caso si produce fondamentalmente un incremento del traffico sull'arteria principale. La terza tipologia coincide con quella più diffusa nei modelli di UC a Buenos Aires, e si caratterizza per la chiusura di strade multiple lasciando un solo punto d'ingresso-uscita al complesso, questo modello produce gravi inconvenienti sia per i residenti delle UC che per i passanti. L'ultima tipologia coincide parzialmente con la precedente, cioè interrompe diverse strade lasciando però più vie d'accesso. Con l'apertura di diversi ingressi-uscite si riducono gli inconvenienti per i residenti della UC e aumentano per i passanti. Questo ultimo modello si comincia a verificare a Buenos Aires con intensità a causa dello sviluppo dei grandi progetti di urbanizzazione privata.

Fig 3.3: Tipologie di chiusura della rete viaria dovute all'insediamento di UC (Pilar)



Essendo la permeabilità urbana un fenomeno strettamente territoriale, le qualità specifiche di un'area in relazione alla sua capacità di permeare devono essere tenute in considerazione per ridimensionare il fenomeno.

Fig. 4.3: Ipotesi di griglia ortogonale teorica per il calcolo dell'indice di permeabilità



Oltre a considerare le variazioni sulla permeabilità dovute all'insediamento di forme frammentarie è utile sapere come si distribuiscono gli effetti della riduzione della connettività sul territorio. Nell'analisi della distribuzione e localizzazione degli effetti sul territorio assume particolare rilievo la scala di analisi, cioè l'ambito d'impatto degli effetti, dal momento che, nelle diverse scale prese in considerazione (locale, urbana e regionale) le componenti del sistema territoriale variano, modificando il risultato finale. Ad esempio, sulla scala locale, è probabile che l'elemento di analisi più significativo sia la rete stradale locale, mentre a livello urbano entrano a far parte dell'analisi più componenti, la rete di arterie principali, spazi verdi, aree incolte o abbandonate, autostrade, zone industriali, ecc.

Per stimare la distribuzione e la localizzazione dell'impatto della riduzione della permeabilità su un'area teorica è stata utilizzata una griglia ortogonale, formata da assi verticali ed orizzontali perfettamente paralleli ed equidistanti, dove ogni quadrante rappresenta un isolato e ogni asse una strada (*fig. 4.3*). Su detta griglia è stato calcolato l'indice di permeabilità, e l'aumento della distanza effettiva da percorrere in diversi punti (maggiormente nei nodi), simulando l'interruzione di 1, 2, 3,…*n* strade. Ipotizzando di unire due quadranti della griglia e quindi riproducendo la chiusura di una strada (α), tutti i punti lungo l'asse (β) perpendicolare al lato maggiore del nuovo frammento (η) subiranno un incremento costante della distanza effettiva da percorrere fra ciascun punto ($\gamma_{i(1,2,\ldots,n)}$) al di sopra del asse η e il punto ζ al di sotto dello stesso asse in corrispondenza con il punto più vicino alla strada chiusa. Il valore costante dell'incremento è determinato dalla seguente funzione:

$$DE - DP = | C |$$

L'effetto misurato dall'indice di permeabilità dato dal rapporto tra la distanza effettiva (distanza percorsa) e la distanzia potenziale (distanza in assenza della frattura) I*p* = DE/DP, si riduce secondo un andamento decrescente descritto dalla funzione:

$$Ip = ax^{-b}$$

dove *a* è una costante che cresce con l'aumentare della dimensione dell'area chiusa, x coincide con la distanza potenziale (DP) e *b* è una costante che si riduce al crescere

dell'area chiusa. La rappresentazione grafica della distribuzione degli effetti sull'asse β la si vede nella *fig. 5.3*. Se invece, ipotizziamo diversi allargamenti del frammento, 2, 4, 6, 8, 10 isolati che si separano dal resto della trama, e calcolando il I*p* sempre sull'asse β, l'interpolazione può essere graficamente rappresentata dalla *fig. 6.3*.

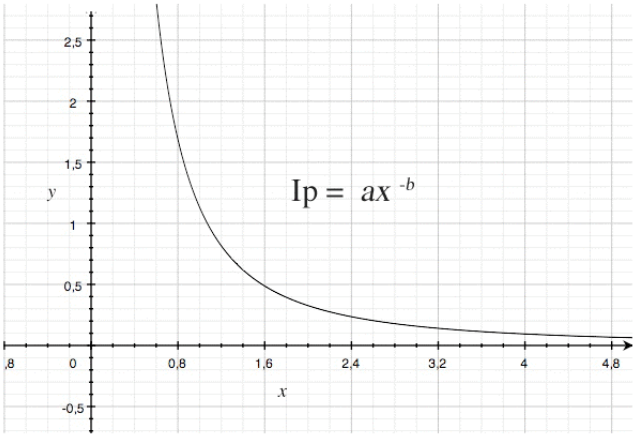


Fig. 5.3: Distribuzione degli effetti sull'asse ß

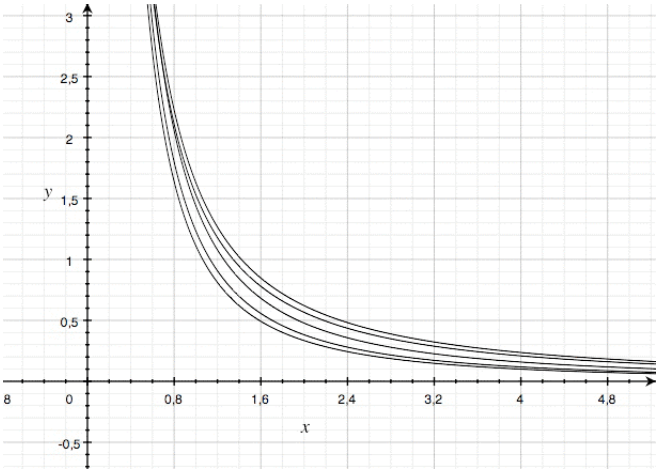
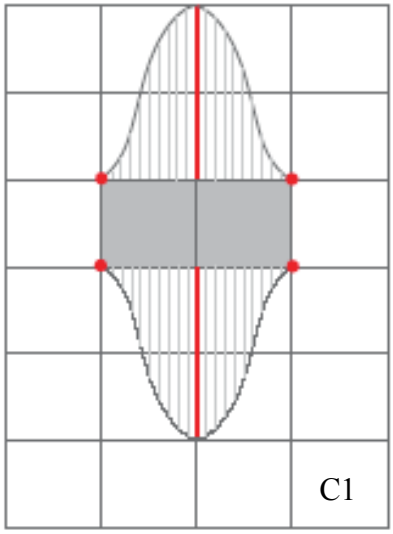


Fig. 6.3: rappresentazione dell'interpolazione di I*p*

Per misurare l'impatto complessivo su di un area attorno ad un frammento, si devono prendere in considerazione tutti i punti distribuiti sugli assi perpendicolari a ciascun lato dell'area chiusa in corrispondenza con la griglia della rete viaria. Calcolando gli indici di permeabilità, come visto precedentemente e considerando la distribuzione degli effetti sugli assi perpendicolari è possibile definire differenti scenari d'impatto locale in base a grandezze diverse dell'area del frammento.

Nella *figura 7.3* si vedono gli effetti su due possibili dimensioni di chiusura su un asse della griglia, cioè, la chiusura delle strade riguarda solo una fila d'isolati e gli effetti ricadono solo su un'area di forma parabolica con base sul lato maggiori del frammento. Invece, nella *figura 8.3*, si presentano altre due modelli dove l'ingrandimento dell'area chiusa si verifica sia sull'asse orizzontale che su quello verticale. Nel primo caso, D.1,

la distribuzione dell'effetto finale è omogeneo in tutte le quattro facciate del frammento, mentre nel secondo caso, D.2, l'impatto è maggiore sui lati più larghi.



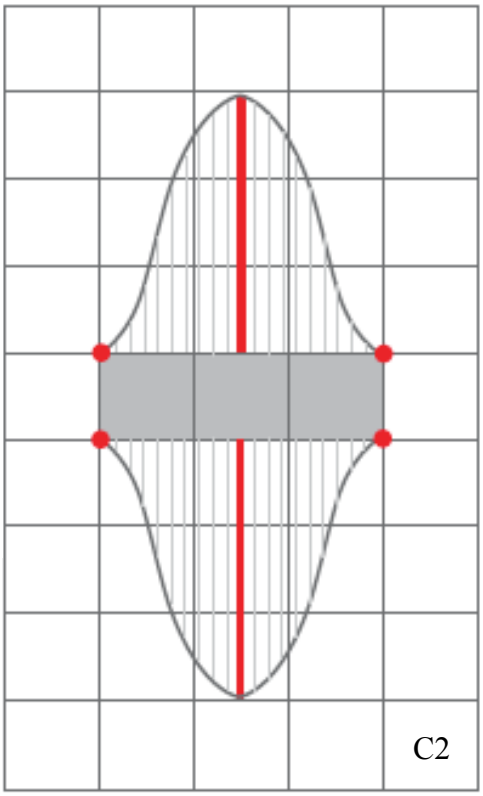
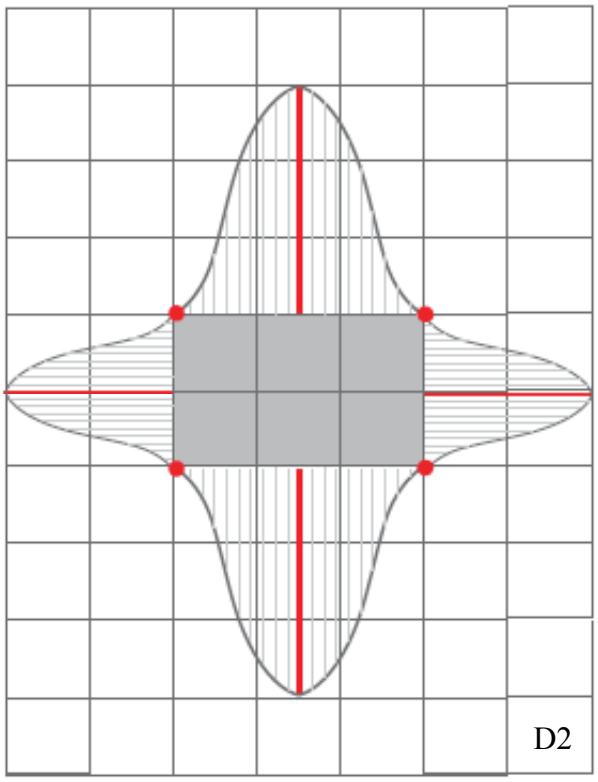


Fig. 7.3: Distribuzione e localizzazione degli effetti di riduzione della permeabilità su forme frammentarie assiali.
In C1 si vede l'unita minima di riduzione della permeabilità dettata dall'annullamento di un solo ramo di strada. In C2 si rappresenta il livello minimo di assialità.



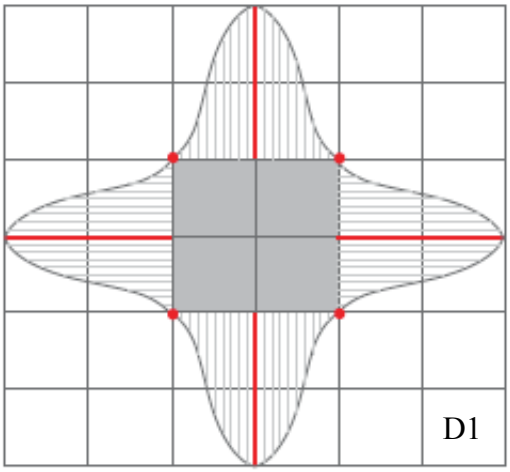


Fig. 8.3: Distribuzione e localizzazione degli effetti di riduzione della permeabilità su forme frammentarie bidimensionali.
D1 rappresenta l'unità dimensionale minima che produce effetti su ciascun lato del frammento in maniera omogenea.
D2 evidenzia il maggiore impatto che ha sul territorio la larghezza del frammento e l'assialità della forma.

Fig. 9.3: Esempio d'applicazione del modello di distribuzione degli effetti di riduzione della permeabilità su un caso concreto (applicazione grafica)

Fonte: elaborazione propria su immagine Google Earth.

3.2.3 La formación de "centralidades negativas"

Il concetto di "centralità" sta acquisendo nuovi significati. L'apparizione di nuove forme di centralità ne rende più complessa l'interpretazione e la gestione. Il concetto di centralità elaborato da W. E. Christaller, pone l'accento sulla nozione gerarchizzata di rilevanza e attrazione di un centro su una periferia. Questo concetto porta facilmente all'interpretazione teorica tradizionale che ha una connotazione positiva, definendosi come l'ordinamento spaziale basato sulla localizzazione dei servizi che secondo il numero e la qualità, consentono di stabilire una gerarchia territoriale. Nel *Diagnostico Socioterritorial* della Città di Buenos Aires, si fa riferimento alla centralità dell'AMBA, considerando il suo equipaggiamento sociale, istituzionale, di comunicazione, finanziario e dei trasporti, tenendo anche in conto la quantità e la complessità di funzioni localizzate e dei suoi livelli gerarchici. [Abba A. 2000, 2003].

In questo lavoro, l'idea di "centralità" segue molto parzialmente l'interpretazione classica del concetto e si avvicina piuttosto al modello di "centralità multifocale frammentata" sviluppato di recente e che dà importanza alla frattura nei diversi sistemi ed estratti dell'evoluzione cittadina, che formano la struttura urbana [Abba A. 2000].

La connotazione "negativa" che questa ricerca dà al termine di centralità è utilizzata come punto di diversità con gli studi tradizionali sulle centralità, e fa riferimento a una delle caratteristiche fondamentali dei componenti delle centralità stesse. Sebbene si tratti di uno studio su un certo tipo di centralità, ricordiamo che la finalità di questo paragrafo è di dimostrare un effetto concreto della frammentazione urbana sulla formazione delle condizioni necessarie per lo sviluppo della qualità urbana.

L'uso che si fa qui del termine "centralità" non segue la nozione della gerarchia e dell'attrazione di un polo rispetto alla sua periferia, come abbiamo detto prima, ma indica una concentrazione di cause e di caratteristiche che determinano una relazione bidirezionale di repulsione-attrazione con il resto del territorio e non solo con le zone limitrofe. Inoltre, a differenza di una centralità positiva, queste non alimentano un processo di sviluppo e di evoluzione effettivo.

E' per questo motivo che questa analisi tiene conto della concentrazione di elementi urbani "residuali" o indesiderati, che dipendono tanto dall'esistenza di frammenti, quanto dalle caratteristiche spaziali e funzionali su un determinato territorio.

Come abbiamo precedentemente visto (*vedere cap. 2, tab.3.2*), gli artefatti generatori di frammentazione urbana non sono solo i tre casi analizzati in questo documento, ma è una varietà di fattori materiali e immateriali. La prima ipotesi che si vuole mostrare deriva dal fatto che:

- Sebbene un frammento produca un impatto sul territorio dove si trova, la presenza di un numero maggiore di artefatti frammentari e la sua localizzazione specifica all'interno di un'area aumenta considerevolmente l'effetto finale.

La seconda dimostrazione interessa la dinamica relazionale tra le parti, espressa in questi termini:

- Osservando la localizzazione di diversi tipi di elementi frammentari è possibile affermare che esiste un principio di attrazione di questi stessi elementi sul territorio.

Seguendo queste due ipotesi, il metodo utilizzato per la loro argomentazione, si basa in primo luogo sull'identificazione e sullo studio dei componenti individuali che formano parte del sistema delle centralità negative; in secondo luogo, si analizza la posizione specifica nel territorio e si stabilisce un'area di influenza o d'impatto di ogni componente; infine, si esaminano le relazioni spaziali di questi componenti e si rielaborano le aree d'impatto in base alla vicinanza dei diversi frammenti.

In relazione ai risultati ottenuti nel caso studio, a livello metropolitano si possono distinguere chiaramente due tendenze: la concentrazione di *Villas* e di grandi complessi di abitazioni popolari nella zona sud della città di Buenos Aires e un gran numero di urbanizzazioni chiuse nella zona nord dell'AMBA.

Se analizziamo il caso delle *villas miseria* e dei complessi di abitazione popolare, la

concentrazione di questo tipo di frammenti in un territorio determina, per esempio, un forte disincentivo agli investimenti private, dal momento che l'attrazione dei fattori dequalificanti, tanto dal punto di vista dello spazio pubblico, dei servizi, quanto la concentrazione dei livelli socio-abitativi bassi, si traducono in esternalità negative, le quali diminuiscono l'utilità delle inversioni o aumentano i costi delle inversioni.

Tab 8.3: Censimento di elementi frammentari per area geografica

	AMBA	CBA	Zona nord (area de studio 1)	Zona sud (area de studio 2)	CGP n.° 5/8
Villas de emergencia / insediamenti informali	486	22	28	15	13
	100%	4,5%	5,8%	3,1%	2,7%
Complessi di abitazioni popolari / *Barrios*	s/d	19	s/d	14	12
	-	100%	-	74%	63%
Discariche attive, inattive / cimiteri di automobili	112	15	18	10	5
	100%	13%	16%	9%	4%
Urbanizzazioni chiuse	682	0	373	0	0
	100%	-	56%	-	-

Fonte: Fonte: Supplemento "Countries" Quotidiano La Nación, supplemento "Countries" quotidiano Clarín, materiale on line disponibile in http://www.Urbanizaciones.com, Torres, H. Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990, EURE (Santiago) v.27 n.80 Santiago maggio 2001, sito "Countries y barrios privados en pilar" disponibile in http://www.tizado.com.ar, abs desarrollos S.A disponibile in http://www.absdesarrollos.com.ar, sito di promozione di diverse urbanizzazioni chiuse, Municipalità di Pilar Dipartimento di pianificazione urbana e lavori pubblici, Imduvi - Municipalità di Malvinas Argentinas, Guia Filcar 2000, Guia "T" 2000, Diagnostico socio territorial- Plan Urbano Abiental, Atlas Ambiental de Buenos Aires - disponibile in http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar, Governo della Provincia di Buenos Aires - disponibile in http://www.buenosaires.gov.ar, Consejo del Plan Urbano Ambiental - CoPUA, Centro di documentazione della Dirección General de Estadística y Censos, INDEC.

Nel caso delle *villas* miseria, del totale rilevato ufficialmente nella città di Buenos Aires, l'85% si trovano nell'area sud della città. Nella stessa area si concentra la maggior parte dei grandi complessi di abitazioni popolari, come anche il maggior numero di fonti di contaminazione ambientale, di fabbriche abbandonate, di aree considerate insicure e pericolose, di zone con i minori livelli di servizi pubblici e di qualità urbana.

La concentrazione di bassi livelli socioeconomici e di formazione non crea il volume di domanda necessario per favorire la localizzazione di imprese erogatrici di servizi (commerciali, culturali e finanziari). Al contrario, nel caso delle UC, esiste un'elevata concentrazione di domanda potenziale che non si traduce in effettiva a livello locale perchè segue comportamenti di consumo con localizzazioni specifiche, preferibilmente nei grandi centri commerciali o nel centro della città. Dunque l'attrazione di servizi commerciali si traduce in un'offerta specializzata di prodotti accessori (giardinaggio, decorazione, sport) o di servizi tradizionali come la vendita e la distribuzione di cibi elaborati.

Una situazione simile la incontriamo nella zona nord dell'Area Metropolitana, dove la concentrazione di urbanizzazioni chiuse raggiunge i livelli massimi tanto di presenza quanto d'impatto. Dalle 682 urbanizzazioni chiuse rilevate nel 2007, il 66% si concentrano nella zona nord, mentre il 17% e il 18% rimanente si concentra rispettivamente nelle zone ovest e sud. All'interno della zona nord, la distribuzione

mostra forti standard di concentrazione, come si evidenzia nel 39,6% delle stesse nel *Partido* di Pilar, seguito dal 19,5% nella località di Tigre, il 12% nelle località di Escobar e San Isidro, e il 17,2% rimanente si distribuisce in altre sette località con valori percentuali che non superano il 4% .

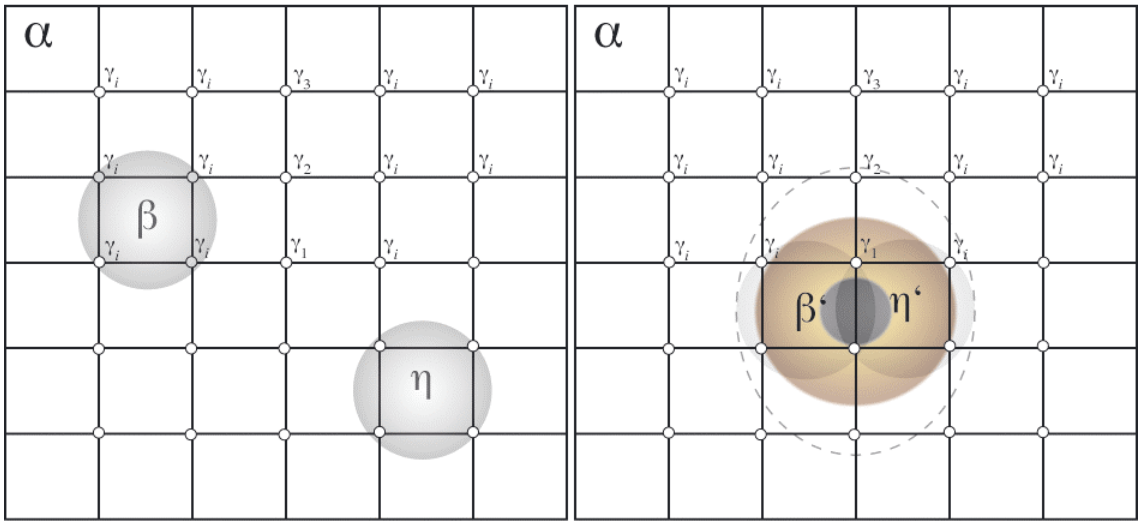
L'accentuazione dell'impatto sul territorio dovuto alla concentrazione degli elementi frammentari è facilmente dimostrabile attraverso la riduzione della permeabilità e del peggioramento della qualità urbana. Per questo è necessario conoscere non solo la concentrazione in termini quantitativi (numero di frammenti per area di referenza), ma anche i *pattern* spaziali che conducono la concentrazione stessa (*Fig. 10.3*).

Se consideriamo un'area α con una superficie S, all'interno della quale esiste un frammento β di superficie N, la relazione tra α e β ci permette di stabilire un parametro iniziale tra il frammento e l'area totale. Aumentando il numero di frammenti all'interno dell'area α, aumenta proporzionalmente l'impatto sul territorio.

$$\frac{\beta}{\alpha} = R \qquad \frac{\sum \beta_i}{\alpha} = R' \qquad \therefore \qquad R' \geq R$$

Affinché questa relazione proporzionale possa essere applicata allo studio degli effetti della frammentazione, è necessario considerare la posizione relativa a ogni unità generatrice di frammentazione in relazione alle altre all'interno dell'area α. Concettualmente, il *pattern* di localizzazione spaziale esercita un'influenza sul risultato finale dell'impatto dovuto alla proprietà di proporzionalità diretta, e a sua volta questa può aumentare o diminuire la sua grandezza in virtù della ampiezza del frammento. La distanza fra i frammenti acquisisce un'importanza enorme dal momento che due unità frammentarie superate da una distanza minima Z possono essere considerate come un unico elemento di dimensione equivalente alla somma delle dimensioni parziali di ogni unità.

Fig. 10.3: Studio dell'area d'impatto della frammentazione secondo pattern di concentrazione spaziale.



Il caso studio:
L'Area Metropolitana di Buenos Aires – (AMBA)

Col passare del tempo la Città di Buenos Aires ha cambiato fisionomia ed è cresciuta fino a diventare la grande metropoli che è oggi. I dati sulla popolazione dell'area metropolitana la collocano al 16° posto nella classifica delle più grandi metropoli del mondo e al 3° se si considera il contesto latinoamericano (*tab. 1.4*). Questo processo di trasformazione, che sarà approfondito più avanti (*punto 4.6 Il processo di trasformazione del AMBA*), ha portato con sé un gran numero di definizioni che a volte si rivelano confuse. In alcuni lavori di investigazione si osservano differenti interpretazioni dei termini di uso corrente per denominare le "parti" nelle quali si compone il territorio dal punto di vista amministrativo. Con l'obiettivo di fare chiarezza su queste differenze e al fine di facilitare l'interpretazione dell'informazione somministrata, l'INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) ha definito la terminologia che lo stesso istituto utilizza dal 2003.

Tab. 1.4 Aree metropolitane con più di 3 milioni di abitanti (dati al 2002)

Pos.	**Città**	**Popolazione**		**Nazione**
		area metropolitana	città	
2	Città del Messico	22.752.357	8.720.916	Messico
6	São Paulo	19.637.518	10.927.985	Brasile
16	**Buenos Aires**	**13.615.412**	**2.776.138**	**Argentina**
22	Rio de Janeiro	11.931.904	6.150.000	Brasile
35	Bogotá	8.090.883	7.363.494	Colombia
37	Lima	7.979.965	7.979.965	Perú
61	Belo Horizonte	5.249.292	2.424.579	Brasile
65	Santiago del Cile	6.061.185	4.949.540	Cile
88	Guadalajara	6.320.544	4.640.000	Messico
97	Porto Alegre	3.863.199	1.440.000	Brasile

Fonte: CEPAL (2005) - *Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe.*

Senza dubbio la Città di Buenos Aires è il settore all'interno dell'area metropolitana che ha sofferto più variazioni, dato che è quella più antica, politicamente e amministrativamente rappresenta (e ha sempre rappresentato) il cuore della nazione e può essere considerata come il punto iniziale di tutta l'espansione urbana.

4.1 La Città di Buenos Aires (CBA o CABA)

Come già detto prima, la Città di Buenos Aires, fin dalla sua fondazione, è stata un punto di riferimento per il resto del territorio nazionale. Questo caso non è l'eccezione e

la città rappresenta gli elementi di base per definire il resto degli ambiti territoriali ai quali faremo riferimento. La Città di Buenos Aires per tradizione è stata chiamata "Capitale Federale" e questo è dovuto al fatto che è effettivamente la Capitale Federale della Repubblica; ciò nonostante questo attributo non le ha cambiato il nome. Ad ogni modo, nel 1996 la città si è organizzata autonomamente e nel secondo articolo della sua costituzione ha stabilito:

> *Articolo 2°.- La Città di Buenos Aires si chiama in questo modo o "Ciudad Autónoma de Buenos Aires".*

La Città di Buenos Aires confina a est e a nord-est con il Río de la Plata, a sud e a sud-est con il Riachuelo e a nord-ovest, ovest e sud-est con l'Avenida General Paz, un'autostrada di 24 km che separa la città dal resto della Provincia di Buenos Aires (mappa I e II – app. cartografico). Con l'annessione alla Città di Buenos Aires della quasi totalità del territorio degli scomparsi *Partidos* Belgrano e San Jose de Flores, nonché di piccole parti dei *partidos* San Isidro e San Martín, la fisionomia esterna della città si definì nel 1887, rimanendo tale fino al posteriore allargamento della città sul fiume, nell'area di Puerto Madero [Vapñarsky C. 2000].

Ad oggi si possono considerare contemporaneamente almeno sei possibili divisioni del territorio. Ognuna di loro ha una specifica utilità sia nell'organizzazione dei servizi, sia delle competenze dei diversi livelli di governo e di gestione della città, che è opportuno chiarire e presentare, perché i dati statistici (utilizzati anche in questa ricerca) fanno riferimento a diversi partizioni del territorio, condizionando la lettura dell'informazione.

La prima suddivisione del territorio riguarda i quartieri o *barrios*, i quali si formarono man mano che cresceva la superficie urbanizzata, dando vita ad organizzazioni amministrative con competenza territoriale. Nel recente 1972, i *barrios* della Città di Buenos Aires furono finalmente definiti attraverso un'ordinanza municipale, che fissò i limiti dei suoi 47 quartieri. Buenos Aires, nonostante ciò, nel gergo del tango è nota per i suoi "*40 barrios porteños*". Oltre ai quartiere definiti ufficialmente e rappresentati nella mappa III dell'appendice cartografica, esistono ad oggi 25 denominazioni di quartieri non ufficiali. Alcuni esempi sono: il quartiere del Abasto (dove si trova il famoso ex-Mercato Generale), il quartiere Once (prende il nome dalla stazione della ferrovia General Sarmiento), Ciudad Universitaria, Congreso, Pacífico, Bajo Flores, Barrio Norte, Ciudad Oculta, ecc. Tra i più recenti si trovano Palermo Hollywood, Palermo Soho e Las Cañitas, tutte e tre aree con grande concentrazioni di bar, ristoranti e locali notturni.

La seconda suddivisione riguarda le circoscrizioni elettorali, cioè, le 28 aree in cui sono organizzati i residenti con diritto al suffragio, e le stesse sono internamente suddivise in 209 circuiti elettorali (mappa IV – app. cartografica).

La terza è la distribuzione territoriale delle competenze delle forze dell'ordine della città, ovvero la localizzazione delle centrali di polizia, l'area di competenza di ogni centrale e l'organizzazione in circoscrizioni di tutto il territorio. È importante segnalare che l'organizzazione delle forze dell'ordine in Argentina è diversa da quella italiana e

pertanto, alcuni divisioni territoriali (come la *Circunscripción Policial*) non esistono né come termine né come organizzazione del territorio (mappa V – app. cartografica).

La quarta sono i distretti scolastici, che ovviamente riguardano l'organizzazione territoriale dell'istruzione. Si tratta di 21 distretti e hanno una grande importanza nella raccolta d'informazione dei censimenti perché, prima della configurazione dei Centri di Gestione e Partecipazione e delle *Comunas*, erano i distretti scolastici la principale suddivisione sulla quale si poggiavano la maggior parte dei risultati degli analisi statistiche della città. Di fatto i confini dei distretti scolastici coincidono con i limiti di gruppi di frazioni di censimento (mappa VI – app. cartografica).

La quinta suddivisione riguarda i Centri di Gestione e Partecipazione Comunale o CGPC. Detti centri sono le unità amministrative alla base del processo di decentramento che il Governo della città sta implementando dal 1996. I limiti dei CGPC sono stati delineati nel rispetto della legge sulle *Comunas* (*Ley Orgánica de Comunas*), ma coincidono solo parzialmente con i limiti dei quartieri che essi contengono. I CGPC sono 14 in totale, due dei quali si suddividono in due parti: il CGPC 2 norte e sud, e il CGPC 14 ovest ed est. Attraverso i centri i cittadini è possibile accedere a servizi sociali, culturali e di formazione, effettuare reclami e segnalazioni sul mal funzionamento dei servizi pubblici (mappa VII – app. cartografica).

La sesta suddivisione trattata è quella rappresentata dall'ultimo intervento sulla divisione del territorio, mirata a favorire il processo di decentramento amministrativo e funzionale della città, e riguarda le *Comunas*. Le *Comunas* sono sempre unità di gestione politica e amministrativa con competenza territoriale, rappresentano pertanto un livello di governo locale e possono essere paragonate alle circoscrizioni italiane. Diversamente dai CGPC, i limiti delle *Comunas* rispettano i limiti dei quartieri ufficialmente riconosciuti nel 1972. In questo modo, gruppi di quartieri sono rappresentati dalla *Comuna* di riferimento. Le *Comunas* sono 15 e sono state ufficialmente istituite con la Legge 1.777 del 1 settembre 2005. (mappa VIII – app. cartografica).

4.2 Partidos del Gran Buenos Aires (partidos del GBA)

Circoscrivendo la Città di Buenos Aires verso nord, ovest e sud, si trova una distesa urbanizzata che supera i 19.500 km^2. Essa è attualmente suddivisa in 24 giurisdizioni che formano i *partidos* del Gran Buenos Aires. La formazione delle attuali 24 ripartizioni amministrative che caratterizzano quest'area si è svolta negli anni con diverse modificazioni e rettifiche dei limiti, formazione di nuovi *partidos* e la scomparsa di altri.

Dopo la creazione di Berazategui (1960) con terre cedute dalla parte sud ovest del *partido* di Quilmes, la divisione territoriale del Gran Buenos Aires si conservò invariata fino 1993, quando si da inizio a una nuova fase di cambiamenti. Questi cambiamenti hanno portato alla creazione del *Partido* Presidente Perón da terre cedute da San Vicente, Florencio Varela ed Esteban Echeverria, le cui giurisdizioni rimasero ridotte

(Legge 11.480 – 22 novembre 1993).

Un anno dopo, si creó il *Partido* di Ezeiza da terre cedute da quello di Esteban Echeverria (Legge 11.550 – 20 ottobre 1994). Contemporaneamente, lo scomparso *Partido* di General Sarmiento venne diviso in quattro parti, tre delle quelli formarono gli attuali San Miguel, Jose C. Paz e Malvinas Argentinas, mentre l'ultimo quarto è stato assorbito dal *Partido* di Pilar (Legge 11.551 – 20 ottobre 1994). Sempre nello stesso anno il *Partido* di Morón venne diviso in tre, dando origine a Hurlingham e Ituzaingó. Con queste ultime trasformazione i *partidos* del Gran Buenos Aires diventano 24 (mappa IX – app. cartografica).

Nonostante l'INDEC non utilizzi il termine "*conurbano*" per denominare i *Partidos* del GBA dal 2003, è necessario chiarire il suo significato dal momento che una gran parte degli studi utilizzati in questo lavoro si servono di questa classificazione. Si chiamano *conurbano* 1, 2, 3 e 4 alla suddivisione dei *Partidos* del GBA secondo un criterio di omogeneità di certe variabili di tipo sociale ed economico e che non sono necessariamente contigui (mappa X – app. cartografica).

Per fare riferimento alla continuità dei *Partidos* del GBA si utilizza la nozione di "*cordòn*", che ha una connotazione strettamente di unità geografica; il primo *cordòn* è rappresentato da un anello di *partidos* che circonda la Città di Buenos Aires, il secondo da un anello successivo che abbraccia i *partidos* più lontani rispetto alla città e, in alcuni casi, si parla anche di un terzo *cordòn* (mappa XI - app. cartografica)

4.3 Il Gran Buenos Aires (GBA)

Il Gran Buenos Aires o GBA, è la denominazione generica utilizzata per denominare la megacittà che integra la città autonoma di Buenos Aires con i 24 partidos del Gran Buenos Aires, senza costituire nel complesso un'unità amministrativa. Questa si espande nelle direzioni nord, ovest e sud; a est è impossibilitata a causa del Rìo de la Plata.

Il termine Gran Buenos Aires è relazionato ad altre espressioni come il *Conurbano Bonaerense* o l'A*rea Metropolitana di Buenos Aires* (AMBA). In questo lavoro abbiamo utilizzato quest'ultima accezione, dal momento che è il termine usato con maggior frequenza nell'ambito urbanistico e sociologico.

4.4 Agglomerato Gran Buenos Aires (AGBA)

Si chiama *aglomerado* Gran Buenos Aires l'area geografica che forma parte della massa di territorio urbanizzato (o *envolvente de poblaciòn*) o come suole chiamarsi in termini urbanistici la "macchia urbana". L'*envolvente de poblaciòn* determina il limite fino al quale si estende con continuità il complesso delle abitazioni urbane. E' un limite che si modifica con il tempo e non segue le delimitazioni amministrative dei *partidos*, ma le regole di localizzazione della popolazione in gruppi, più o meno compatti (mappa XII – app. cartografica).

Una differenza sostanziale tra la nozione di Gran Buenos Aires e quella di *Aglomerado* de Gran Buenos Aires è che il primo indica un insieme di *partidos* (più la CBA) considerati nella loro interezza, mentre il secondo allude a un'area dinamica che cambia nel tempo e che include alcuni *partidos* in forma parziale.

Un altro termine che si incontra comunemente nei tabulati statistici è "località". Le località sono normalmente determinate dalle legislature dei *partidos*, sulla base della tradizione storica e della conoscenza dei residenti. Infine, le seguente tabelle (tab. 2.4 e 3.4) riassumono sia le locuzioni utilizzate più frequentemente, e in particolare in questo lavoro, e una sintesi della popolazione e della superficie delle diverse suddivisioni del territorio.

Tab. 2.4 Sintesi delle locuzioni di uso corrente in informazioni statistiche

Denominazione INDEC	***Caratteristiche dell'entità territoriale***
Ciudad de Buenos Aires	Internamente esistono diverse divisioni amministrative, come i distretti scolari, circoscrizioni elettorali, quartieri, centri di gestione e partecipazione (CGP), *Comunas*, distretto *policial*, ecc.
Partidos del Gran Buenos Aires	I *partidos* del GBA sono: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, General San Martín, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López. Ogni partito si può suddividere internamente in entità o i quartieri.
Conurbano bonaerense	CB1: San Isidro e Vicente López CB2: Avellaneda, La Matanza 1, Morón, General San Martín y Tres de Febrero CB3: Almirante Brown, Berazategui, Lanús, Lomas de Zamora y Quilmes. CB4: Florencio Varela, Esteban Echeverría, Merlo, Moreno, Gral. Sarmiento, La Matanza 2, San Fernando y Tigre.
Gran Buenos Aires	Ciudad de Buenos Aires + 24 Partidos del Gran Buenos Aires
Aglomerado Gran Buenos Aires	Ciudad de Buenos Aires + 24 Partidos del Gran Buenos Aires + Pilar, Escobar, General Rodríguez, Presidente perón, San Vicente y Marcos Paz (estos últimos parcialmente)

Fuente: Indec (2003), ¿Qué es al Gran Buenos Aires?, Buenos Aires.

Tab. 3.4 Superficie e popolazione delle principali suddivisioni territoriali

	Superficie	***Popolazione***
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	200 km^2	3.100.000 ab.
Conurbano (1° e 2° *cordón*)	3.680 km^2	9.000.000 ab.
Gran Buenos Aires	3.860 km^2	12.000.000 ab.
Conurbano (3° *cordón*)	15.800 km^2	1.600.000 ab.
Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)	19.680 km^2	14.000.000 ab.

Fonte: Prevot-Schapira M. (2001) *Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades*, Perfiles Latinoamericanos, n. 19.

4.5 Il processo di trasformazione dell'AMBA:

4.5.1 Dal grande villaggio alla Testa di Golia – 1880/1930

Nel 1880 Buenos Aires cominciò a perdere la fisionomia di "Grande Villaggio" ed entrò in una fase di crescita e sviluppo che la fece diventare una grande metropoli europea, guadagnandosi per molti anni il nome di "La Parigi dell'America del Sud". Periodo in cui venne impostata l'organizzazione nazionale, e Buenos Aires, condizionata dalla sua localizzazione geografica e dal ruolo strategico che aveva, divenne , sin dal periodo coloniale, la capitale politica ed economica prima della Colonia e posteriormente della Repubblica. La dirigenza degli anni '80 era formata da note figure nazionali e straniere. L'inteligentia nazionale avvertiva la necessità di superare l'arretratezza e iniziare una nuova fase più matura e riflessiva basata sulla "Europa civilizzata", la quale era riconosciuta solo nella cultura francese e inglese ripudiando quella spagnola. Questa concezione del modello franco-anglosassone come ideale da seguire contrastava fortemente con la politica ufficiale della dittatura *Rosista*, che trovava in quelle nazioni un virtuale nemico [Werckenthien C. 2001]. Gli avvenimenti successivi dimostrarono che l'opposizione nazionalista non riuscì a impedire l'imminente trasformazione del modello spagnolo e l'inizio di una fase di dipendenza economico-culturale dalla Francia e dall'Inghilterra.

Con la federalizzazione della Città di Buenos Aires come capitale della Nazione si creò una nuova gerarchia, la città doveva rispecchiare la ricchezza e il potenziale che l'Argentina era capace di produrre, impattando i rappresentanti, gli investitori e i commercianti europei. In sostanza non solo doveva essere, ma principalmente doveva apparire. Essere meno americana, che era sinonimo di localismo primitivo, meno tradizionale, meno xenofoba e sembrare più europea, più civilizzata, più dinamica, più colta, più cosmopolita, valori intimamente legati al Vecchio Mondo. Questo obiettivo fu talmente raggiunto che quel apparire diventò, in un secolo, parte della propria essenza, fatto che ha portato ad una forte dissociazione sia con il resto del paese che con l'America Latina. Dissociazione che si manifestò nel processo di urbanizzazione, attraverso gli edifici e i livelli dei servizi, trasformando interamente lo spazio urbano.

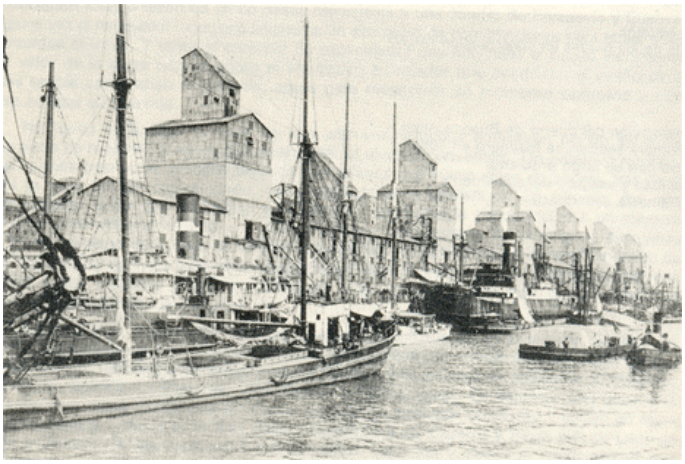


Fig. 1.4: Porto Madero 1890. Come si vede nella foto la costruzione del nuovo porto permette l'arrivo di navi di grandi dimensioni che permisero un considerevole aumento del export-import.

La città borghese, come la chiama José Luis Romero, si caratterizzò per assi di sviluppo economico: il porto e le ferrovie. Il porto era così rilevante nel processo di evoluzione e

crescita che nel 1882 si decise di crearne uno nuovo, più adatto ai piani di modernizzazione dello Stato. Sulla modernizzazione e ampliamento del porto la discussione è durata l'intera decade del '70 e da essa sono risultati due progetti contrastanti: uno, che aveva come portavoce l'Ingegnere Huergo, sosteneva la costruzione del nuovo porto nella zona sud della città, utilizzando come punto di partenza il vecchio porto di pesca sul Riachuelo; l'altro, del Ingegnere Madero prevedeva la costruzione del porto sulle paludi a est della Piazza di Mayo. La differenza sostanziale tra le due proposte, non fu di carattere meramente tecnico, ma principalmente d'impostazione politico-economica. La proposta di Huergo era sostenuta dai nazionalisti conservatori, dato che considerava più legittimo l'utilizzo di risorse umane e di capitali nazionali. I sostenitori della proposta di Madero, il cui progetto viene finalmente realizzato, appoggiavano l'idea della modernizzazione con l'utilizzo di fondi e risorse puramente estraniare. Inizialmente questo approccio liberale ed esterofilo sembrò essere la scelta migliore, dato che favorì una veloce crescita che si manifestò nella trasformazione sociale e fisica della città. Posteriormente, negli anni di crisi, la dipendenza dai mercati, dalle risorse umane, finanziarie e tecniche estere si dimostrò il principale punto di debolezza non solo di Buenos Aires, ma di tutta la Nazione.

La vittoria di Madero, è innanzitutto una sconfitta politica per i conservatori nazionalisti, il nuovo porto concentrò potere politico e finanziario e diede spazio alla nascita di una nuova elite conformata da autorità nazionali, banchieri, commercianti e investitori inglesi. L'area di maggiore sviluppo si concentrò tra il porto e la Stazione Retiro della ferrovia della costa nord, il quale divenne il principale punto d'accesso al porto, segnando una tendenza di maggiore sviluppo verso la zona nord della città.

Dal nuovo porto non solo uscivano bestiami vivi, lana, carni congelate e i cereali che si cominciavano a coltivare, ma entravano molti prodotti provenienti dall'Europa per soddisfare la crescente esigenza di beni di consumo, in gran parte legate al nuovo stile di vita che si stava imponendo. Dal porto non solo entrò merce ma anche un notevole numero di immigranti europei attratti, dalla promettente crescita economia e dalle agevolazioni che il governo istaurò per facilitare l'arrivo di mano d'opera destinata alla campagna, tra cui la promessa di terra a cambio di mano d'opera [Bourdé G. s/d]. L'intento non riuscì e gran parte degli immigrati tornarono in città dopo un breve periodo contadino o rimasero direttamente in città.

Il flusso migratorio ebbe un forte impatto demografico, aumentando la popolazione di Buenos Aires dai 280.000 abitanti in 1880 a 2.254.000 nel 1930, solo cinquanta anni più tardi [Vapñrasky C. 2000]. Nel 1887 si incorporano le frazioni di Belgrano e San Josè de Flores dando alla città la dimensione che conserva attualmente: all'incirca 19.000 ettari, diventando tra le città più estese del mondo. L'aumento demografico contribuì fortemente alla trasformazione del asseto fisico-urbanistico e sociale della città, già in atto dalla allora recente logica di europeizzazione della Nazione, creando massicci gruppi marginali localizzati ai bordi della città, principalmente nella zona sud: Barracas e La Boca.

Fig. 2.4: discesa a terra d'immigranti italiani, olandesi e portoghesi nel Porto Nuovo di Buenos Aires. (Foto 1912). Fonte: La fotografia en la Historia, capítulo 3, Clarín, 2005.

E' precisamente in questi "bordi" che si incontrano i lavoratori della terra, del bestiame, i braccianti, i marinai, e i nuovi immigrati, dando origine ad attività di distrazione, come: le casa di piacere, i saloni da ballo, i cafè, le famose *pulperias* e altri luoghi dove poter trovare un po' di compagnia e di distrazione, dove le regole e i costumi della città borghese non arrivavano. In questa società marginale convivevano umili lavoratori, malviventi, alcolizzati, molti soli, alcuni con famiglia, dove però la regola principale era la tolleranza e condivisione nella esclusione. Nonostante fosse una società marginale, dipendeva fortemente dalla gran città, anche se per molto tempo la società tradizionale ignorò l'esistenza di questa parte della società. Gli immigrati mettevano doppiamente a disagio le classe più abbienti, in primo luogo perché nel impegno per l'ascesa sociale lavoravano intensamente senza considerare le tradizioni e la cultura del paese, e in secondo, perché alimentavano questa società marginale che maturava ai margini della città. La reazione della società borghese a questo mondo marginale fu la chiusura nelle loro fortune sempre più cospicue, nel loro potere oligarchico, nel dare importanza ai cognomi e alla frequentazione di alcuni veri e propri "luoghi della borghesia", come il Jockey Club o il Circolo di Armi, nel possesso di uno dei lussuosi palazzi che sorgono in quel periodo. La localizzazione spaziale dell'elite *porteña*, da inizio secolo fino a 1930, seguì la direzione nord, dove si concentrò il maggior numero di residenze di lusso, come si evidenza dalla distribuzione dei soci del Jockey Club durante lo steso periodo.

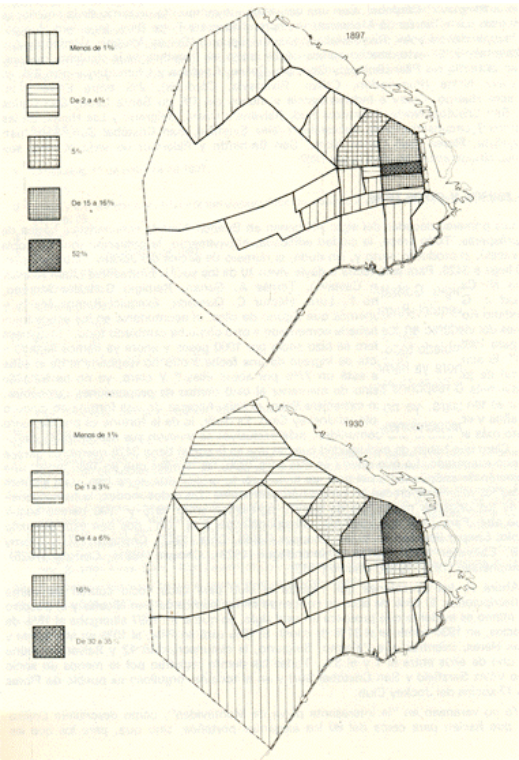


fig. 3.4: distribuzione dei soci del Jockey Club di Buenos Aires per circoscrizione elettorale, 1897 e 1930. fonte: Romero, J.L. & Romero, L.A., (dir) (1983), Buenos Aires, historia de cuatro siglos, vol. I e II, Buenos Aires, ed. Abril.

La trasformazione fisica della città in quei anni fu notevole. Oltre alla costruzione del Porto Nuovo, che nel 1914 occupò il 12° posto nel ranking mondiale, si realizzarono grandi opere d'infrastruttura, distribuzione di gas, di elettricità, di acqua, la rete di fogne, la pavimentazione delle strade, la apertura di nuove strade, viali alberati, piazze e pachi, si istaura il servizio di nettezza urbana, si costruiscono scuole, si rafforzano i servizi sanitari, di sicurezza urbana, militare e soprattutto si modernizza e potenzia il trasporto urbano. Gli interventi che ebbero un maggiore impatto a livello territoriale furono l'elettrificazione dei servizi di tram, sopprimendo la trazione animale, e la costruzione della metropolitana (prima in America del Sud). Il primo permise di allungare i percorsi, di velocizzarli e di evitare le soste dovuto all'affaticamento delle bestie, mentre il secondo aumentò la capacità di passeggeri trasportati, nonché la riduzione del tempo del viaggio, permettendo, entrambi, un maggiore flusso di persone in un raggio più largo tra il centro e il resto della città.

Allo stesso tempo che la città si modernizzava, si cominciarono a riempire i terreni fino allora abbandonati, producendo un aumento della densità abitativa che caratterizzò il periodo tra il 1880 e il 1900. La qualità di vita al centro della città non era eccellente per l'intera popolazione, una fascia ridotta godeva di una ottima qualità urbana, mentre la grande maggioranza aveva peggiorato le condizioni di vita. Osservando il numero di persone per stanza si nota il peggioramento delle condizioni di abitabilità in cui viveva una gran parte della popolazione al centro di Buenos Aires, mentre nella periferia si evidenzia una progressiva miglioria [Torres H. 1975].

Tra il 1900 e il 1914, lo sviluppo del trasporto urbano, l'aumento del prezzo della terra -dovuta alla riduzione degli spazi liberi-, la ripresa economica grazie alla espansione economica, che si traduce per i lavoratori nel aumento medio degli stipendi e la diffusione della vendita a rate della terra diede inizio ad un periodo di sub-urbanizzazione con grande dispersione residenziale e bassi livelli di densità. Detta espansione coinvolgeva fondamentali la classe operaia, la quale contrassegnò il primo anello periferico della città [Sargent, 1972]. E' importante segnalare che questo periodo di sub-urbanizzazione, e quello precedente di densificazione avvennero senza nessun intervento di politiche pubbliche, ma come risposta spontanea alla modernizzazione della città.

La casa propria aveva un forte valore simbolico nell'ascesa sociale, rappresentava un avvicinarsi alla classe media nativa. E tra tutti gli immigrati, gli italiani sono stati i primi e i più numerosi ad approfittarne della possibilità di finanziamento per l'acquisto della terra dove costruire, in un primo momento, una stanza che le permettesse di abbandonare il *conventillo* (specie degli affittacamere) per poi negli anni completare la costruzione della casa. Il numero d'italiani che si trasferì, in questa modalità, nella prima periferia è molto rilevante, dato che si spiega se si considerazione che gli immigranti italiani rappresentavano nel 1909 un quinto della popolazione totale di Buenos Aires, e che culturalmente la casa di proprietà ha un valore sociale.

Dal 1914 si produce un aumento della densità abitativa, che durò fino alla fine degli

anni 30. L'espansione territoriale nello stesso periodo fu più lenta di quella della popolazione. Nel periodo 1914-1930, l'immigrazione europea gradualmente diminuisce, e dopo il 1930, e fino 1947, i movimenti migratori divennero di carattere interno. Arrivarono lavoratori da tutte le province argentine cambiando fortemente la classe operaia. Prima delle migrazioni interne il 60% della mano d'opera occupata, sia nell'industria che nei servizi, era di origine europea. La sostituzione della mano d'opera immigrata con l'arrivo dei migranti nazionali non generò conflitti, perché quelli che non ebbero fortuna tornarono ai suoi paesi d'origine, gli altri invece rimassero grazie all'ascesa sociale, che li permise di migliorare le condizioni di vita.

Nel 1928 comparirono i primi autobus che offrivano servizi pubblici collettivi per raggiungere i nuovi quartieri periferici. L'espansione dell'urbanizzazione avvenne seguendo diversi criteri. Alcuni lungo i percorsi dei tram, delle strade principali, o dei viali che raggiungevano piccoli centri rurali o semirurali, altri attorno a centri d'attrazione come il caso del quartiere dell'Abasto sorte attorno all'omonimo Mercato o Nueva Pompeya che nasce nelle vicinanze del ponte che attraversava il Riachuelo.

4.5.2 La formazione dell'AMBA – 1930/1980

La rivoluzione del 1930 con epicentro a Buenos Aires segnò l'inizio di un periodo critico per il paese. Si trattò di una rivoluzione militare al comando del Generale Jose F. Uriburu che destituì il Presidente Hipolito Yrigoyen e diede inizio a un periodo di dittatura. Nel primo decennio Buenos Aires visse un arricchimento culturale e si succedettero importanti eventi musicali, espositivi e letterari che coinvolsero le classi più abbienti e l'elite intellettuale. I luoghi d'incontro dei diversi gruppi sociali erano ancora ben definiti, perciò la "gente per bene" ignorava la dura situazione in cui versava il resto della società. La crisi, però, ben presto si fece sentire con l'aumento della disoccupazione e la riduzione dei salari e provò duramente le fasce più povere.

Furono organizzate mense popolari (*hollas populares*) per sfamare i nuovi indigenti che ogni giorno accrescevano il numero dei disoccupati. L'impoverimento dovuto alla crisi per molti significò dover lasciare il *conventillo* dove abitavano, perché non erano in grado di pagare l'affitto della camera. L'abbandono del *conventillo* lasciava ben poche possibilità di trovare un altro alloggio se non nella Villa Esperanza.

La città, intanto, si trasformava in due direzioni opposte. Da un lato il centro della città migliorava e si abbelliva, si fecero alcuni lavori di allargamento di importanti viali (Santa Fè, Cordoba, Corrente) e cominciarono i lavori sul Corso 9 de Julio dove si costruì il monumento simbolo della città: l'obelisco. La controparte di questa crescita fu il graduale peggioramento dei quartieri popolari. L'effetto sul territorio, si rivelò, con forza, dal 1938 fino a 1960, in una seconda sub-urbanizzazione di poca densità che allargò ulteriormente il limite urbano della periferia, incrementando il raggio teorico dell'agglomerazione.

Il 17 ottobre 1945, emerse una delle figure politiche più significative della storia argentina: il Generale Juan D. Perón, che fece confluire in una manifestazione nella

Plaza de Mayo vari milioni di lavoratori. La presidenza di Perón (1945-1955) finì con il bombardamento della Marina militare sulla Casa di Governo e il Generale Lonardi sollevandosi dalla Provincia di Cordoba s'impose come presidente della Repubblica. Durante il Governo peronista emerse una nuova elite, che poco assomigliava alla borghesia tradizionale. Si trattava principalmente di industriali che sapevano trarre vantaggi dal nuovo modello politico. L'industria, in questo periodo, ebbe una moderata crescita permettendo, attraverso salari più accordi al costo della vita, la ripresa di alcuni settori popolari.

La localizzazione territoriale dell'industria ha tre momenti ben definiti. Nel primo periodo, fino a 1930, le piante industriali si concentrarono nella zona sud della città: Barracas, La Boca e Avellaneda. Il motivo di questa localizzazione era la vicinanza al Riachuelo, il quale forniva l'acqua necessaria alla produzione, serviva da scarico dei residui e come un economico mezzo di trasporto, la presenza della ferrovia del sud (Linea Roca) e la prossimità al centro della città. Dal punto di vista paesaggistico, la zona soffrì una forte trasformazione, perdendo completamente la vocazione balneare e condizionando la qualità urbana futura.

Nel secondo periodo, tra il 1930 e 1960, le industrie si localizzarono nel primo anello, attorno all'Avenida General Paz, che delimita la Capital Federal (attualmente Città Autonoma di Buenos Aires) dal resto dell'area metropolitana. I primi insediamenti di questo periodo sono i magazzini delle ferrovie, che anticiparono l'arrivo di altri tipi d'attività. Furono principalmente industrie di grandi dimensioni, attorno alle quali nacquero quartieri operai, configurando la struttura spaziale della prima corona periferica.

La crisi ferroviaria degli anni '40, produsse un cambiamento nella logica di localizzazione territoriale. Le linee ferroviarie erano sempre di meno un attrattore per la localizzazione delle attività industriali, le quali cominciano a insediarsi lungo gli assi stradali provinciali, senza però, allontanarsi del centro della città dal quale dipendono fortemente. L'espansione dell'area metropolitana, insieme ai primi progetti di autostrade, rinforzò la tendenza di localizzazione delle industrie lungo gli assi stradali e modificò sia la distanzia dal centro della città, sia la direzione, che comincia ad essere prevalentemente verso nord e in minore misura verso ovest. Il risultato di questo ridirezionamento fu la configurazione dell'asse nord, che divenne il attrattore delle nuove istallazioni industriali dagli anni 60 in poi, dando inizio al terzo periodo.

In questa fase, l'impatto della localizzazione dell'industria si manifestò in maniera più evidente a causa di due fattori: il carattere aleatorio della localizzazione industriale con rispetto alle funzioni residenziali e l'impossibilità dei lavoratori di abitare in zone vicine ai posti di lavoro. L'area nord della città, era caratterizzata dalla presenza delle fasce di redito più alto, che davano un carattere urbano qualitativamente molto elevato rispetto al resto della città, perciò con un valore del suolo molto superiore a quello di altre aree, come la zona sud. Il risultati dell'insediamento delle industrie nella zona nord furono una significativa incompatibilità di usi, dato che vicino a quartieri alti nacquero grandi industrie, creando una interruzione nel tessuto residenziale ; un aumento del flusso di lavoratori che ogni giorno si spostavano per diversi chilometri dal luogo di residenza al

posto di lavoro, allungando la durata delle giornate lavorative, che, in molti casi, considerando lo spostamento al lavoro, arrivava a 12 ore. Un ulteriore impatto che le attività industriali determinarono sul territorio era dovuto alla scansione temporale della giornata lavorativa, che produceva un intenso flusso di persone (lavoratori) nelle prime ore della mattina e a fine lavoro, lasciando un grande vuoto durante la notte e nei giorni festivi.

4.6 Insediamenti abitativi informali/illegali: la villa

Le ragioni che accomunano la formazione delle diverse tipologia di insediamenti abitativi informali o illegali (hanno un nome diverso a seconda del paese di riferimento: *villas*, in Argentina; *favelas* in Brasile, *Chabolas*, ecc.), sono l'aumento della popolazione con relazione alla capacità abitativa del posto, l'incapacità d'incorporare al mercato del lavoro una parte della popolazione e le crisi economiche tra i più indiscussi. In America Latina ci sono innumerevoli gli insediamenti di questo tipo, che continuano a crescere nonostante i diversi tentativi che i governi mettono in pratica, attraverso programmi e le politiche volti al loro risanamento o alla loro eliminazione. Questi insediamenti si caratterizzano per:

- mancanza di servizi di prima necessità come l'acqua, l'elettricità, le fognature, le strade, ecc.;
- utilizzano aree non adeguate alla funzione abitativa, cioè inondabili, sul fianco di una montagna o colina di difficile accessibilità, vicino a posti inquinati come fabbriche o scariche, ecc;
- si localizzano in prevalenza su suoli di proprietà pubblica, ma si contano anche molti casi di insediamenti su suoli di proprietà privata;
- le abitazioni vengono costruite con materiali di scarto trovati in città;
- generalmente non sono serviti di servizi sanitari ne scolastici.
- seguono una struttura urbana spontanea, che genera uno spazio urbano insalubre e deleterio.

In Argentina questi insediamenti vengono chiamati genericamente "*villa miseria*" o "*villa de emergencia*" e i loro abitanti danno un nome al proprio insediamento in base ai materiali con cui sono state costruite, al nome del quartiere o della fabbrica più vicini, o per esprimere un ideale. Sono esempio a Buenos Aires: Villa Piolín, Villa Cartón, Villa 9 de Julio, Villa YPF, Villa La Armonia, Villa El Progreso [De la Torre L. 1983].

"Villa Esperanza" è, senza dubbio, il primo degli insediamenti abitativi informali che tuttora caratterizzano un importante parte della popolazione di Buenos Aires. Nacque come misura dello Stato per evitare che la situazione dei senza tetto si aggravasse ponendo in pericolo al resto della città. Come misura preventiva furono messi, infatti, a disposizione alcuni magazzini del *Puerto Nuevo* e furono adibiti ad alloggio. Tuttavia, si colmarono rapidamente e i nuovi arrivati cominciarono a insediarsi nei lotti incolti della costa del Rio de La Plata (attualmente Av. Costanera fra Canning e Av. Sarmiento).

Nel 1932, la situazione creata in quel area portò all'intervento del Governo, attraverso la creazione di un campo per disoccupati che è stato chiamato "Villa Esperanza". Le rudimentali abitazioni della villa, venivano costruite con le lamiere di zinco e sanpietrini (*adoquines*) che fornivano le autorità provinciali, senza nessuna pianificazione o ausilio tecnico, e la distribuzione del suolo era fatta a volontà di ciascun abitante. In questo modo si costruivano lunghe file di abitacoli lasciando per la circolazione stretti corridoi. Tutto l'insediamento si caratterizzava per la precarietà, la mancanza di pulizia, l'assenza di qualsiasi servizio basico, la insufficiente pianificazione e gestione.

A inizi del 1935, la "Villa Esperanza" venne rasa al suolo, per decisione giudiziale, a causa della condizione di degrado e dell'aumento di atti delittuosi nell'insediamento. Tutti gli occupanti della villa furono trasferiti nei magazzini del Puerto Nuevo chiudendo in questo modo un ciclo di nascita, crescita ed estinzione di una villa. Detto ciclo, lontano da essere un fatto eccezionale, rappresentò l'inizio di un lungo periodo di nascite e sviluppi, ma non di estinzioni, delle *villas* che è durato fino ai nostri giorni. Pochi anni dopo l'esperienza di "Villa Esperanza" (1940) sono apparsi altri insediamenti simili, con l'aggravante che questi ultimi non hanno goduto del contributo di materiali da parte del Governo e i materiali con cui si costruivano le abitazioni non erano soltanto lamiere di zinco, ma anche cartone, legno e qualsiasi altro materiale di scarto reperibile in città.

Ancora oggi la villa costituisce uno spazio al di fuori dell'orbita dello Stato, rappresenta uno spazio dove lo Stato non esiste, non è incluso, non è presente. Questo significa che non esistendo lo Stato in questi spazi, non esiste neanche un potere pubblico che sia garante dei diritti e dei valori dei cittadini, che provveda - da solo o per mano di terzi - ai servizi pubblici e urbani di base e che protegga gli spazi pubblici. In definitiva, la maggior parte delle *villas* costituiscono uno spazio emarginato nel più stretto significato del termine. [Gorgal D. & Labaqui J. 2006].

L'Instituto Provisional de la Vivienda definisce le *villas* come "*nuclei abitativi che si sviluppano e crescono in spazi non consolidati, la maggior parte di essi in terreni inagibili. L'occupazione illegale delle abitazioni è la normalità, le famiglie accedono così al controllo dello spazio costruendo le proprie case in maniera precaria, con condizioni minime di abitabilità*" [IPV 2002].

Le villas crescono senza nessuna regola urbanistica "formale", lo spazio pubblico diventa i corridoi interni che permettono solo il passaggio pedonale per la loro strettezza (tra i due e i sei metri di larghezza), di forma sinuosa, pavimentata con cemento, in alcuni casi, e, per la maggior parte, di terra compatta. La sinuosità è una costante che si ripete nella maggior parte degli elementi costitutivi.

La precarietà delle abitazioni e della struttura urbana complessivamente col passare del tempo diventa sempre più permanente. Assomigliano a grandi cantieri, molte delle case sono fatte di mattoni e alcune hanno due piani (il piano superiore generalmente e destinato ai figli), quasi tutti hanno accesso all'acqua potabile, anche se, durante le stagione estiva, non è assicurato il servizio. La maggior parte delle abitazioni hanno collegamento alla rete fognaria e alla corrente elettrica, salvo rare eccezioni, nessuno ha

la proprietà del terreno che occupa né quanto meno della costruzione. Non ci sono aree verdi, né il servizio di raccolta rifiuti, cosi come sono scarsi, quando non del tutto assenti, i servizi alla comunità.

Le stime realizzate dalla squadra Info-Hàbitat dell'Università Nazionale de General Sarmiento, sulla quantità degli insediamenti precari e sulla popolazione che in essi vive, sono molto diversi dai valori dichiarati ufficialmente dalla Direzione di Statistica della Provincia di Buenos Aires e dall'INDEC. Per l'area metropolitana si è calcolato che, nel 2005, la popolazione che viveva in condizioni di precarietà era approssimativamente di un milione di persone, distribuite in 700 e 1000 villas e insediamenti che si sommano ai più di 100.000 abitanti nella Città di Buenos Aires. A questo, tuttavia, bisogna aggiungere "quasi un milione di persone in condizioni irregolari che sono molto difficili da registrare: una famiglia che occupa un lotto isolato; case prese nelle città; lotti clandestini, specialmente nel terzo anello del conurbano. Questo avvicina il totale delle persone ai due milioni", secondo quanto fornito dettagliatamente da Fernàndez Wagner, direttore della squadra [Lipcovich P. 2005].

I valori ufficiali sul numero delle *villas de emergencia* e della loro popolazione nei 24 municipi della Gran Buenos Aires, sebbene con valori di molto inferiori rispetto a quelli dichiarati da Info-Hàbitat, sono allarmanti. Nella seguente tabella, si può evidenziare come si distribuiscono le villas per municipio, qual è la loro grandezza e che peso hanno rispetto alla popolazione totale del area.

Tab. 4.4: Villas de emergencia per partido del Gran Buenos Aires al 2000

Partidos	***Villas***	***Abitazioni (ranchos)***	***Abitanti delle villas***	***% rispetto al totale***
Alte. Brown	23	7.013	48.175	8%
E. Echeverría	7	1.108	5.251	1%
Ezeiza	17	12.211	18.110	3%
Fcio. Varela	26	3.549	15.372	3%
Gral. San Martín	33	9.926	47.856	8%
Hurlingham	35	1.374	6.870	1%
Ituzaingó	27	946	3.702	1%
La Matanza	102	30.758	161.173	28%
Lomas de Zamora	36	12.364	74.184	13%
Moreno	49	4.633	23.165	4%
Morón	19	3.233	26.411	5%
Quilmes	37	15.609	99.733	17%
San Fernando	28	3.683	17.501	3%
Tres de Febrero	20	1.968	12.000	2%
Vte. López	27	2.509	12.560	2%
Totale	**486**	**110.884**	**572.063**	**100%**

Fonte: Dirección de Política Habitacional. Instituto Provisional de la Vivienda. Villas y asentamientos en el Conurbano, 2002.

Una causa importante della differenza è il considerevole aumento delle villas e degli insediamenti negli ultimi anni; sebbene sia difficile giustificare un aumento tanto imponente, analizzando l'evoluzione delle villas dal 1980 è possibile scorgere la forte della tendenza all'ingrandimento del fenomeno. Durante i decenni '80 e '90, si è

verificato un significato processo di trasformazione della struttura socio-abitativa dell'Area Metropolitana di Buenos Aires: importanti concentrazioni di ricchezza e *bolsones* di povertà si manifestarono nelle condizioni abitative della sua popolazione. Al di là dell'impressionante fenomeno delle Urbanizzazioni Chiuse, che affronteremo più avanti, la crescita della quantità delle villas, le condizioni nelle quali vivono i loro abitanti, gli elevati indici di affollamento, la mancanza di servizi basici urbani, ecc. contribuiscono a dare forma a uno scenario socio-urbano che manifesta tutte le debolezze di un inefficiente sistema di governo del territorio.

In termini generali, la crescita delle villas registrata in venti anni è di circa il 180%, contro il 100% delle case costruite. Questa differenza peggiora le condizioni di vita dei suoi abitanti, dal momento che si traduce in un significativo aumento dell'indice d'affollamento. La maggiore crescita si verifica nei municipi del secondo anello del *conurbano* (*mappa XI – app. cartografica*), dei quali fa parte il *Municipio de Moreno,* che nello stesso periodo mostra un aumento della popolazione nelle villas del 700%.

Un altro elemento significativo dell'evoluzione delle villas in questo periodo è l'occupazione di terreni di proprietà privata. Mentre tradizionalmente la maggior parte delle villas e degli insediamenti si collocavano in terreni fiscali, gli ultimi rilevamenti mostrano un cambio di tendenza, con valori di occupazione dei terreni privati superiori al 43%, mentre un 33% si trova in terreni municipali e il restante 24% in terreni provinciali e nazionali. Questa tendenza aumenta le difficoltà di regolarizzazione dominiale delle terre occupate, impedendo l'integrazione degli insediamenti, da un punto di vista legale, nella trama urbana già esistente. [Gorgal D. & Labaqui J. 2006].

Tab 5.4: Evoluzione della quantità di abitanti e abitazioni nelle villas per partidos del Gran Buenos Aires (1980-2000)

	1980		**1990**		**2000**	
Partidos	***popolazione***	***abitazioni***	***popolazione***	***abitazioni***	***popolazione***	***abitazioni***
Alte. Brown	1.916	453	13.885	3.320	48.175	7.013
E. Echeverría	3.006	693	4.484	1.074	5.251	1.108
Fcio. Varela	2.083	511	8.313	1.929	15.372	3.549
Gral. San Martín	26.070	6.367	45.843	10.223	47.856	9.926
Lomas de Zamora	28.198	6.647	40.972	9.538	74.184	12.364
Moreno	2.690	525	2.275	525	23.165	4.633
Morón	7.899	1.987	9.022	1.987	26.411	3.223
Quilmas	35.727	8.709	65.369	15.438	99.733	15.609
San Fernando	8.206	1.861	14.528	3.224	17.501	3.683
Tres de Febrero	10.874	2.615	12.316	3.113	12.000	1.968
Vte. López	10.550	2.513	9.016	2.170	12.560	2.509
Totale	**137.219**	**32.736**	**226.023**	**52.541**	**382.208**	**65.585**

Fonte: Dirección de Política Habitacional, Instituto Provincial de la Vivienda, Año 2002.

La Città di Buenos Aires dispone di un'informazione statistica più dettagliata ed esaustiva per quanto riguarda le villas, gli insediamenti precari e i NHT. Sono stati realizzati diversi censimenti e studi sulle villas da parte della Municipio di Buenos Aires a partire da fine anni '30, come dimostra il lavoro di Alejandro Ré, che nel 1937 elaborò uno studio sul problema della mendicità a Buenos Aires. Nel 1958 Vicente De Pablo e Marta Azzurra presentarono una ricerca sulla concentrazione di villas nella città, nel

1963 il Municipio realizzò un censimento delle villas de emergencia, e nel 1971 realizzò un rilevamento aereo-fotografico di tutti gli insediamenti della città. I diversi studi e rilevamenti hanno permesso che il problema degli insediamenti informali fosse sempre ben documentato nonostante la divergenze nei dati pubblicati da parte dei diversi enti pubblici responsabili tanto del censimento quanto della gestione.

Osservando l'evoluzione del numero di popolazione residenti in villas dal 1960 al 2001, emerge chiaramente che ci sono stati periodi critici per l'importanza del fenomeno (tab. 50 – app. statistica) Nel 1976 si contavano ben più di 210.000 abitanti in insediamenti informali. Valore che diminuì, come è noto, alla fine del 1991 (quando si contavano 52.500 abitanti), per risalire negli ultimi anni fino a raggiungere nel 2001 più di 110.000. Questi valori continuano a salire non solo nella Città di Buenos Aires, ma anche in tutta l'area metropolitana.

Se si considera l'evoluzione del numero di residenti, non in termini assoluti ma, in relazione alla popolazione, certamente la situazione è ancora più grave. Nel 1962 la popolazione che viveva in villas era pari al 1,37%, nel 1976 salì fino al 7%, nel 1980 si ridusse al suo minimo storico del 1,26%, nel 1991 riprese a crescere passando 1,74% e nel 2001 arrivò a 3,79%.

Tab. 6.4: Quadro Riassuntivo evoluzione villas nella CBA tra 1962 e 2001

	1962	***1976***	***1980***	***1991***	***2001***
Abitanti CBA	3.032.384	2.993.296	2.987.288	3.021.165	2.996.951
Quantità villas	28	31	25	14	22
Abitanti villas	41.553	211.697	37.739	52.498	113.515
Val Rel (%)	1,37%	7,07%	1,26%	1,74%	3,79%
Media Abitanti	1.484,04	6.828,94	1.509,56	3.749,86	5.159,77

Fonte: elaborazione propria su dati Cravino M.C. (2006)Las villas de la ciudad: mercado e informalidad urbana, UNGS.

Attualmente il numero di insediamenti precari censito è di 22, la maggior parte dei quali si localizza nella zona sud della città. Col passare del tempo si osserva, però, che la distribuzione degli insediamenti è cambiata sia in termini di dimensione e di quantità, sia nella localizzazione territoriale. La distribuzione spaziale delle villas rivela i motivi della scelta della zona sud della città come area destinata ad un approfondimento dell'analisi, sebbene le villas, come tipo di insediamento, negli ultimi anni, abbiano mostrato forte segni di trasformazione nell'organizzazione interna e nella localizzazione ed espansione.

A mo' di sintesi, si può affermare che le villas nell'ultimo decennio hanno non solo cominciato ad aumentare in numero, ma principalmente gli insediamenti più antichi si sono allargati enormemente. La villa 1-11-14, che attualmente è tra le più popolate del Area metropolitana, è il risultato dell'incontro di tre diverse villas che nell'espandersi sono diventate territorialmente un unico insediamento.

Tab. 7.4: Localizzazione e caratteristiche infrastrutturali delle villas nella CBA (al 2000)

Villa	***localizzazione***	***Pop.ne***	***abitaz.***	***Parc.***	***Infrastruttura***
1-11-2014	Bajo Flores	17.903	5.629	No	Acqua 100% - fogne inc.
6	Villa Lugano	7.371	1.448	No	Acqua 100% - fogne inc.
13 bis	Bajo Flores	220	75	No	Acqua 100% - fogne inc.
19 (INTA)	Villa Lugano	2.910	704	No	Acqua 100% - fogne 95%
Rivadavia 1 (9)	Bajo Flores	4.828	1.050	Si	Acqua 100% - fogne inc.
3 (Fátima)	Villa Soldati	5.675	1.186	No	Acqua 100% - fogne inc.
15 (Ciudad Oculta)	Villa Lugano	8.520	1.950	No	Acqua 100% - fogne inc.
20	Villa Lugano	16.180	3.811	No	Acqua 100% - fogne inc.
Calamita	Villa Lugano	420	90	No	Acqua 100% - fogne collassate
Piletones	Villa Soldati	2.189	442	No	Acqua 100% - fogne 98%
31	Retiro	7.362	1.342	No	Acqua 100% - fogne auto-costruzione
31 bis	Retiro	2.082	454	No	Acqua 100% - fogne inc.
26	Barracas	510	105	No	Acqua 100% - no fogne
21-24	Barracas	12.132	2.952	No	Acqua 100% - 50% fogne 50% pozzo
16 (Tabaré)	Villa Lugano	135	26	No	Acqua 100% - no fogne
17 (Pirelli)	Villa Lugano	798	164	No	Acqua 100% - fogne 98%
Charrúa (ex v. 12)	Villa Soldati	S/d	S/d	S/d	S/d
NHT Av. del Trabajo	Mataderos	1.810	360	Si	Acqua e fogne 100%
NHT Zavaleta	P. Patricios	2.823	570	SI	Acqua e fogne 100%

Fonte: Elaborazione propria su base dati Gerencia Promoción Social Urbana. CMV, 2000.

Il nostro obiettivo non è quello di fare un'analisi delle villas, degli insediamenti, nè degli NHT, ma è quello di conoscere le caratteristiche principali che fanno di questa forma di abitare urbano un elemento generatore di frammentazione, evidenziando come si sono evolute nel tempo, superando tutte le politiche di "sradicamento" e aumentando in numero e in conflittualità.

Infine, si vuole evidenziare come alcune forme di occupazione illegale di suolo (*tomas de tierras)* si sono sviluppate in modalità enormemente organizzate, utilizzando strumenti e concetti urbanistici avanzati per un contesto informale, come il caso degli "*asentamientos*". Molti di questi ultimi hanno prodotti veri processi di urbanizzazione in piccola scala, con diversi livelli organizzativi e una determinazione nel miglioramento della qualità della vita. A questo proposito, è notevole il contributo fornito dal lavoro di Denis Merklen e la sua importante riflessione sull'organizzazione comunitaria e sulla pratica politica. [Merklen D. 1997, 1999].

4.7 I complessi di abitazioni popolari (CAP)

I grandi complessi di abitazioni popolari sono, in primo luogo, un argomento politico e solo dopo un argomento urbanistico. Osservando le origini e l'evoluzione di questo particolare tipo d'insediamento si nota che sono strettamente relazionati a tre fenomeni: il primo, è la presenza e l'aumento del numero di villas miseria all'interno della città, il secondo è legato alla mancanza di politiche adeguate per affrontare il problema della povertà e del inserimento di alcune classi sociali nel sistema economico-produttivo del

paese, il terzo e ultimo è connesso ciò che le villas, e più profondamente i suoi abitanti, rappresentano per la qualità urbana. In diversi periodi, con governi molto vari si è tentato di eliminare gli insediamenti informali/illegali anche attraverso metodi molto crudeli.

Nel 1948, la presenza di un grande gruppo di villas nell'angolo sud-est della città chiamò fortemente l'attenzione del governo, il quale dispose con carattere d'emergenza una tenuta municipale (delimitato dalle strade Lacarra, Coronel Roca, il ruscello Cildañes y le vie della ferrovia M. Belgrano) per destinarla alla costruzione di abitazioni transitorie, che furono occupate da 200 famiglie disagiate dall'allargamento della strada M. Belgrano. Furono alzati 59 padiglioni con pareti di cartone pressato e tetti di "*ruberoid*" e il complesso prese il nome di "Barrio Lacarra". Attorno a questi padiglioni, sorsero velocemente nuove costruzioni realizzate sempre con cartone, legni e materiali di scarto. In seguito, questo *insediamento* si sviluppò nella più assoluta precarietà, senza nessun controllo da parte del governo, che, dopo aver sistemato i cittadini che la distruzione della via M. Belgrano aveva espulso dalle loro abitazioni, lasciò che si generasse uno stato di affollamento e promiscuità che diede a questo gruppo di abitazioni il carattere della villa. Più tardi, il municipio la chiamò Villa de Emergencia n°2 e i suoi abitanti "Villa Cartòn".

L'installazione dell'aeroporto Internazionale di Ezeiza nel Municipio di Esteban Echeverrìa (1944-1949) diede inizio a un processo di profonda e lenta trasformazione del territorio de La Matanza. Accanto all'autostrada Tte. Gral. Ricchieri, che metteva in comunicazione la Avenida Gral. Paz e l'aeroporto, nei primi anni '50 cominciarono a sorgere i primi gruppi di blocchi di abitazioni multifamiliari che, da allora caratterizzano, questo settore della città [Chioza M. L. 1983].

L'aumento costante della popolazione, che abitava in pessime condizioni di salute e d'igiene, con livelli altissimi d'affollamento e in abitazioni costruite con materiali presi dalla spazzatura e l'aspetto vergognoso di questi insediamenti *villeros* diedero vita, a partire dal 1955, ai primi piani di sradicamento. Per più di 10 anni, però, i risultati lasciarono sempre molto a desiderare e le pessime condizioni di vita e il numero delle villas continuarono ad aumentare.

A fine degli anni sessanta s'inaugura il Parque Almirante Brown, i grandi complessi abitativi Lugano I e II (1968-71) e i complessi Ciudadela I e II nella località di Ciudadela (1971), che servirono a far alloggiare gli abitanti delle villas sradicati dalle loro case [Bullrich F. 1983].

A causa del poco successo dei piani di sradicamento precedenti, nel 1967 iniziò un periodo di "nuove" politiche per eliminare le villas e gli insediamenti che non rispettassero le condizioni minime di abitabilità. Per questo motivo, si realizzò il *Plan de Erradicaciòn de Villas de Emergencia* (PEVE). Il PEVE aveva diversi obiettivi: in primo luogo, serviva a recuperare l'area del Parque Almirante Brown (anticamente *Bagnado de Flores*), situato nell'estremo sud-est della città. A questo recupero doveva seguire la realizzazione delle opere di risanamento necessarie all'espansione delle zone verdi e dei centri sportivi e ricreativi.

Gli scarsi risultati dei programmi e dei piani attuati per sradicare le villas, rese queste ultime in un male endemico della città. Per questo motivo, furono promossi diversi programmi che si accavallarono, come il *Plan Federal de Vivienda* (negli anni '60), basato su fondi internazionali, o il *Plan de Viviendas Econòmicas Argentinas* (*Plan* VEA) che, con diversi nomi, è stato in vigore dal 1969. Tali programmi permisero di ampliare il mercato della costruzione estendendo il credito alle famiglie con reddito medio e basso [Yujnovsky O. 1983].

Nel 1997 la *Comisión Municipale de la Vivienda* (CMV) diede inizio a un piano quadriennale che aveva come obiettivo quello di sradicare tutte le *villas* della Città di Buenos Aires. Questo piano previde la dislocazione totale della villa ubicata nel Bajo Belgrano con tre differenti opzioni per gli abitanti dislocati: potevano essere sgomberati verso le proprie province o paesi di origine con spese a carico della Municipalità; se avevano un terreno di proprietà in un qualche luogo del Gran Buenos Aires, gli abitanti potevano traslocare a spese dello Stato, che avrebbe anche facilitato i piani per la costruzione di uno dei venti diversi tipi di abitazione; coloro che non accettarono la prima opzione e non possedevano le condizioni necessarie per operare la seconda, potevano traslocare in altre *villas* fino a che non fossero sradicate anch'esse. [De la Torre L. 1983]

I piani di sradicamento delle *villas* d'emergenza furono, fino ad allora, volti a una maggiore volontà di controllo sociale e di compimento di alcuni obiettivi parziali, ovvero il recupero di terreni validi per la loro ubicazione e necessari per costruire alcune opere pubbliche e la realizzazione di un'azione profonda di cambiamento delle condizioni socio-abitative delle classi popolari [Bullrich F. 1983].

Grazie a un rapporto della CMV del 2002, è stato possibile rilevare una certa approssimazione istituzionale nell'affrontare il problema dell'abitazione negli anni passati. Sebbene fu fatto un grande sforzo per riqualificare i complessi urbani, i quartieri più disagiati e per sradicare le *villas* e gli insediamenti urbani, i risultati non furono del tutto soddisfacenti. [*Comisiòn Municipal de la Vivienda*, 2002]

Attraverso la *Operatoria de Autogestión y Emergencia Habitacional* e la *Operatoria en Villas, Barrios Carenciados y Núcleos Habitacionales Transitorios*, la CMV ha affrontato i problemi abitativi dei settori che presentavano più carenze nella società (non è molto chiaro cosa vuoi dire). Per questo ha potuto contare sul 100% delle risorse trasferite dalla nazione attraverso il *Fondo Nacional de la Vivienda* (FONAVI), più un apporto di 10.000.000 di *pesos* che il governo della città ha destinato alle abitazioni. La strategia si appoggiava sul conferimento di crediti a persone fisiche e giuridiche (cooperative, mutuali e organizzazioni sociali senza scopo di lucro) di scarse risorse, per finanziare totalmente o parzialmente alcuna delle le seguenti possibilità:

- acquisto o costruzione di abitazione economica unifamiliare o multi-familiare;
- acquisto di abitazione economica unifamiliare o multifamiliare e opere destinate ad ampliamenti o rifacimenti;
- opera destinata ad ampliazioni o rifacimenti;

- acquisto di edifici e opere destinate alla sua riabilitazione.

I programmi che sta sviluppando la *Comisión Municipal de la Vivienda* sono:

- programma di costruzione di abitazioni collettive e individuali: in alcuni casi comprende sistemi di auto-costruzione attraverso la gestione divisa tra cooperative o associazioni create per le famiglie coinvolte, la Secretaría de Desarrollo Social del GCBA e la CMV;
- programma di apertura di strade e costruzioni di marciapiedi: con la collaborazione della Secretaría de Obras y Servicios Públicos e, in determinati casi, con apporti della Secretaría de Desarrollo Social;
- programma di riordinamento dei lotti: comprende progetti di lottizzazione e di abitazioni definitive con materiali forniti dalla CMV;
- programma di mantenimento e miglioria: riguarda l'attenzione dell'emergenza abitativa tramite consegna di materiali per il miglioramento delle abitazioni, opere di mantenimento e migliorie della rete di scoli pluviali, reti fognarie, estensione della rete di acqua potabile, etc. Le opere di riparazione effettuate in forma congiunta con le famiglie delle abitazioni coinvolte contano con la consulenza tecnica della CMV;
- programma di fornitura comunitaria: destinato a progetti di costruzione e ampliamento di centri sportivi, piazze, centri culturali, sedi di vicinati e mutuali, contano sulla partecipazione della *Secretaría de Desarrollo Social* e l'apporto di manodopera del *Plan Jefes de Hogar*.

Infine, è possibile notare come alcuni componenti della politica abitativa perdurino nel tempo nonostante si siano dimostrati inefficienti in passato, come le costruzioni di abitazioni collettive in grandi complessi abitativi, che presentano grandi problemi di gestione e di conservazione. D'altra parte, si evidenzia un importante progresso nella considerazione di nuovi elementi che determinano la qualità urbana. L'attenzione allo spazio pubblico, attraverso l'apertura delle strade e le costruzioni di marciapiedi o con il programma di fornitura comunitaria, vanno nella direzione delle ipotesi sostenute in questo lavoro sull'impatto che producono i frammenti (le *villas* e i complessi di abitazioni popolari) nei servizi e negli spazi pubblici.

Nella Città di Buenos Aires esiste un gran numero di complessi di abitazioni popolari e di quartieri precari che formano parte dei molteplici programmi di sradicamento delle *villas misera* che si sono applicati nel tempo. Nella seguente tabella si illustrano i principali quartieri e complessi abitativi della città che possono essere considerati come elementi frammentari del tessuto urbano.

Tab. 8.4: Complessi di abitazioni popolari nella Città di Buenos Aires

B° Presidente Mitre (Fabrica Phillips)	CGP 12
B° Los Andes	CGP 11
B° Cdte. Espora	CGP 4
B° Soldati	CGP 8
B° Calaza (Villa 3)	CGP 8
B° Cmte. L. Piedra Buena	CGP 8
B° Ing. Mocias	CGP 8

B° Juna XXIII	CGP 5
B° Minic. Pte. Rivadavia	CGP 5
Conjunto Urbano S. Pedrito	CGP 5
B° M. T. de Alvear	CGP 7
B° M. Dorrego	CGP 9
B° Rivadavia I	CGP 5
B° Rivadavia II	CGP 5
B° Los Piletones	CGP 8
B° Ramón Carrillo	CGP 5
B° Cildañez (Villa 6)	CGP 8
Conjunto habitacional Los Perales	CGP 9
B° Gral. Belgrano -CO	CGP 8

Fonte: elaborazione propria

4.8 Le urbanizzazioni chiuse (UC): i forti rurali

Le urbanizzazioni chiuse (UC), nelle sue diverse manifestazioni formali, sono l'espressione fisico-spaziale di alcuni importanti cambiamenti che sta sperimentando la società moderna nel suo complesso. Il cambiamento di orientamento delle politiche economiche ha affermato la necessità di liberalizzare e privatizzare settori monopolistici, determinando effetti nell'organizzazione sociale, culturale, istituzionale e territoriale. Alla base delle UC giace una forte tendenza alla disintegrazione dei legami comunitari tradizionali, alla segregazione spaziale e all'intensificazione delle disuguaglianze sociali. Osservando i processi di urbanizzazione più recenti, risulta altrettanto evidente l'impatto che lo scenario delle politiche neoliberali ha avuto nell'organizzazione dello spazio urbano. Una delle manifestazioni più evidenti e sintomatiche delle frattura sociale è la conformazione di ghetti di ricchezza e di povertà.

In Argentina, le urbanizzazioni chiuse con caratteri di esclusività esistono a partire degli anni '30, quando si costruì il Tortugas Country Club nel chilometro 34,5 della Av. Panamericana nel ex Partido de General Sarmiento (attuale Malvinas Argentinas). Questo tipo d'enclave si fonda sulla base dell'associazionismo, della condivisione d'intereressi per attività sportive specifiche (particolarmente quelle che richiedono un uso estensivo del suolo come il golf, l'equitazione, l'aviazione, ecc.), ma principalmente sulla selettività elitaria e l'omogeneizzazione socio-economica.

Fig. 4.4: Urbanizzazione Chiusa "Club Santa María de los Olivos". Fonte: Immagine satellitare tratta da Google Earth – 2007.

La caratteristiche fisico-spaziali dei primi "forti rurali", per molti aspetti, si è conservato nelle diverse forme di UC: grandi superfici in aree non urbanizzate divise in lotti privati e spazi comuni condivisi come: le circolazioni pedonali e veicolare, le attrezzature sportive e il *club house*. Quest'ultimo rappresenta il luogo di centralità pubblica del complesso e sede delle attività sociali e amministrative. Il tutto, delimitato dall'esterno da una recinzione, muraria o verde, e con accessi limitati ai residenti e controllati da sorveglianza privata.

Nella Fig. 4.4 Si può distinguere (all'interno del quadrato rosso) la trama del Club Santa María de los Olivos, conformata da un grande anello principale diviso in quattro parti, le quali, a loro volta, sono attraversate da vie sinuose che completano la trama interna all'urbanizzazione. Inoltre, si vede chiaramente il contrasto di densità, di quantità di aree verdi e di regolarità e di continuità con le aree annesse. Allo stesso modo, il Club CUBA è particolarmente significativo perché, dopo un intervento giudiziario, dovuto alle forti protesta da parte dei residenti (esterni) alla chiusura perimetrale del lotto che occupa il Club, si è deciso di aprire due vie di attraversamento dell'UC. All'incrocio di queste vie ci sono due ponti che permettono ai residenti del Club di passare da una parte all'altra senza mai uscire dell'area protetta. Questa decisione è stata presa solo una volta ed evidenzia alcune importanti problematiche: la perdita di permeabilità urbana, la segregazione socioeconomica e le disuguaglianze che caratterizzano tutto l'area metropolitana.

Inizialmente, le abitazioni erano esclusivamente ad uso occasionale, seconde case che veniva occupate i fine settimana, i giorni feriali e più assiduamente durante le vacanze. Da fine anni '70 e poco prima degli anni '90, a causa delle politiche economiche del governo militare, ci fu un periodo in cui gli alti tassi d'interesse offerti dalle quasi 330 banche presenti sul territorio nazionale favorirono la speculazione finanziaria e i piccoli risparmiatori ottennero grandi guadagni in breve termine. Questo periodo, denominato della "*Plata Dulce*" inaugurò un periodo dove i nuovi ricchi, gli "*yuppies*", che imposero un nuovo modello di consumo di beni di lusso, principalmente importati, che li permetteva di affermare l'ascesa sociale. Tra i beni indispensabili al nuovo *status symbol*, primeggiavano le macchine sportive, i viaggi all'estero e la proprietà di una abitazione in un country club.

Nella letteratura accademica sono gli anni '90 i protagonisti della espansione urbana di tipo chiusa o privata, ed è proprio in questo periodo che l'accesso ad una abitazione all'interno di un "*Barrio Privato*" o un "Country Club" divenne un obiettivo per le fasce di redito medio alto e medio[1]. Dalla fine degli anni 80, si sviluppa una vera e propria febbre delle UC, dovuta in parte all'allargamento della domanda alle classe di reddito più base. Il vero acceleratore del processo di espansione delle urbanizzazioni chiuse è il miglioramento delle infrastrutture e delle comunicazioni che permettono il raggiungimento di aree prima ad uso rurale, e pertanto, di basso costo con rispetto alle aree già urbanizzate. Fino agli anni '90, in Argentina, e in Buenos Aires in particolare, lo sviluppo delle UC si mostrò in ritardo rispetto al resto dell'America Latina e al Nord

[1] Per un approfondimento sulle trasformazioni della struttura socio-occupazionale e l'interpretazioni politiche e sociali delle classe medie in Argentina, si veda Svampa M. (2001), *Las clases medias en la Argentina*, cap 1.

America, fatto che può essere dovuto alla mancanza di infrastrutture adeguate sia nel centro della città, che nelle periferie. Le principali vie d'accesso al centro della città nelle ore di maggiore traffico erano colme di ingorghi e lunghe code fino all'ingresso alla capitale del paese. Sempre a fine degli anni '80, la disponibilità di una linea telefonica nella abitazione poteva variare il valore commerciale della stessa a più o meno U$s 1000-2000 [Roberts F. 2006].

Un intervento rilevante per lo sviluppo delle UC e motivo principale della loro localizzazione è stato il miglioramento della rete viaria che collega il centro della città con le periferie, in particolare l'allargamento dell'Accesso Nord. Lo sviluppo della telefonia mobile fu l'altro elemento che, insieme al miglioramento dell'accessibilità alla città, permise di creare le condizioni per attivare il processo di conversione del uso delle abitazioni all'interno delle UC, da residenze occasionali a residenze permanenti, e permise di allargare l'offerta di terre per la costruzione di nuove UC. Le terre che cominciavano a far parte del mercato delle urbanizzazioni chiuse, fino a quel momento avevano un valore definito dalla redditività agricola, che era molto inferiore da quella residenziale.

La quantità totale delle urbanizzazioni chiuse esistenti fino ai nostri giorni o quelle in fase di realizzazione sono molto difficili da precisare. Dati provenienti da diverse fonti permettono di stimare nella Regione Metropolitana di Buenos Aires, cioè nel area compressa da tutti i *partidos* che formano l'Aglomerado Gran Buenos Aires (mappa XII – app. cartografica), una totalità di circa 672 urbanizzazioni chiuse nell'agosto 2007, includendo in questo numero tutte quelle che rispondono a diverse denominazioni di mercato, esattamente come si indica nella tabella 6.4.

Per quanto riguarda la loro localizzazione, i casi identificati sono relativamente concentrati in alcuni *partidos* della Regione Metropolitana, come il caso di Pilar nell'area nord, con 175 urbanizzazioni di differenti tipologie, che rappresentano il 26,4% del totale delle UC esistenti nell'area metropolitana. Segue il Tigre con il 12,8% delle UC, San Isidro ed Escobar con rispettivamente l'8,4% e il 7,59%. Tutte questi appartengono alla zona sud dell'AMBA. La quarta concentrazione per quantità di UC è Luján, con il 5,8% e 39 unità. Il resto delle urbanizzazioni chiuse si distribuisce con maggiore omogeneità nelle zone ovest e sud.

Tab. 9.4: 15 principali concentrazioni di UC nella Regione Metropolitana di Buenos Aires (dati al 2007)

Municipio	***Anello periferico d'appartenenza***	***Numero di Urbanizzazioni chiuse per tipologia***							
		Quartiere privato	***Country club***	***Club di chacra***	***Club nautico***	***Mini-quartiere***	***Condo-minio***	***Mega progetti***	***Totale UC***
Pilar	CU4	103	44	2	0	3	18	5	175
Tigre + Delta	CU3/CU4	43	5	0	15	12	7	4	86
San Isidro	CU1	23	0	0	2	18	11	0	54
Escobar	CU4	27	14	0	4	3	0	3	51
Luján	Fuori AMBA	8	14	13	0	2	0	2	39
San Miguel	CU3	13	3	0	0	5	2	0	23

Exaltacione de la Cruz	Fuori AMBA	6	4	10	0	0	0	0	20
Esteban Echeverria	CU3	8	10	0	0	0	0	1	19
San Fernando	CU3	10	0	0	3	4	0	1	18
Cañuelas	Fuori AMBA	5	8	5	0	0	0	0	18
Moreno	CU3	9	7	0	0	0	1	0	17
Ezeiza	CU3	10	5	1	0	1	0	0	17
La Plata	Fuori AMBA	6	9	0	0	1	0	0	16
Berazategui	CU2	5	4	0	1	1	0	3	14
Zarate	Fuori AMBA	2	3	8	0	0	0	0	13
Totale		278	130	39	25	50	39	19	**580**

Fonte: elaborazione propria su base "Urbanizaciones privadas Gran Buenso Aires" [disponibile on line: http://www.urbanizacion.com]

La distribuzione delle UC per area è nettamente orientata verso il nord, con 442 urbanizzazioni presenti in questa zona, segue la zona sud con 118 e con 112 la zona ovest. Delle 15 principali concentrazioni di UC nell'intera regione, 7 Municipi corrispondono all'area nord e concentrano 417 urbanizzazioni, che rappresentano il 62% del totale delle UC. È per questo motivo, che la seconda area di analisi di dettaglio sarà giustamente la zona a nord-ovest della Regione Metropolitana di Buenos Aires dove si localizza la maggior concentrazione di UC.

4.9 Zona Sud della CBA

L'area di studio localizzata nella zona sud-ovest della CBA, è delimitata dai centri di gestione e partecipazione (CGP) n° 5 e 8. Detta delimitazione spaziale risponde all'obiettivo di poter studiare nel dettaglio solo una porzione dell'intero territorio con caratteristiche frammentarie. Pertanto, gran parte delle considerazioni esposte su quest'area possono essere estese all'arto territoriale che segue il letto del Riachuelo del porto (La Boca), fino all'Avenida General Paz. Fanno parte di questo arco territoriale il quartiere Villa Riachuelo, Villa Soldati, Nueva Pompeya, Barracas e La Boca, con una lunghezza approssimata di16 km, per una larghezza che varia tra i 7 km nelle prossimità dell'Av. General Paz e i 4 km all'altezza della stazione Buenos Aires della ferrovia Gral. Belgrano (*mappa XXIII – app. cartografica*).

L'INDEC, nella redazione del Informe "*Encuesta de Hogares* 2005", presenta i risultati dell'analisi statistica, utilizzando come unità territoriale i CGP, i quali vengono raggruppati in quattro zone. La distribuzione dei CGP per zone è la seguente:

Tab. 10.4: Distribuzione di CGP per zona (mappa VII – app. cartografica)

Zona	***CGP***
Nord	13 – 14 ovest – 14 est – 2 nord
Sud	8 – 5 – 4 – 3
Ovest	7 – 9 – 10 – 11 – 12
Est	1 est – 2 sud – 6

Fonte: Dirección General de Estadísticas y Censos (G.C.B.A.)

L'area d'analisi confina a nord con la via Curapaligüe, Av. Asamblea, e Pavón; a est con l'Av. Sáenz; a sud con il Riachuelo; a sud-ovest con l'Av. General Paz; a nord

ovest con l'Av Eva Perón. Conta con una popolazione totale di 327.833 abitanti (dato al 2006), che rappresenta il 10,8% del totale della popolazione della CBA.

Esaminando la distribuzione della popolazione per fascia d'età, il valore più significativo emerge dell'alta concentrazione di bambini, con un 17,4% per il CGP n° 5 e un 17,5% per il CGP n° 8. Valori questi che superano la media della CBA che è pari al 12%. La predominanza di popolazione infantile, o minorile, si mantiene alta anche nelle fasce d'età fino ai 19 anni [EAH 2005] (*tab. 47 – app. statistica*).

Qualità urbana

A differenza dell'area nord e ovest del CBA, che videro una rapida espansione urbana tra il 1895 e il 1904, l'area della nostra analisi ebbe un notevole aumento della popolazione e una forte trasformazione di aree incolte o abbandonate in aree urbanizzate tra i primi anni del 1900 e il 1940.

La qualità urbana è decisamente inferiore ad altre zone sia della CBA, sia di altri comuni della prima corona periferica. La qualità delle abitazioni è in buona parte inferiore alla media del resto della città e presenta nuclei dove la qualità è fortemente degradata anche rispetto all'interno dell'area di studio.

C'è una importante quantità di industrie, in funzionamento e in disuso, aree con forte inquinamento ambientale e, sugli argini del Riachuelo, il carattere urbano è quasi inesistente e predomina un paesaggio industriale non curato, con magazzini e capannoni di varia natura. Ci sono molte aree di manovra, aree di sosta, depositi delle ferrovie, che caratterizzano fortemente l'asseto territoriale.

Per quanto riguarda le fonti d'inquinamento, il Riachuelo, senza dubbio, rappresenta uno degli elementi naturali più degradati e rischiosi del sistema ambientale. Esso scorre lungo tutta l'area, definendo anche il confine della CBA a sud; oltre al fiume ci sono diverse scariche di rifiuti, alcune regolari e altre abusive, sfasciacarrozze e "cimiteri d'automobili", come vengono chiamate dalla popolazione locale. Molte attività industriali si allargano dentro il tessuto residenziale, creando aree di uso misto industriale-residenziale. Vale ricordare che le industrie localizzate in quest'area non sono infrastrutture moderne compatibili con l'uso residenziale, ma antiche industrie che, in gran parte, non si adempiono ai limiti di emissioni di agenti inquinanti nell'ambiente definiti nei trattati internazionali.

Qualità delle abitazioni: abitazioni al di sotto dello standard

Il censimento che realizza il GCBA considera due tipologie di abitazioni al di sotto dello standard, gli *inquilinatos*[2] o affittacamere e i *ranchos*[3] o *casillas*[4]. Per quanto

[2] Inquilinato *o* conventillo*: Si considera* inquilinato *la stanza all'interno di un'affittacamere, che può essere stato costruito appositamente o ristrutturato per contenere diverse stanze con uscita ad uno o vari spazi comuni, e che ha per finalità l'alloggio permanente di persone in qualità d'inquilini. Generalmente gli edifici hanno servizi igienici e cucine di uso comune.*

riguarda la prima categoria la maggiore concentrazione si trova a ridosso del porto nei quartieri di La Boca e Barracas; dove anni fa si concentrava la maggior parte degli immigrati, lavoratori portuari, e dei mercati generali che si trovavano nell'area centrica della città.

Invece, le concentrazioni più importanti di *casillas* nella CBA si trova nell'area di analisi. Non è casuale che la maggiore concentrazione di *casillas* si trovi in corrispondenza di aree ad alta presenza d'insediamenti informali, poiché questo tipo di abitazioni sono tipiche delle villas. Nell'area d'analisi la superficie destinata ad uso residenziale è molto ridotta, a causa della presenza di industrie di medie e grandi dimensioni, di molte aree abbandonate o in disuso, di aree interstiziali poco accessibili, di discariche di rifiuti, di rottami, di inceneritori, di piante di depurazione dell'acqua, ecc.

Nell'area d'analisi della superficie destinata a uso residenziale, l'80% è occupata da abitazioni al di sotto dello standard e, considerando che i *ranchos* si trovano prevalentemente nelle aree rurali, la stragrande maggioranza sono abitazioni di tipo *casillas*. Un altro parametro utile a dimensionare il livello di concentrazione di questo tipo di abitazione è la presenza media in tutta la superficie della città, che è pari a 1,27%, mentre nell'intera area di studio e superiore al 40% (*mappa XIII e XXII– app. cartografica*).

Dell'intera area d'analisi, emerge un settore dove si concentrano maggiormente tutti gli elementi che frammentano l'area, così come sono più evidenti gli effetti che ricadono sul territorio. La presenza concentrata sia di diverse tipologie frammenti, sia di effetti territoriali visibili hanno consentito l'identificazione di un sistema di relazioni tra le caratteristiche fisico spaziali del territorio, i frammenti e la qualità dei servizi e degli spazi pubblici. La configurazione relazionale (cioè, come coesistono) di queste tre componenti hanno consentito di identificare e analizzare una "centralità negativa". L'elemento dominante della centralità è la Villa 1-11-14. Quest'ultima è stata considerata come il baricentro fisico per lo studio delle centralità negative nella zona sud (*mappa XXIV e XXV – app. cartografica*).

La Villa 1-11-14 dall'interno

La villa 1-11-14, più conosciuta come la "villa del Bajo Flores", come la chiamano i cittadini di Buenos Aires, si trova a cavallo tra il quartiere Flores e Nueva Pompeya e limita con Villa Soldati[5] e Parque Chacabuco. Oggi occupa la zona compressa tra l'Av.

---

[3] Rancho (accampamento, baracca, capanna). Si considera rancho l'abitazione con uscita diretta all'esterno (gli abitanti non devono attraversare corridoi né spazi d'uso comune), costruita originalmente per essere abitata da persone e generalmente fatta con muri di fango (o melma), pavimento sterrato, e copertura di lamiere metalliche o paglia. E proprio delle aree rurali.

[4] Casilla, invece, è l'abitazione con uscita diretta all'esterno, costruita originalmente per essere abitata da persone, e abitualmente fatta con materiali di bassa qualità o rifiuti. È tipica delle aree urbane.

[5] La denominazione "Villa" è stata utilizzata tradizionalmente per segnalare "piccole città", l'accezione di *villa* come borgate, favelas, *falasterios o slums* e posteriore, e risale, nel caso di Buenos Aires, agli anni

Perito Moreno, la via Varela, il Club D.A.O.M., l'Av. Rientra e l'Av. De Vedia (*mappa XXIV e XXV – app. cartografica)*.

La villa forma parte di un sistema abbastanza complesso, che si distribuisce lungo l'area sud della CBA. Questa area, parallela al *Riachuelo,* si stende per circa 13 km partendo dalla bocca del fiume fine all'incrocio di questo ultimo con l'Av. General Paz, interessando parte dei quartieri: Villa Riachuelo, Villa Soldati, Nueva Pompeya, Barracas e La Boca, per quanto riguarda il lato del fiume che appartiene alla CBA; dall'altro lato del fiume interessa i Partidos[6] di Lomas de Zamora, Lanus e Avellaneda. E' una fascia nella quale sono presenti aree urbane tradizionali, nuove urbanizzazioni di carattere sociale o popolare, spazi vuoti e abbandonati, aree per attività industriale, aree con prevalente uso residenziale e un'importante concentrazione di villas.

Detta villa è la più grande e popolata della CBA, oggi conta con più di 23.000 abitanti [Cravino 2006]. L'insediamento nacque a metà degli anni '50, dopo la caduta del Governo di Juan Peròn. Le prime "pseudoabitazioni" furono costruite con materiali residui, cartone, lamiere di zinco, plastica ecc. Tra i primi arrivati si contavano una gran varietà di migranti latinoamericani (boliviani, paraguaiani, uruguaiani, peruviani, ecc.) e molti argentini provenienti dalle provincia, principalmente di quelle più povere, Tucumán, Chaco, Santiago del Estero.

La villa nacque su un terreno depresso, quindi inondabile e che per molti anni era stato utilizzato, così come una buona parte del area circostante, come grande discarica dei rifiuti prodotti dal resto della città. I primi arrivati hanno dovuto lavorare sodo per coprire gli stagni, rialzando il livello del terreno e fare spazio tra le cumuli di spazzatura lasciati in questa zona e questo lavoro condiviso, senza dubbio, ha tracciato una delle caratteristiche principali dei rapporti interpersonali all'interno della "comunità" che si stava creando.

Al interno della villa c'è un Liceo, che dovuto al alto indice di natalità in età adolescenziale, possiede annesso un asilo nido. Ci cono al meno 50 mense popolari dove si nutrono le famiglie che non riescono a trovare i mezzi economici per sfamarsi. Esiste anche una stazione radio: FM Bajo Flores, che funge da nucleo per l'organizzazione sociale della villa. Ci sono attività commerciali che permettono a le donne con vari figli di restare a casa e di produrre un qualche guadagno. Tra le attività commerciali principali ci sono *kioscos*, parrucchieri, *take-away*, e *phone centres* (*locutorios*). La domenica è la giornata della fiera latinoamericana, dove si possono acquistare o scambiare prodotti e alimenti di molte culture latine diverse, che gli esterni alla villa chiamano "lo shopping dei poveri".

La popolazione che abita le villas non è un dato certo. Il censimento del 2001 ha registrato solo in questa villa 7.000 famiglie e una popolazione totale di 23.000 abitanti. I referenti[7] della villa parlano di almeno 35.000 abitanti, dato che viene spiegato con il

30, con la formazione del primo insediamento con queste caratteristiche, la Villa Esperanza. Bernardo Verbisky in un suo articolo è stato il primo ad usare il termine "Villas miseria" per denominare gli insediamenti informali/illegali.

[6] Avellaneda, Lanús e Lomas de Zamora fino a 1904 avevano il nome di Barracas al Sud.

7 Il referente della villa è la persona eletta per votazione diretta dai residenti dell'insediamento stesso per

costante aumento della popolazione della villa. Comunque sia, l'indice d'affollamento[8] è estremamente alto in entrambi casi, considerando che detto tasso tiene conto del numero di persone per stanza e che una gran parte delle abitazioni hanno una o due stanza, al massimo. Il risultato di tale situazione è chiaramente una qualità abitativa molto deficitaria, inoltre, per quanto riguarda la nazionalità degli abitanti, i referenti affermano che l'80% degli abitanti di questa villa sono stranieri di Bolivia e Paraguay.

Analisi dello stato di fatto: usi del suolo

Il primo anello intorno alla villa si caratterizza, al nord, per la presenza del quartiere di abitazioni popolari (QAP) Presidente Rivadavia, con più del 90% del suolo destinato ad uso residenziale, detto quartiere ha una area di pertinenza non edificata né attrezzata di uso pubblico di approssimativamente il 10% della superficie totale. L'altezza media dei fabbricati non supera i due piani.

A nord-ovest, fino al corso Castañares, si localizza il Magazzino Balbastro appartenente al Governo della Città di Buenos Aires e il Club D.A.O.M. e il Club Piñero. Il Magazzino Balbastro ha una superficie costruita inferiore al 20% del totale della superficie del terreno; Il Clubs D.O.A.M. ha un area costruita di circa il 20% della superficie totale del terreno e l'80% restante è un'area verde attrezzata per la pratica di sport; il Club Piñeri è un unico volume a forma di "U" senza aree verde.

A ovest, sempre fino al Corso Castañares, si trova lo stabilimento Varala, ex O.S.N. (Obras Sanitarias de la Nación) di trattamento del acqua. Occupa tutto l'area compresa tra il corso Perito Moreno, il corso Castañares il viale Varela. Subito dopo il corso Castañares, sempre in direzione ovest, si localizza il cimitero di San Jose de Flores.

A sud e sud- ovest ci sono tre grandi aree per attrezzature sportivo-recreative: il Club e centro sportivo San Lorenzo de Almagro. Nel 1994 è stato costruito lo Stadio Pedro Bidegain appartenente al Club. Continuando in direzione sud, si ricompone parzialmente la griglia ortogonale della trama urbana tradizionale e aumenta la percentuale di superficie ad uso industriale, che arriva fino al 50% in quasi tutta l'area, con alcuni isolati dove questa percentuale supera il 90%. Le attività di tipo commerciale si distribuiscono con valori inferiori al 25%. Ci sono solo due isolati che possono essere considerati i nuclei delle attività commerciali, con un valore tra il 30% e il 50%. Gli usi residenziali, sebbene ridotti, completano il quadro delle percentuali, alternandosi con gli usi industriali, commerciali e le infrastrutture tecnologiche.

Al est della villa passa la linea sud della ferrovia General Belgrano, linea che si compone di due percorsi differenziati, uno Buenos Aires-Gonzalez Catán e l'altro Puente Alsina-Marinos del Crucero Gral. Belgrano. Sempre nella stessa direzione, gli usi industriali e residenziali si alternano con una media tra il 50% e il 75% destinato a industria, mentre il resto ricade interamente negli usi residenziali. Non ci sono nuclei di attività commerciale ne di attrezzature. La griglia mostra un forte cambiamento di

rappresentali ante le autorità locali.

8 *indice de hacinamiento*: L'indice d'affollamento tiene conto del numero di persone che vivono per stanza.

direzioni e di proporzioni, pur conservando la grandezza.

In direzione nord, prevalgono gli usi residenziali e la fascia a ridosso della villa mostra valori che, a seconda degli isolati, variano dal 25% al 50%. Nella fascia subito dopo fine alla ferrovia General Sarmiento la media aumenta, passando dal 50% al 75% per raggiungere in alcune aree con il 100%. Gli usi industriali sono maggiormente concentrati solo sulla prima fascia d'analisi, mista con usi residenziali (solo in alcuni casi superando il 50%) e, man mano che ci si sposta verso nord, gli usi industriali diminuiscono o scompaiono perfino in alcune aree. Le attrezzature aumentano verso il nord, anche se la prima fascia a ridosso della villa non presenta valori significativi.

Nella direzione nord-est si trova, quasi a ridosso della villa, il QAP Juan XXIII, caratteristico per il disegno irregolare della pianta, della tipologia a torre e dell'assetto urbanistico, che ignora la griglia della trama che lo circonda, e il QAP Presidente Illia, che riprende la griglia e riproduce la tipologia di case a schiera su tutta l'area del quartiere, senza lasciar aree di uso pubblico diverse delle circolazioni.

Densità abitativa

Secondo i dati del censimento del 1991 la densità abitativa nell'area d'analisi mostra che all'interno della villa si distinguono tre valori ben definiti, i quali corrispondono a tre momenti diversi nella formazione della stessa. Il valore più basso, (da 0 a 101 ab/ht) corrisponde alle aree interne in fase di formazione, cioè le aree d'espansione della villa in quelli anni; il secondo livello (da 101 a 145,20 ab/ht) corrisponde all'area centrale, che fino a quel momento costituiva una villa a sè; il terzo valore, che corrisponde al quarto nella scala totale (da 226,80 a 369,90), si localizza all'estremo est dell'attuale villa[9].

L'area esterna alla villa ha una densità media molto bassa, che corrisponde al primo livello di misurazione (da 0 a 101 ab/ht), e che, insieme alle grandi aree non residenziali che si trovano nelle vicinanze, fa di questa area la meno popolata della città, salvo poche concentrazioni molto puntuali con livelli di densità alti e molto alti. Vale osservare che le concentrazioni con i valori più alti a ridosso della area della villa corrispondono ai complessi di abitazioni popolari. Tra questi ultimi e la villa si identifica una piccola area compatta con almeno tre livelli di densità diversa (come abbiamo detto prima con una forte dinamica di crescita). Detta "nucleo abitativo", l'area ha un anello di densità molto bassa intorno, al nord di questo anello i valori della densità crescono in forma continua fino ad arrivare ai valori più elevati, che si trovano nell'area centrica della città e lungo gli assi della ferrovie. Verso sud, il distacco con le aree consolidate si allarga oltre il Riachuelo, dove nuovamente si ricompone il tessuto urbano e le densità aumentano seguendo sempre gli assi principali del trasporto.

Analizzando la distribuzione delle densità in tutta l'area metropolitana si verifica che gli assi principali di trasporto, sia collettivi che individuali, attraggano le maggiori

[9] Questo insediamento ha il nome tecnico di Villa 1-11-14 perché inizialmente erano tre villas diverse che allargandosi conformano un unica area.

concentrazioni di abitanti. Nonostante il passaggio della ferrovia General Belgrano sud, non si verifica la stessa attrazione di abitanti, infatti il primo tratto della ferrovia passa proprio nell'area meno popolata a sud della villa.

Livello socio-abitativo[10] *o indice d'affollamento*

Al interno della villa, il livello socio-abitativo, cioè il rapporto tra il numero di persone che risiedono un'abitazione e il numero di stanze che essa possiede, raggiunge il livello massimo, che va da 1,24 persone per stanza e oltre. Considerando che la famiglia media al interno di una villa si compone di 7 persone, e che le abitazione non hanno più di due stanze, salvo alcune eccezioni, è facile arrivare ad un livello socio-abitatavi che superi il 1,24.

Inoltre, è interessante quello che succede nell'area circostante alla villa. Dall'analisi della densità è emerso che l'area – escludendo le villas e i complessi di abitazioni popolari - ha una densità molto bassa, che però, analizzando il livello socio-abitativo, risulta molto omogeneo. Più nel dettaglio, al nord della villa il livello di affollamento è superiore a 1,24, sia nei complessi di abitazioni popolari che si trovano a ridosso della villa, sia nel primo anello d'isolati che li circonda. Dopo questa area omogenea, l'indice d'affollamento cala in maniera significativa, nell'arco di pochi isolati, raggiungendo il livelli di minore affollamento, quindi di migliore qualità della vita, nelle prossimità della ferrovia, in coincidenza con la stazione e il centro di Flores. Verso sud, e fino al Riachuelo, l'indice d'affollamento massimo si alterna con grandi aree verdi pubbliche e private.

Servizi e infrastrutture per la mobilità

Uno dei limiti della villa è l'Av. Perito Moreno, la continuazione dell'autostrada Perito Moreno che all'incrocio con l'autostrada 25 de Mayo si riduce di larghezza e continua come strada principale (in parte a scorrimento veloce) fino all'Av. Almancio Alcorta nel quartiere Nueva Pompeya, al limite con Barracas.

- *Trasporto privato su gomma*: la rete primaria d'infrastruttura per il trasporto evidenzia una rottura nell'area d'interesse. L'Av. General Paz, che segna il limite della CBA dal resto dell'Area Metropolitana, l'autopista 25 de Mayo, l'autopista Perito Moreno sono equidistanti dall'area della villa, però non creano un collegamento con il resto della città, anzi demarcano un limite che si traduce nella qualità dello spazio urbano. Nello spazio sottostante delle autostrade si trovano alcune delle villas.
- *Trasporto pubblico su gomma*: Dai percorsi e dalla densità degli autobus si evidenzia che la zona analizzata ha una forte diminuzione della copertura di

[10] L'innovazione in questa variabile è l'approfondimento che è stato fatto dal 1984 con rispetto alla definizione dei livelli di povertà. L'Indec ha realizzato uno studio sul livello di necessità basiche insoddisfatte (necesidades básicas insatisfechas) e simultaneamente ha stabilito come media di povertà il coefficiente di persone per stanza (coeficente de personas por cuarto) o livello socio-abitativo, che è determinato dalla media ponderata delle condizioni di affollamento delle abitazioni.

trasporto pubblico su gomma, rispetto ad altre zone all'interno della CBA e del primo anello d'urbanizzazione. La bassa densità di popolazione dovuta alle grande aree verdi a ridosso della villa fanno sì che la rete dei mezzi pubblici allarghi la maglia, riducendo l'intensità dei servizi e lasciando poche alternative gli abitanti della zona.

- *Trasporto ferroviario di superficie (metro di superficie)*: Recentemente è stata costruita una nuova linea metropolitana e varie allargamenti di quelle esistenti. La linea H, è la prima linea che si costruisce dopo 60 anni, e collega il sud della città con il nord, facendo capo nei quartiere Nueva Pompeya e Retiro.
- *Trasporto ferroviario regionale/nazionale*: Ci sono 7 linee che formano la rete di trasporto ferroviario di superficie. Tutte hanno un capolinea al centro delle città e si estendono verso l'interno dell'area metropolitana. Solo una linea, la Belgrano Sud, percorre l'area d'interesse sia da un lato che dell'altro del Riachuelo. Questa è la linea meno valorizzata dell'intera rete e serve alla popolazione più povera, con minori risorse sociali e culturali [AABA 2007].

4.10 Zona Nord del AMBA

La zona nord del AMBA si caratterizza per l'intenso sviluppo immobiliare che negli ultimi decenni ha trasformato completamente l'assetto territoriale. Gran parte dello sviluppo è stato possibile grazie alla costruzione e posteriore allargamento di uno dei tre corridoi più dinamici dell'area metropolitana: l'Acceso Norte. L'Acceso Norte è l'accesso ai 120 km di autostrade che collegano la Città di Buenos Aires con la città di Fatima (nel *Partido* di Pilar), Campana e Tigre. È composto da 24,4 km dell'Av. General Paz, che al suo 12° km si collega con la Panamericana o Strada Nazionale n°9. Quest'ultima possiede tre diramazioni, una al km 20, che si estende per 8,3 km in direzione Tigre (Strada Nazionale A003-*Ramal* Tigre), un'altra al km 32, che si estende fino al km 57,1 in direzione Pilar (Strada Nazionale n°8-*Ramal* Pilar), e la terza sempre, partendo dal km 32 della Panamericana, si estende fino al km 72,9 e raggiunge l'ingresso al porto di Campana (*Ramal* Campana) [OCCOVI 2007].

L'approfondimento, corrisponde all'area maggiormente servita dall'Acceso Norte, tra il km 18 della Panamericana, poco prima della diramazione Tigre, il km 57,1 del *Ramal* Pilar e il km 50 del *Ramal* Campana (fino alla città di Belén de Escobar). I *partidos* parzialmente interessati dall'area di approfondimento sono: San Isidro, San Fernando, Malvinas Argentinas, Tigre, Escobar e Pilar.

Come accennato precedentemente, l'analisi della zona nord dell'AMBA ha come scopo quello di affrontare con maggiore dettaglio le dinamiche che emergono dalla presenza di numerose UC in un determinato territorio. Nelle seguente tabella (*tab. 8.4*) si presentano le tipologia e il numero di UC esistenti al 2007 nei *partidos* interessati dall'analisi.

Tab. 11.4: UC nei Partidos dell'area d'analisi nord (dati al 2007)

Municipio	***Anello periferico d'appartenenza***	***Numero di Urbanizzazioni chiuse per tipologia***							
		Quartiere privato	***Country club***	***Club di chacra***	***Club nautico***	***Mini-quartiere***	***Condo-minio***	***Mega progetti***	***Totale UC***
Pilar	CU4	112	45	2	0	3	18	5	185
Tigre + Delta	CU3/CU4	46	5	0	12	12	9	4	88
San Isidro	CU1	22	0	0	2	17	10	0	51
Escobar	CU4	27	14	0	4	3	0	4	52
San Fernando	CU3	10	0	0	3	4	0	1	18
Malvinas Argentinas	CU3	4	5	0	0	0	0	0	9
Totale		***210***	***68***	***2***	***24***	***40***	***36***	***13***	***393***

Fonte: elaborazione propria su base "Urbanizaciones privadas Gran Buenos Aires" [disponibile on line: http://www.urbanizacion.com]

Del totale di UC presenti nella regione metropolitana, il 58% di esse si localizzano nell'area di studio. Vale ricordare che i dati a livello di *Partido* saranno un punto di riferimento fondamentale per elaborare molte delle considerazioni di questo analisi.

Rassegna normativo- urbanistica

A differenza dell'analisi dell'ambito sud, in questo caso ogni singolo *partido* presenta caratteristiche fisico-spaziali particolari, a causa dell'evoluzione della normativa urbanistica. Dalla costruzione dei primi c*ountry club* (*club de campo*), a inizio degli anni '30, e posteriormente di altre forme di club, che seguendo le trasformazioni nei comportamenti sociali (principalmente legati all'uso del tempo libero a partire degli anni '40), incorporano spazi per attività sportiva di varia natura. Per molti anni questo tipo di urbanizzazione rispondeva alla suddivisione territoriale dettata dalla *Dirección Provincial de Geodesia*, e, pertanto, la rete viaria doveva essere ceduta alla Provincia in carattere di "bene di pubblico dominio". Cioè, le strade, per la loro natura pubblica, legalmente dovevano avere accesso libero.

I governi locali (le Municipalità) hanno consentito ai *country club* di avere l'accesso controllato e ristretto. Anche se le strade non erano proprietà privata ma di dominio pubblico, gli spazi ricreativi, come il club house e tutte l'infrastrutture sportive, erano private. Per la loro gestione venivano costituite diversi tipi di entità, come le società anonime e le cooperative di servizi, che vincolavano chi acquisiva una proprietà dentro il club a partecipare alla manutenzione dell'infrastruttura, associandosi all'ente promotore. In alcuni casi, il regime di obbligatorietà a partecipare alla manutenzione dell'infrastrutture senza un supporto legale ha portato a litigi tra gli amministratori dei club e i proprietari.

La legge 13.512/48, conosciuta come legge di Proprietà Orizzontale, era destinata a permettere la proprietà privata individuale degli appartamenti all'interno di edifici, vietata fino a quel momento dal Codice Civile. Questa legge, basandosi sul modello legislativo francese, che prevedeva come modalità di possesso predominante quello

dall'affitto e non della proprietà privata come in Argentina, favorì, in un momento di stabilità economica, lo sviluppo della costruzione di abitazioni in tutta l'area metropolitana e rafforzò la tendenza, che si veniva consolidando da qualche anno nelle classi più benestanti, ad avere una casa di campagna di proprietà. Inoltre, ha permesso argomentare legalmente la chiusura perimetrale dei *country club*, grazie ad una interpretazione falsata del testo della legge, la quale si riferiva esclusivamente a ad appartamenti in edifici o palazzi e non a quartieri o club.

L'irregolarità della chiusura perimetrale dei country club e della proprietà delle strade interne, trova nell'articolo 67 della legge 8.912/77 un primo accenno di sgravio della violazione del codice civile, dando la possibilità ad associazioni di proprietari di lotti all'interno di un country club in cui erano presente strade pubbliche, di contrattare direttamente con la Municipalità di pertinenza, sia per la chiusura perimetrale dell' area, sia per usufruire di servizi pubblici. Un altro elemento rilevante di questa legge sono le norme tecniche che stabiliscono per i country club:

- il disegno urbano interno (dimensioni minime della frazione, dimensioni dei loti, distribuzione degli usi del suolo, ritiri minimi, altezze massime, larghezza delle strade, ecc.);
- la dimensione urbanistica esterna (massimo di abitazioni, distanza minima tra perimetri dei club -7km- e servitù di passaggio).

Nei fatti le norme di disegno urbano interno sono state rispettate, mentre quelle urbanistico esterne non sono state rispettate sia per violazione vera e propria della legge, sia per modificazione della legge. La distanza minima tra le urbanizzazioni chiuse, dopo essere ignorata dai proprietari dei club e tollerata dalle amministrazioni locali, venne annullata dal decreto 1549/83, che inoltre, autorizzò la costruzione di urbanizzazioni chiuse in suoli non adatti all'agricoltura intensiva o estensiva, lasciando un ampio margine d'interpretazione dovuto alla mancanza di criteri di valutazione d'idoneità del suolo.

Nove anni dopo, si sancì il decreto provinciale 9.404/86, che regolamentava la legge 8.912. In questo decreto, furono definite le condizioni legali per lo sviluppo specifico di urbanizzazioni chiuse o private. Suddetto decreto, nel dettaglio, semplificava la procedura di autorizzazione per la chiusura perimetrale di nuove urbanizzazioni, garantiva giuridicamente l'indissolubilità tra le aree comuni e le aree delle abitazioni e liberalizzava la tipologia di entità giuridica che poteva amministrare un *country club*.

Regola insediativa

In queste breve rassegna normativa si evince come le UC hanno acquisito legalità in base a fatti compiuti, ad annullamenti di normative precedenti o alla semplice tolleranza delle amministrazioni locali (i municipi). Nonostante ciò, nell'osservare la situazione attuale delle UC, per quanto riguarda la loro localizzazione, dimensioni, tipologia di servizi e accessibilità si avvertono delle regole d'insediamento dettate dal mercato immobiliare. L'area analizzata interessa 6 *partidos* (o municipi), molto diversi tra loro, sia per le caratteristiche socio-culturali, sia per la configurazione fisico-spaziale del consolidato urbano. I *partidos* di San Isidro e San Fernando, quelli più prossimi alla

CBA, si caratterizzano per la presenza delle UC più piccole, molte delle quali raggruppano soltanto una decina di abitazioni in lotti che non superano mezzo ettaro, utilizzando principalmente le tipologie: quartiere privato, miniquartiere o condominio. Le piccole dimensioni delle UC, si coniugano con pochi servizi comuni o spazi per attività sociale e sportiva. Tale situazione si spiega per la loro vicinanza al tessuto urbano tradizionale dove l'offerta di servizi è molto accessibile.

Mano a mano che ci si allontana dalla CBA, la trama urbana si dilata, le aree non urbanizzate aumentano e si ampliano con esse le dimensioni delle UC, cambiando in questo modo la tipologia di UC dominante, da quelle più urbane a quelle più rurali come i *country club*, i *farm clu*b (*Club de Chacra*) o i megaprogetti. Una terza distinzione la si trova in quelle UC che necessitano per la loro offerta d'attività sportiva di una certa localizzazione, come è il caso del club nautico, che richiede l'accesso ai corsi d'acqua, o i club aeronautici o i golf club, che necessitano di grandi superficie libere. La loro distribuzione territoriale, non è casuale e segue gli assi stradali principali verso nord. Nell'area di studio, l'accesso nord è il principale collegamento con la CBA e la loro localizzazione è molto spesso associata al km e alla diramazione d'accesso (Ramal Tigre, Ramal Escobar, Ramal Pilar): ad esempio, il quartiere privato "Roble del Monarca" si localizza nel *partido* di Pilar, nella località di Tortugas Norte, nel Ramal Pilar (della Panamericana) km 47,5, strada provinciale n°8.

San Isidro e San Fernando

La presenza di UC e le caratteristiche urbano-rurale del territorio rendono molto difficile, se non impraticabile, poter parlare di qualità urbana al singolare. Le caratteristiche territoriali ci inducono a considerare diverse qualità della vita urbana, alcune strettamente legate al contesto urbano e altre a quello rurale. Quindi, le diverse realtà che si possono individuare sono: San Isidro e San Fernando, Malvinas Argentinas, Pilar, Tigre ed Escobar.

Nell'area di San Fernando e San Isidro, l'estensione delle macchia urbana della CBA si è consolidato in un tessuto continuo con il centro della città, ciò consegue un buon livello di servizi pubblici urbani e di attività commerciali, di piccole centralità di livello locale e urbano. L'offerta educativa, culturale e i rapporti di vicinato perdurano, sebbene con alcuni cambiamenti verso una maggiore differenziazione in gruppi economicamente omogenei.

Questa prima area sia trova tra il 15° e il 25° km di distanza dal centro della città, collegata sia dalla Av. Panamericana che dal *Tren de la Costa,* che danno una maggiore flessibilità alla mobilità e accessibilità all'area. Il *Tren de la Costa* è una ferrovia di 15,5 km che collega il partido di Vicente Lopez (Stazione Maipù) con la Stazione Delta del partido di Tigre. La Stazione Maipú è collegata al quartiere Retiro attraverso la ferrovia Bartolomé Mitre. Nelle undici stazioni di questa ferrovia c'è una importante offerta di attività culturale, enogastronomia, commerciale, ricreative e sportive. Nella stazione San Isidro c'è, ad esempio, il San Isidro Open Mall, un centro commerciale dotato di 4 sale cinematografiche; nella stazione Delta, invece, si localizza un importante parco gioco, il *Parque de la Costa*.

La presenza dei due corridoi, la Panamericana, insieme al Ramal Tigre da un lato e la ferrovia (Tren de la Costa) dall'altro, ha condizionato la localizzazione delle UC, che si trovano nelle loro vicinanze. In quest'area si trovano le UC di dimensioni minori, con una media che non supera i 0.6 ettari e non possiedono infrastrutture sociale (club house) nè sportive, tranne quelle nautiche, nei casi di localizzazione sulla sponda del fiume.

Vale ricordare che San Fernando e San Isidro, sono state, nella prima metà del 1800, le aree preferite per la localizzazione della residenze estive della classe benestante di Buenos Aires, lasciando su questo territorio una particolare qualità paesaggistica, dettata dalla tipologia della abitazioni (case con grandi giardini o parchi intorno, stili architettonici di pregio), dal verde urbano e dalla posizione privilegiata con rispetto alla costa del Fiume.

Osservando la densità abitativa (San Isidro 5716, San Fernando 164) e la localizzazione dei due *partidos* (San Isidro 15/20km e San Fernando 20/25 km dal centro della città) si può dedurre che la continuità che San Isidro presenta con rispetto alla CBA, finisce bruscamente a San Fernando.

Malvinas Argentinas

Malvinas Argentinas è il terzo *partido* per quantità di abitanti tra i sei compressi nell'area d'analisi, i suoi 291.00 abitanti si distribuiscono sul territorio con una densità abitativa di 4.600 abitanti per km^2 (seconda dopo San Isidro). Si trovano tra il 25° e il 32° km dell'Accesso Oeste e formano parte dell'Aglomerado Gran Buenos Aires.

La struttura abitativa è conformata per il 63,3 % da abitazioni tipo "A", cioè case con tutte le sue componenti in materiali solidi e di qualità accettabile. Il 25,5 % delle abitazione sono di tipo "B", cioè, case che hanno almeno uno delle sue parti costitutive (tetto, suolo, muri) costruiti in materiali precari, non compiute, con problemi si stabilità o d'isolamento. Le abitazione di qualità più scadente, le *casillas*, sono in valori assoluti 5.300 unità e rappresentano il 8% del totale delle abitazioni. Mentre il valore percentuale delle abitazioni tipo "A" si trova di poco sopra media dell'area di studio (56,2%) e dei 36 *partidos* selezionati nella regione allargata dell'*Aglomerado Gran Buenos Aires*[11] (55,8%), la percentuale di abitazioni tipo "B" è alta, sia rispetto alla media dell'area di studio, sia se confrontata con quella dei *partidos* della regione studiata. Il numero di abitazioni tipo *casilla* è il più alto tra i sei *partidos* selezionati, dato che ci permette di confermare la presenza d'importanti insediamenti informali/illegali (villas).

La trama urbana, seppur possiede come base di distribuzione spaziale la griglia

[11] L'Aglomerado Gran Buenos Aires, secondo la definizione del INDEC è costituito da 32 *partidos* che inglobano un area compatta di popolazione. Nella raccolta d'informazione statistica e nell'analisi territoriale regionale non sono stati considerati i 32 *partidos* dell'Aglomerato Gran Buenos Aires, bensì 31, e sono stati aggiunti 6 *partidos* che non vengono considerati nella definizione utilizzata dall'INDEC, essi sono: Exaltación de la Cruz, Luján, Campana, Cañuelas e General Las Heras. Questa configurazione di 36 *partidos* è stata definita, ai fini di questo lavoro, "regione" o "regione studiata".

ortogonale, non è nè uniforme né regolare ed è composta da un insieme di piccole trame ortogonali, intersecate da aree con disegni geometrici curvilinei. Oltre alle UC ci sono molti lotti di grande dimensioni utilizzati per attività industriali. Questa composizione spaziale rende meno visibile la presenza delle UC, le quali si aggiungono ad altri elementi che frammentano il territorio, riducendo la permeabilità e la leggibilità dell'area. Tutte le UC presenti nelle Malvinas Argentinas si trovano immerse nel contesto urbanizzato e la maggior parte di esse si localizzano nell'area nord-ovest del *partido*. Nonostante la localizzazione centrale delle UC, esse dispongono, in tutti i casi tranne uno, di infrastrutture sociali e sportive, fatto che mette in evidenza una forte diversità tra coloro che abitano dentro le mura e coloro che abitano al di fuori di esse.

Esaminando le infrastrutture e la dotazione di servizi pubblici rispetto alle abitazioni, sono emersi i seguenti risultati. La rete d'acqua potabile raggiunge solo 9% delle abitazioni, lasciando il restante 91% alle prese con i pozzi d'acqua o con l'acqua minerale in bottiglia. Infatti, dalle 9 UC presenti nel *partido*, solo 3 sono servite dalla rete d'acqua potabile, e considerando la grande quantità d'acqua necessaria per l'irrigazione delle aree verdi comuni (golf, parchi, campi sportivi, piscine, ecc.), la domanda del servizio è molto elevata a fronte di una offerta molto scarsa. Il valore medio delle abitazioni fornite dal servizio d'acqua potabile sull'area di studio è poco superiore al 55%, mentre la media della regione supera il 70%.

La copertura della rete elettrica, invece, è molto elevata raggiungendo il 96,3% del totale delle abitazioni, mentre la fornitura di gas naturale giunge solo il 70,3% delle abitazioni e il 29,7% si serve di bombole di gas o di piccoli serbatoi di medie dimensioni che vengono riempiti dai camion cisterna. La fornitura di gas a rete nell'area di studio è del 73% e quella della regione analizzata supera di poco l'81% delle abitazioni.

Riguardo i principali servizi pubblici, si rilevano l'illuminazione, la pavimentazione stradale e la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani. I valori riscontrati sono molto positivi, la percentuale di abitazioni raggiunte dall'illuminazione pubblica è pari al 87%, su un 89% di media dell'area di studio e un 91% della regione analizzata. La pavimentazione delle strade è presente nel 70% del totale delle abitazioni, valore inferiore alla media dell'area di studio, che è dell'80%, e alla media della regione, che invece è del 85%. Per ultimo la raccolta di rifiuti solidi urbani nel *partido* di Malvinas Argentinas raggiunge il 96,4% delle abitazioni superando la media dell'area di studio e quella della regione (entrambe 94%).

Pilar

Il *partido* di Pilar possiede il maggiore numero di UC del paese, conta con 185 tra quartieri privati (112), country club (45), *club de chacra o farm club* (2), mini-quartieri (3), condomini (18) e mega-progetti (5). Ha una superficie totale di 372 km^2, divisa in 10 località o *entidades* che albergano i suoi 232.463 abitanti.

La città di Pilar, a differenza degli altri *partidos* dell'area di studio, si è sviluppata autonomamente dalla CBA, configurandosi nel tempo come una importante centralità

urbano-regionale. Si stende tra il 35° km dell'Av. Panamericana (Ramal Pilar) e il 60° km, non più dell'Accesso Oeste che finisce a Fatima (km 57.1), ma della strada provinciale n°8. Il centro urbano di Pilar si trova approssimativamente a 50 km del centro della CBA, distanza questa che ha rallentato lo sviluppo del pendolarismo fino a pochi anni fa, quando le opere di miglioramento dell'Accesso Oeste hanno consentito di raggiungere il centro della città in meno di un'ora di viaggio in macchina.

Oltre ad essere un centro abitato consolidato e con una forte identità, possiede uno dei parchi industriali[12] più grandi di America del Sud (920 ettari), in cui si localizzano 117 imprese nazionali ed internazionali, che attualmente hanno 11.000 addetti e che producono un indotto di altri 10.000 posti di lavoro.

L'offerta culturale è ricca e Pilar conta con 1 teatro, 4 associazioni culturali municipali (Casa De la Cultura), 5 biblioteche, al meno 3 spazi per bambini, un multicinema, due università, 38 scuole elementari municipali e 23 scuole private, 15 delle quali offrono una formazione bilingue.

Oltre alle caratteristiche sociali, culturali ed economiche di Pilar, sono stati analizzati gli aspetti più rilevanti delle infrastrutture, dei servizi e della qualità della abitazioni. Le abitazioni sono in totale 70.290, delle quali il 61,3% corrisponde al tipo "A", il 26,4% al tipo "B"e il 8,6% a quelle della tipologia della *casilla*. Il servizio d'acqua potabile, invece, è oggi messo in discussione dalla popolazione, a causa di sospetti sulla qualità e purezza dell'acqua, nondimeno, perché il servizio idrico copre solo il 25,3% del totale delle abitazioni. Per quanto riguarda la rete elettrica, la copertura giunge al 96,3% del totale delle abitazioni, mentre la rete di gas naturale serve solo il 41,9% delle abitazioni.

La qualità delle spazio pubblico, considerando le caratteristiche delle strade, l'illuminazione pubblica e la raccolta dei rifiuti solidi urbani mostra un leve calo, rispetto sia alla media dell'area analizzata, sia alla regione. Mentre in media, nell'area analizzata, l'81% delle abitazioni hanno strade asfaltate, Pilar ne possiede solo il 56,2% e la media della regione rispetto alla presenza di illuminazione pubblica è del 91%, mentre a Pilar è del 75,6%. Un calo meno significativo si verifica con la raccolta dei rifiuti solidi urbani, che rispetto alla media regionale e dell'area di studio (94%), si discosta solo del 10%, rimanendo comunque entro una soglia ammissibile di qualità del servizio.

Tigre ed Escobar

Tigre ed Escobar sono due realtà molto diverse, nonostante alla luce di questa analisi territoriale presentano elementi comuni di grande interesse. Uno degli elementi che li accomuna e la loro localizzazione alla fine delle diramazioni del connettore principale di circolazione: il Ramal Escobar e il Ramal Tigre. La superficie del *partido* Tigre forma parte del Gran Buenos Aires e parzialmente l'Aglomerado Gran Buenos Aires, mentre Escobar non forma parte del Gran Buenos Aires, pero appartiene parzialmente

[12] Il "Parque Industrial del Pilar" è un consorzio industriale che gestisce all'interno di un area recintata lo spazio, le infrastrutture e la fornitura di servizi alle industri che ospita, fa inoltre attività di promozione e diffusione del complesso.

all'Aglomerado Gran Buenos Aires.

La caratteristica principale che li accomuna è la presenza di UC di tipo Mega-progetti: 4 nel partido Tigre e 4 in quello di Escobar. I 4 mega-progetti del *partido* di Tigre sono: "El Encuentro", urbanizzazione chiusa di 120 ettari, articolata in 526 lotti di 1145 m2 di superficie, che possiede una lago centrale di 11 ettari; "Nordelta", la più grande UC del paese e tra le più grandi di America Latina, che, date le sue dimensioni e l'alta offerta di servizi e infrastrutture, preparata per ospitare 140.000 residenti, è considerata una città privata (*ciudad-pueblo*). Quest'ultima si compone di un'area residenziale, diverse aree commerciali, aree educative, un'area centrale, aree destinate ai moli ed imbarcaderi, un'area per lo sport e un'area per i servizi sanitari. L'area residenziale è divisa in quartieri:

- B° "Portezuelo", di densità residenziale media con un'offerta abitativa tipo condominio d'appartamenti (96 unità da 40 a 90 m^2);
- B° "La Alameda", il primo quartiere inaugurato nel complesso, con 40 ettari, 302 lotti da mediamente 800 m^2 di superficie. Questo quartiere presenta anche due laghi centrali di 2.2 ettari ciascuna;
- B° residenziale "Los Castores", formato da 599 lotti da 1050 m^2 di superficie, uno specchio d'acqua di 150 ha e 29 ha di spazi comuni;
- B° "Las Caletas", di 20 ettari di superficie, divisa in 97 lotti con una superficie tra gli 850 e i 1200m^2;
- B° "La Isla", ubicato al centro del complesso, che ha una superficie di 84 ettari e conta con 273 lotti, di 5000 e di 1200m^2;
- B° "Las Glorietas", formato da lotti di 740 m^2 di superficie intorno ad un lago di 4,5 ha; B° "Barrancas del Lago", che è in fase di una fase iniziale (al momento risiedono solo 20 famiglie), con lotti di 740 m^2;
- B° "Golf Club Nordelta", che è in fase di realizzazione e conterà nelle sue 270 ha con 390 lotti di 1270 m^2;
- B° "Los Sauces", che possiede lotti di 600m^2 in media. Una prima parte dell'urbanizzazione è stata già realizzata (135 lotti), mentre si prevede una seconda fase (290);
- B° "La Bahía", dove si prevede la costruzione di due torri di 64 appartamenti ciascuna, con superfici che vanno dai 39m^2 ai 110m^2;
- B° "Cabos del Lago", che ssarà realizzato su 18 ha divisi in 144 lotti di 1000m^2;
- B° "La Roseta Golf Residences", che è un condominio di lusso con vista al campo di golf, in un lotto di 4 ettari con 280 unità di 120 m^2 in media (la fine della prima parte dei lavori si prevede per il 2009);
- B° "Marinas del Portezuelo" di 1,5 ettari, dove si localizzano 5 torri di 47 appartamenti ciascuna, che hanno una superficie che va dai 50 ai 175 m^2.

Il terzo mega-progetto, Rincon di Milberg comprende, invece, una superficie totale di 60 ettari e conta con 800 lotti di 1145 m^2 distribuiti in 5 quartieri interni. Infine, il mega-progetto "Villanueva" prevede una superficie totale di 700 ettari, organizzata attorno a 9 quartieri, 7 dei quali sono stati già costruiti (San Isidro Labrador, Santa Catalina, Santa Clara, San Agustín, San Marcos, Santa Teresa, San Miguel) e altri 3 sono previsti in futuro (San Francisco, San Gabriel e San Rafael). Ciascuno dei quartieri si distingue per le caratteristiche e dimensioni dei lotti, dando varietà all'offerta commerciale.

I 4 megaprogetti di Escobar sono: "El Cantón", formato da 4 quartieri interni (Islas, Golf, Puerto e Norte), su una superficie di 500 ettari con loti di 800m^2 in media; "El Cazal", ancora non costruito, che conterà 400 ettari divisi in 4 quartieri interni (Las Amarili, Los Jacintos, Los Lirios, Las Calas); "Haras Santa Maria", con una superficie totale di 360 ettari e 1500 lotti di 1100m2; "San Sebastián", che prevede un'urbanizzazione di 1000 ettari e conterà con 13 quartieri privati interni, con 350 lotti per quartiere di superficie media intorno ai 920 m^2.

Per quanto riguarda le infrastrutture e i servizi al di fuori delle UC, è possibile rilevare che, nel partito Tigre la rete d'acqua potabile raggiunge il 62,4% del totale delle abitazioni, la rete elettrica somministra il servizio al 97,2% delle abitazioni e la rete di gas naturale arriva al 70% delle abitazioni. L'illuminazione pubblica si trova sulla media dell'area di studio e poco sotto la media regionale, con l'89% di copertura; mentre le strade asfaltate superano sia la media dell'area studiata, sia quella regionale, con l'87,6% delle abitazioni coperte. Infine, la raccolta di rifiuti solidi urbani si trova poco sotto le soglie medie, con il 92,6%.

Il *Partido* di Escobar, ha una forte deficienza per quanto riguarda la rete idrica, che somministra acqua potabile solo al 27% del totale delle abitazioni. La rete elettrica, invece, risale ad una copertura del 94% delle abitazioni e la fornitura del servizio di gas naturale si ferma solo al 63% del totale d'abitazioni. Il livello d'illuminazione pubblica è sulla soglia media, con un valore dell'87,3%, la strade asfaltate calano un 6% rispetto alla media dell'area di studio, mentre il servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani ha una copertura del 93% del totale delle abitazioni.

Considerazioni finali

Per le sue caratteristiche, la Città di Buenos Aires rappresenta un caso esemplare delle trasformazioni socio-territoriali e spaziali che si stanno verificando, dagli inizi del ventesimo secolo, nei grandi agglomerati urbani, tanto in America Latina quanto nelle altre parti del pianeta. Il concetto di frammentazione ha insiti in sé alcuni aspetti chiave della complessità dell'attuale processo di urbanizzazione e, in particolare, della metropolizzazione delle città.

La forte concentrazione di popolazione in contesti urbanizzati ha generato nuove realtà territoriali precedentemente inesistenti. Città con molti milioni di abitanti, aree metropolitane di dimensioni colossali, consumo eccessivo di risorse naturali e ambientali; questi sono solo alcuni degli elementi distintivi delle grandi metropoli attuali. Le città hanno vissuto un'enorme crescita grazie agli sviluppi tecnologici che caraterizzarono il secolo passato e grazie all'internalizzazione dell'economia, e questi hanno prodotti cambiamenti significativi nella struttura sociale che si riflettono tanto nelle relazioni interpersonali quanto nell'organizzazione collettiva, tradotto in un sentimento di caos e disordine, ma allo stesso tempo anche di vitalità e rinnovamento.

Uno dei segni più caratteristici del recente processo di trasformazione nell'organizzazione sociale - in particolare in America Latina - è l'aumento e il rafforzamento dei governi democratici e della partecipazione cittadina. Così si manifestarono dinamiche di disuguaglianza e di segregazione che sebbene esistessero già in precedenza, non avevano la stessa visibilità e ancor meno l'importanza politica che tengono oggigiorno.

Sia le disuguaglianze che le diverse forme di segregazione hanno avuto, e ancora hanno, una forte relazione con la dimensione fisico-spaziale, e si manifestano nel contesto territoriale in forma di sconnessioni fisiche, interruzioni, tagli, discontinuità, raggruppamenti omogenei; in questo modo si sono prodotte nuove "frontiere urbane" che mettono in conflitto il modello tradizionale di urbanizzazione basato nell'espansione territoriale illimitata (*sprawl*) e nell'approssimazione analitica organica.

Questa premessa ci porta direttamente all'argomento centrale di questo lavoro: la frammentazione urbana come causa diretta dei fenomeni territoriali relazionati alla disuguaglianza e alla segregazione. Il termine "frammentazione" presuppone la rottura di una unità in numerosi frammenti o la discontinuità di un funzionamento sistemico

globale. In altre parole, un contesto urbano si frammenta quando perde parzialmente o totalmente la coerenza tra le diverse parti (o componenti) che lo compongono, quando le relazioni interne si interrompono o si squilibrano in polarità repellenti. Un esempio innegabile è il caso della conformazione spaziale delle *villas* di emergenza che, a causa delle ridotte dimensioni della rete di corridoi interni, non danno possibilità di accesso ai mezzi di soccorso o al trasporto pubblico dei passeggeri. In questo modo l'aerea interna alla villa resta parzialmente scoperta ai servizi d'emergenza. Allo stesso tempo si riduce la permeabilità veicolare, diminuiscono le possibilità di accedere ai servizi pubblici e si inizia un processo di condizionamento dello spazio pubblico che supera i limiti del frammento, propagandosi con diversa intensità anche al resto della città.

La vasta letteratura esistente circa le caratteristiche del processo di urbanizzazione nei paesi in via di sviluppo concorda che il modello di città latinoamericana sta soffrendo forti cambiamenti fisico-spaziali, organizzativi e concettuali che tendono a sostituire il precedente modello di città organica con un altro caratterizzato dalla discontinuità e dalla frammentazione. Controllando l'uso del termine in diverse pubblicazioni scientifiche, si riconosce la natura polisemica dello stesso, il quale si è sviluppato nel tempo accumulando varie interpretazioni. Da una nozione di rottura dell'unità della città rispetto al limite rurale (la città si doveva differenziare dalla campagna) si passa al concetto di sovrapposizione di competenze del governo, o di microframmentazione dove non solo si lavora a scale ridotte (scala locale) ma anche sulle fratture che producono piccoli artefatti nelle zone limitrofe [Prévôt Schapira, 2001].

L'interesse primario di questa ricerca riguarda gli effetti fisico-spaziali derivati dalla presenza di diversi tipi di artefatti urbani che frammentano il territorio. Per la sua ampiezza, l'analisi si è concentrata in tre sole tipologie di elementi generatori di frammentazione che, tuttavia, esemplificano la relazione tra i frammenti, il territorio e gli effetti prodotti.

Gli elementi generatori di frammentazione, sebbene studiati in un contesto territoriale preciso, ossia Buenos Aires, si riscontrano in quasi tutte le realtà urbane, tanto in paesi in via di sviluppo quanto in quelli considerati sviluppati. Per esempio, gli interstizi urbani, ossia parti di città delimitati involontariamente da artefatti come autopiste, stazioni ferroviarie, grandi aree destinate a infrastrutture, etc. si trovano sia a Roma, Parigi o Madrid, quanto a Città del Messico, a San Paolo o a Buenos Aires. Lo stesso succede con le urbanizzazioni chiuse, con i quartieri popolari e con gli insediamenti precari. Quest'ultimi, nei paesi sviluppati, si manifestano sicuramente con minore intensità e con caratteristiche differenti, tuttavia condividono con i paesi in via di sviluppo le modalità di produzione dello spazio pubblico e gli effetti derivati sul resto del territorio.

Una caratteristica dei frammenti è relazionata alla localizzazione nel centro della città. La maggior concentrazione di elementi generatori di frammentazione si localizza nelle periferie, nelle nuove aree di espansione e nei settori meno consolidati. Quelle aree con carenze nel sistema della mobilità e dei servizi urbani sono sicuramente molto più vulnerabili rispetto ai problemi dell'integrazione e della rigenerazione delle realtà frammentate.

L'analisi del caso studio dimostra come la presenza di elementi generatori di frammentazione non solo produca un effetto diretto sull'intorno immediato, ma anche su tutta la città. Dalla posizione teorica utilizzata, ovvero osservando la città alla luce della teoria frattale, la stessa rappresenta una struttura relazionale unica che non può essere divisa nemmeno da un fenomeno forte come la frammentazione. Tuttavia il fenomeno della frammentazione può debilitare fortemente alcuni veicoli indispensabili per mantenere in equilibrio le numerosi tensioni del contesto urbano.

L'idea che la città riposi su una rete di canali di relazioni e tensioni, molte volte solidamente consolidate, non impedisce di considerare la frammentazione come un fattore di rischio per lo sviluppo armonioso della stessa. Ed è proprio sulla rete di relazioni che gli effetti della frammentazione si espandono in tutta la loro grandezza.

Seguendo i principi della teoria frattale, ossia la multidimensionalità scalare e l'auto-somiglianza, la città può essere compresa solo come un articolato di relazioni, nel quale tutti i suoi componenti si relazionano in un insieme vincolato, in maniera tale che una perturbazione (nel nostro caso una rottura o una discontinuità) in un punto determinato, si irradi con differenti livelli di intensità a tutto l'insieme.

Nel caso concreto di un contesto urbano, questo risponderà alla perturbazione in accordo con la difficoltà di assimilazione del frammento. In altre parole, una modificazione dello spazio urbano produce inevitabilmente una perturbazione al sistema di relazioni, senza alcuna importanza sul fatto che sia una grande opera, una nuova urbanizzazione o una piccola trasformazione. La pavimentazione di una strada può cambiare radicalmente il flusso di transito veicolare, generando nuove aree di interesse commerciale, mettendo in comunicazione punti della città prima inaccessibili o isolati; la costruzione di una UC o la localizzazione di un insediamento informale possono creare barriere fisiche alla permeabilità locale o anche limiti sociali e culturali allo sviluppo di nuove imprese e attività, però senza dubbio non possono lasciare inalterata la situazione preesistente. Per quanto l'intervento possa sembrare insignificante, si deve considerare che si sta modificando lo spazio vitale dei cittadini e di riflesso il contesto dove si manifestano le relazioni interpersonali e sociali [Liendivit Z. 2003].

E' per questo che il territorio acquisisce una singolare importanza nel processo di frammentazione, dal momento che l'intensità di reazione dello stesso dipenderà dalle proprie caratteristiche fisico-spaziali e sociali dell'area. In un contesto degradato, poco consolidato o privo di infrastrutture o servizi, si creano le condizioni di "abbandono" necessarie a favorire la produzione di spazi pubblici frammentati o l'appropriazione dello spazio urbano da parte di questi settori esclusi - volontariamente o involontariamente - dalla città tradizionale. Che si tratti delle UC, per motivi di sicurezza o di *status*, delle *villas* per mancanza di risorse, o dei complessi di abitazioni popolari per difficoltà di scelta, si creano poli che interagiscono sulla stessa linea di azione (verso la segregazione e la disuguaglianza) ma in senso contrario.

Nel caso delle tre tipologie di frammenti analizzati in questo lavoro (le UC, le villas e i CVP) non è difficile immaginare una relazione diretta tra le caratteristiche del territorio,

la produzione di frammenti e le condizioni socio-economiche esistenti. Quanto maggiore è il numero dei poveri e degli indigenti urbani, più accentuata sarà la precarietà e maggiore sarà l'intensità della disuguaglianza che separa la classe bassa e indigente dalle altre. In questo modo si rafforza l'esodo verso la sicurezza che offrono i luoghi dove queste differenze si attenuano, formando gruppi omogenei di popolazione. Sebbene in questo esempio le condizioni socio-economiche possano essere considerate come il nesso primario tra causa ed effetto, questo non si verifica in tutte le tipologie di frammenti. In alcuni casi, come gli interstizi urbani o i grandi complessi commerciali, il vincolo fondamentale tra causa ed effetto passa per la pianificazione urbana e per l'ordinamento territoriale, e non per le condizioni socio-economiche.

Ipotesi e obiettivi

In questo lavoro si cerca di dimostrare, con evidenza scientifica, la pertinenza dell'ipotesi secondo la quale la frammentazione urbana produce effetti fisico-spaziali sul territorio dove si localizzano i frammenti, e che questi effetti si irradiano con differenti livelli di intensità in tutta la struttura urbana. Per questo si sono stabiliti come principali obiettivi l'identificazione e la descrizione degli effetti incontrati nell'analisi puntuale di due aree del caso studio e, dove fosse possibile, l'elaborazione di indicatori di grandezza degli stessi.

In accordo ai risultati ottenuti si può affermare che gli obiettivi fissati sono stati raggiunti con soddisfazione e che l'ipotesi è stata effettivamente dimostrata. Nello specifico, il caso studio è servito a evidenziare con criteri scientifici il fatto che la produzione di spazi urbani frammentati, uniti a strategie residenziali affini, tanto nell'auto-esclusione delle classi alte quanto nell'esclusione delle classi povere e indigenti, produce effetti nella dimensione fisico-spaziale della città. Questi effetti si possono raggruppare in tre ambiti tematici, in maniera che la sua lettura possa essere rappresentativa degli aspetti urbanistici concreti, come i servizi e gli spazi pubblici urbani, la permeabilità o l'interconnettività e le centralità urbane.

Gli effetti della frammentazione riscontrati nello studio della letteratura scientifica e comprovati nell'osservazione e nell'analisi del caso studio, permettono di affermare che la presenza di certi tipi di frammenti produce sul territorio i seguenti effetti:

- non solo condizionano la qualità e la distribuzione dei servizi pubblici urbani, ma inibiscono anche lo sviluppo degli spazi pubblici atti a favorire l'integrazione col resto della città;
- debilitano la continuità degli spazi pubblici a causa dell'interruzione della trama urbana e riducono le possibilità d'integrazione fisica tra diverse aree dello stesso contesto urbano;
- Stimolano la concentrazione di agenti dannosi per il contesto territoriale e impediscono l'attivazione di processi di miglioramento della qualità urbana, favorendo la consolidazione di centralità negative.

Questi effetti si traducono in comportamenti sociali che "rinchiudono" i residenti delle aree frammentate in una dinamica di maggior segregazione e ineguaglianza, la quale si manifesta sia all'interno che all'esterno dei frammenti.

Sul condizionamento dei servizi e degli spazi pubblici urbani

Il primo effetto si trova in una stretta relazione con la scala di osservazione locale e micro, dato che le relazioni principali sulle quali incide maggiormente questo effetto sono quelle nel limite tra spazio pubblico e privato e, soprattutto, nelle attività quotidiane dei residenti dell'area. I servizi pubblici urbani, nelle aree dove si concentrano alti livelli di povertà e precarietà, sono l'unica risorsa che gli abitanti hanno per poter soddisfare le necessità minime giornaliere: la mobilità, l'assistenza medica, la provvigione alimentare, la sicurezza, l'educazione, la socializzazione, etc. Quando sul territorio si genera una perturbazione, come la presenza di un frammento, si squilibra il sistema di relazioni incidendo sulle caratteristiche del territorio che condizionano lo sviluppo, in questo caso, dei servizi e degli spazi pubblici urbani. In aree con un alto livello di affollamento, con condizioni igienico-sanitarie insufficienti, con alti livelli di disoccupazione e sotto-ccupazione, etc. i servizi pubblici urbani rilevati sono insufficienti rispetto alle esigenze locali, e gli spazi pubblici, oltre ad essere scarsi, presentano forti segnali di degrado.

Un esempio concreto lo vediamo nei servizi di trasporto pubblico dei passeggeri, nella raccolta dei residui solidi urbani e nei servizi di emergenza. Tutti loro necessitano di una rete viale sulla quale transitare, preferibilmente asfaltata e illuminata. In aree dove si concentrano lotti di grandi dimensioni, industrie abbandonate o insediamenti informali (non riconosciuti dall'amministrazione pubblica) e molte volte illegali (in terre di proprietà privata), questi servizi non possono essere offerti a causa della mancanza delle infrastrutture di base.

Nell'estremo opposto si incontrano le UC le quali, approvvigionandosi privatamente dei servizi necessari, ignorano gran parte dei servizi pubblici. Per esempio, l'uso dei mezzi di trasporto di passeggeri è praticamente nullo, dal momento che la mobilità principale è condizionata dalla localizzazione geografica degli stessi ed è esclusivamente legata alle automobili. I servizi sanitari sono rimpiazzati da assicurazioni mediche pre-pagate, l'educazione è generalmente privata (o bilingue) e gli spazi di socializzazione e ricreazione sono privati o inseriti in circuiti di spazi comuni chiusi alla comunità.

Sulla riduzione della permeabilità

La permeabilità fisica di una città è un elemento che condiziona fortemente la qualità urbana e influenza la sua crescita spaziale, respingendo o attraendo - e in seguito concentrando - artefatti urbani, servizi, infrastrutture, stili di vita, livelli socio-economici, ecc. Questi danno all'area una caratteristica particolare, un primo segno che la differenzia dal resto del territorio: la frammenta.

L'approfondimento sull'argomento della permeabilità, e in particolare la ricerca sui metodi di misurazione, hanno contribuito a dimostrare che alcune modalità di stima del fenomeno lasciano spazio a nuovi approfondimenti; è il caso dell'indice gamma, che non considera alcune importanti caratteristiche fisiche e funzionali del contesto urbano.

È stata inoltre riconosciuta l'importanza della distribuzione dell'effetto sul territorio e la stretta relazione che esiste tra la forma dell'artefatto generatore di frammentazione, le sue proporzioni e la relazione di quest'ultimo con il contesto territoriale.

Rimangono, comunque, molti interrogativi da chiarire, come ad esempio la relazione tra la tipologia di urbanizzazione chiusa e il livello di impatto.

La permeabilità è, a sua volta, molto condizionata dalla localizzazione delle diverse funzioni e dai servizi dell'area. Un'area che ha a che fare con una grande varietà di servizi –una centralità- e che ha quindi una certa indipendenza dal resto della città, può risentire molto meno l'effetto della riduzione della permeabilità in alcune delle sue parti.

Sulla formazione di centralità negative

La nozione di centralità allude al concetto di concentrazione, di densità, di condensazione. Le centralità negative sono, nello specifico, la manifestazione fisica della concentrazione dei frammenti in una determinata area. Il concetto tradizionale di centralità mette in evidenza la rilevanza e l'attrazione di un centro rispetto alla sua periferia, concentrando attività, servizi e spazi pubblici accessibili e, di conseguenza, creando una gerarchia territoriale. La centralità negativa, al contrario, mantiene la base concettuale di attrazione di un centro rispetto alle zone limitrofe, però si nutre di artefatti, di usi del suolo, di condizioni ambientali e spaziali che gerarchizzano l'area in maniera negativa, ossia, producendo un polo di attrazione di agenti che perturbano il sistema di relazioni urbane.

Le caratteristiche di una centralità negativa dipendono tanto dal numero quanto dalle dimensioni e dalla tipologia degli elementi urbani "residuali" o insediati che concentrare in una determinata area. Da queste caratteristiche dipenderà anche il livello di consolidamento della centralità e il raggio d'impatto negativo che irradierà intorno a sè. Contrariamente a quello che si pensa, una centralità negativa formata da *villas* e insediamenti precari è, in termini fisico-spaziali, meno robusta e consolidata di una centralità formata da complessi di abitazioni popolari o gruppi di UC.

A questa prima lettura della centralità negativa è necessario aggiungere un livello di complessità in relazione all'attrazione di altri elementi generatori di frammentazione e alle particolarità di degrado proprie del territorio. Le *villas* e gli insediamenti precari, nella maggior parte dei casi, si trovano in zone con caratteristiche di degrado, in interstizi urbani, in aree abbandonate o con carenza di infrastrutture e servizi. Un territorio con queste caratteristiche, molto probabilmente, assumerà un ruolo, rispetto all'area urbanizzata, caratterizzato dall'assimilazione degli usi e delle funzioni rifiutate dal resto della città. E' così che in alcune zone della città si creano localizzazioni privilegiate per le discariche, i cimiteri delle automobili, gli inceneritori, gli impianti di trattamenti industriali e altri usi contaminanti e poco compatibili con l'uso residenziale.

Il fattore negativo di queste aree, ovvero la concentrazione di elementi residuali, è molto più percettibile e facile da notare in situazioni come la concentrazione di urbanizzazioni

chiuse o anche di complessi di abitazioni popolari. Le UC, tuttavia, creano centralità negative con uguale o maggiore intensità (in termini di difficoltà di trasformazione) delle *villas*, degli insediamenti precari e delle aree degradate. La concentrazione di urbanizzazioni private genera grandi interruzioni al tessuto urbano, separando o frammentando le aree che si incontrano da un lato e dall'altro delle stesse.

Considerazioni sulla città di Buenos Aires

Passando dall'analisi della situazione attuale delle aree con caratteristiche frammentarie di Buenos Aires allo studio del processo di nascita e sviluppo delle stesse, emerge che il processo di espansione urbano diffuso, cioè senza limiti spaziali, che ha caratterizzato la formazione dell'AMBA, non ha favorito il consolidamento del tessuto urbano; ha creato invece delle aree interstiziali "franche" di difficile controllo che, da un lato, hanno permesso l'insediamento di urbanizzazioni private, che rispondono agli interessi di un gruppo circoscritto di cittadini, dall'altro hanno dato vita a poli "negativi", con forte tendenza al degrado e all'abbandono. Questi poli sono stati utilizzati come vere e proprie "discariche" della città moderna e consolidata e sono zone in cui l'uso dei suoli è stato nel tempo progressivamente orientato ad accogliere funzioni non compatibili con la residenzialità (aree industriali in disuso, infrastrutture abbandonate, discariche di rifiuti solidi urbani legali ed abusive, punti di rottamazione di mezzi di trasporto su gomma, ecc.), e in cui si sono concentrate le villas e gran parte dei complessi di abitazioni popolari. Una conferma immediata a questa considerazione risulta dal confronto di due mappe della Città di Buenos Aires: la prima rappresenta i livelli di raccolta dei rifiuti solidi urbani; la seconda rappresenta le concentrazioni di abitanti "*cartoneros*", ossia persone che raccolgono, separano e vendono il materiale dei rifiuti come mezzo principale di sussistenza.

La produzione di spazio urbano frammentato nella CBA si manifesta già dagli anni '30 del secolo scorso, con l'apparizione delle prime "*villas de emergencia*" a ridosso dello spazio più emblematico del progresso e della modernità di Buenos Aires: il porto. L'affermarsi del porto come lo spazio più rappresentativo della crescita economica e culturale della città accompagna la consolidazione di questi insediamenti come una vera forma di produzione di spazio urbano, che perdura fino ad oggi come una modalità di occupazione del suolo pubblico (ma anche privato), che condiziona comportamenti e stili di vita dei suoi protagonisti, orientandoli verso un atteggiamento difensivo nei confronti dell'intorno immediato e del resto della città.

A partire dal '45 il Governo Centrale, nel tentativo di eliminare il crescente diffondersi degli insediamenti informali, sviluppò un modello di abitazioni popolari su grande scala che doveva accogliere non solo la popolazione delle *villas*, ma anche parte della classe operaia che aumentava nei periodi di crescita economica. Il governo populista di Perón avviò un programma di importanti opere urbane, molte delle quali, non essendo state mai completate, si trasformarono in nuovi insediamenti illegali (vedi il caso Warnes). Il modello di urbanizzazione sostitutiva degli insediamenti informali non risolse il problema abitativo e queste grandi strutture residenziali (i quartieri e i complessi di abitazioni popolari) divennero un impedimento all'integrazione sociale e spaziale.

Negli ultimi 75 anni i numerosi tentativi di eliminare le *villas* dalla città non hanno prodotto risultati positivi, anche quelli avanzati dalla dittatura militare (1976-1983) che coi mezzi più violenti cercarono di "sradicarle". Il fallimento di tali operazioni è oggi dimostrato dal fatto che, nonostante si sia ridotto il numero delle villas, è però cresciuta la loro dimensione e complessità. In altre parole, sono state demolite molte "*casillas*" ma è rimasta intatta la precarietà dei suoi abitanti, che non potendo reinserirsi nella città tradizionale hanno stabilito la loro precarietà abitativa in nuovi terreni "usurpati".

La politica economica disegnata dal governo militare dittatoriale, che ha favorito la speculazione finanziaria, portò alla nascita di una nuova classe sociale a reddito alto, che si servì dei beni materiali per affermare la propria ascesa sociale. Per questi "nuovi ricchi", il *country club* (una delle tipologie di UC) servì ad attestare non solo l'appartenenza a una classe sociale ma anche a un modo di vita diverso dalla massa.

Nel 1984, con il ritorno del governo democratico, cominciò un periodo di nuova concezione della produzione dello spazio urbano. Si verificarono contemporaneamente due fenomeni di natura diversa. Dal punto di vista concettuale la questione delle aree degradate e, quindi, anche delle *villas* e dei complessi di abitazioni popolari, fu affrontata secondo una logica d'integrazione fisica e sociale dei più svantaggiati e non più della rimozione, lasciando alle spalle il concetto d'insediamento informale come residuo della modernità, e abbracciando l'idea di nucleo urbano da integrare con il resto della città. Allo stesso tempo, in virtù dell'adozione di un modello di sviluppo socioeconomico "neo liberale" che produsse un arretramento del ruolo dello stato, si diffusero le urbanizzazioni basate su progetti isolati, all'interno delle quali ricadono anche le urbanizzazioni chiuse o private. Tale indebolimento del processo di governo dello sviluppo urbano ha favorito la diffusione di forme di produzione dello spazio comune poco coerenti con la città tradizionale e, volutamente, non integrate.

Nel presentare l'evoluzione dei frammenti nel tempo si evidenziano due costanti che riguardano la produzione di spazi urbani frammentati: la prima riguarda la stretta relazione che esiste tra questi e lo sviluppo economico, la seconda il rapporto tra questi e il tipo di governo.

Si osserva infatti che i periodi di crescita economica, da un lato attirano la popolazione verso la città, in particolare verso il centro e, dall'altro, escludono quella parte della popolazione che non riesce ad inserirsi nei modelli produttivi di quel momento. Questa attrazione-esclusione si traduce sul territorio in forme frammentate. Mentre la popolazione esclusa si rifugia in forme abitative precarie, quella che invece ha tratto maggior vantaggio dalla crescita economica si rinchiude negli spazi urbani esclusivi (privilegiati, privati e chiusi).

Se poi si guarda al rapporto fra governo e frammenti, sinteticamente emerge che:

- i governi oligarchici, nel considerare i primi insediamenti informali (le *villas*) come un problema di localizzazione ma non come una questione di rilievo sociale da risolvere, ne hanno favorito lo sviluppo, distribuendo ai loro abitanti lamiere e materiali precari per costruire le proprie *casillas*;
- i governi militari, sia quello populista (Perón) sia quello dittatoriale (Leonardi – Aramburu) nel tentativo di risolvere l'emergenza abitativa e il problema

dell'immagine negativa che le *villas* producevano, diedero vita a grandi complessi d'abitazioni popolari pianificati e in serie, poco legati al contesto e localizzati in aree poco o per nulla urbanizzate, producendo l'effetto finale dello spostamento e della concentrazione di quella parte della popolazione "scomoda" per la città consolidata, in aree periferiche alla città;

- sotto il governo "neo-liberale" si è assistito a un progressivo trasferimento delle classi alte dal centro della città alle loro case di campagna, trasformate in residenze permanenti e, allo stesso tempo, si è assistito a uno sviluppo delle forme di urbanizzazioni chiuse o private; le politiche del *laise faire* nel campo socio-abitativo rispetto alle fasce più svantaggiate non hanno inciso tanto sulla localizzazione o sulla forma fisica dell'insediamento, quanto sul modello politico organizzativo, dando vita alla formazione di gruppi di rappresentanti delle diverse villas della città. E' infatti in questo ultimo periodo che si registra un inasprimento della curva di distribuzione dei redditi e un aumento della popolazione povera, che raggiunge livelli senza precedenti per il paese.

I diversi tentativi di eliminare le *villas* dalla città e, in tempi recenti, di integrarli al contesto dove si localizzano, si sono dimostrati inefficaci e insufficienti. Una delle ragioni principali dell'insuccesso si può cercare nel carattere "parziale" delle politiche utilizzate. Se accettiamo l'idea della città come un organo attraversato da infinite tensioni, conformato da una fitta trama di relazioni che collegano i singoli componenti tra di loro e con la totalità della struttura urbana, è impensabile condividere l'utilizzo d'interventi puntuali che non considerano l'intero sistema come mezzo per dare a tutta la città coesione e continuità. Quindi recuperare la trama urbana interrotta da una *villa* o da un quartiere d'abitazioni popolare, sostituire le *casillas* con precarie abitazioni in mattoni e cemento o estendere le infrastrutture di servizi all'interno di un frammento, non sono interventi che possono modificare le dinamiche di frammentazione, anche se possono migliore la qualità di vita dei suoi abitanti.

Per invertire un processo di degrado urbano e spezzare i meccanismi della frammentazione bisogna, in primo luogo, considerare le relazioni esistenti tra il frammento e l'intorno immediato, le centralità urbane e metropolitane, il BDC e il resto della città. E' necessario, pertanto, cambiare modo di pensare la città, incorporando concetti come la multidimensionalità scalare o l'auto-somiglianza relazionale per poter sviluppare, in un secondo momento, degli strumenti capaci di arricchire le relazioni che condizionano le aree frammentate e relazionarle con altre zone non frammentate ed economicamente più consolidate, in maniera tale da favorire un nutrimento a entrambe le zone, sia nell'ambito economico, quanto in quello culturale e sociale.

Il passaggio dalla frammentazione all'integrazione richiede una significativa trasformazione del territorio, soprattutto di quello più disagiato, per eliminare o ridurre le condizioni che fanno di alcune aree "zone svantaggiate", dove la concentrazione di problematiche sociali, economiche, culturali e urbane alimentano il processo di degrado.

Quando si parla di concentrazioni di bassi o alti livelli socio-economici, socio-abitative, educativi, ecc. si sta indirettamente parlando di manifestazioni di segregazione residenziale, sociale e culturale. Le notevoli differenze che intercorrono tra l'area nord e l'area sud di Buenos Aires (documentate nel diagnostico socio-territoriale della Città di

Buenos Aires) evidenzia la crescente disuguaglianza in termini territoriali e, analizzando la mappa dei cambiamenti relativi al livello socio-abitative, si può evidenziare come la zona nord e quella nordest della città di Buenos Aires siano zone "buone" che tendono a migliorare. Spostandosi nella stessa direzione del Gran Buenos Aires, ci si rende conto che partendo da una condizione peggiore, la tendenza è al miglioramento. Le sole zone "cattive" che tendono a peggiorare sono quelle che si trovano all'estremo sud del Gran Buenos Aires. Questo conferma che le differenze (storiche) esistenti tra la zona nord e la sud della città di Buenos Aires, si estendono e si amplificano in tutto il territorio regionale, creando forti disequilibri direzionali nello sviluppo urbano.

"la frammentazione urbana non è altro che un modo discontinuo di pensare la città, che si manifesta fisicamente e spazialmente altrettanto discontinua, separando gli elementi della diversità e conformando oasi di benessere e isole di precarietà".

Bibliografia

Abba, A. (2000) "Las nuevas centralidades de Buenos Aires, un modelo multifocal fragmentado", in *Rivista Distrito 2*, n° 41, Buenos Aires.

Abba, A. (2003) "Identificación de las actividades centrales: análisis de las actividades económicas del censo 1994", Progetto UBACYT, FADU-UBA, Documenti di lavoro CIHaM, Stato di avanzamento 1 e 2, Buenos Aires.

Abba, A. (2006) "Región metropolitana de Buenos Aires: el legado de Horacio Torres", in *Revista Summa+ 78*, marzo, Buenos Aires.

Allan, A. (2001) "Walking as a local transport modal choice in Adelaide", Transport Systems Centre, University of South Australia, Adelaide.

Antunez, I. & Galilea, S. (2003) Servicios públicos urbanos y gestión local en América Latina y el Caribe: problemas, metodologías y políticas, in *Serie Medio Ambiente y desarrollo*, CEPAL, n 69, pp. 1-62, Santiago de Chile.

Bagnasco, A. (1993) *Società fuori squadra: come cambia l'organizzazione sociale*, Torino, Il Mulino.

Bagnasco, A. (1999) *Tracce di comunità*, Torino, Il Mulino.

Balbo M. & Navez-Bouchanine F. (1995) Urban Fragmentation as a Research Hypothesis: Rabat-Sale Case Study Source, in *Habitat International*, Vol 19, n° 4, pp. 571-582(12) Elsevier Science Published.

Balbo, M. (2002)(a cura di) *La città inclusiva: argomenti per la città dei pvs*, FrancoAngeli, Milano.

Batty, M. *et al*. (2007) "Geometry Scaling and Allometry in Large Cities", in atti del *6th International Space Syntax Symposium*, Istambul.

Blakely, E. & Snyder, M. G. (1997) *Gating America*, School of Urban and Regional Planning, University of Southern California, Los Angeles.

Bravo Nogués, D. (2001) Jerarquización urbana funcional y análisis de los patrones de distribución espacial del índice de atracción de los núcleos de población de La Rioja, Berceo, n 141, pp. 183-194, Logroño.

Cabrales Barajas, L.F. (2002) (a cura di) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, Universidad di Guadalajara, UNESCO, Guadalajara.

Carballo, M. (2002) "Buenos Aires y urbanización cerrada: nuevas formas de apropiación del espacio urbano", in *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, *op. cit.*

Cariola, C. & Lacabana, M. (2001) "La metrópoli fragmentada: Caracas entre la pobreza y la globalización", in *EURE (Santiago)*, Maggio 2001, vol.27, no.80, pp.9-32.

Chin, N. (2002) Unearthing the Roots of Urban Sprawl: A Critical Analysis of Form, Function and Methodology, paper n 47, Centre for Advance Spatial Analysis – CASA, University Collage London.

Ciccolella, P. (2000) "Distribución global y territorio: Modernización y concentración comercial en Argentina en los años noventa", in *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. 2, n 7, pp. 459-496.

Cicollela, P. (1999) "Globalización y dualización en la región metropolitana de Buenos Aires: Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años 90", in *EURE (Santiago)*, vol.25, no.76, pp. 5-27.

Clarín-proyectos especiales (2005) *La fotografía en la Historia Argentina*, AGEA, Buenos Aires.

Comisión Municipal de la Vivienda, (2002) "Nuevas soluciones para problemáticas complejas", Consejo Nacional de la Vivienda, n 7, Buenos Aires.

Costa Lobo, M. (2006) Permanent and Organic Planning to Get Urban Cohesion, in atti del "*42nd ISoCaRP Congreso*".

De Mattos, C. (1999) "Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo", in *EURE (Santiago)*, dic. 1999, vol.25, no.76, pp.29-56.

De Mattos, C. (2001) "Metropolización y suburbanización", in *EURE (Santiago)*, maggio 2001, vol.27, no.80, pp.5-8.

Decreto Provincial n 1.549/83:

Decreto Provincial n 1.727/02: Registro Provincial de Urbanizaciones Cerradas, Provincia de Buenos Aires.

Decreto Provincial n 27/98, Reglamentación para Barrios Cerrados, Provincia de Buenos Aires.

Decreto Provincial n 9.404/86: regolamentazione della legge 8.912/77, Provincia de Buenos Aires.

Dirección General de Sistemas de Información Geográfica, (2005) *Distribución territorial del precio de oferta de terrenos en la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Dirección Nacional de Políticas Habitacionales (2003) Resultados del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda de 2001.

Downs, A. (1999) "Some Realities about Sprawl and Urban Decline", in Housing Policy Debate, vol 10, issue 4, pp. 955-974.

Ellin, N. (1995). "Shelter from the store or from follows fear and vice versa", in Ellin N. (Ed.) *Architecture of fear* (pp.13-45). New York: Princeton Architectural Press.

Etcheverry C. et. al. (1975) "*Déficit habitacional en la Ciudad de Buenos Aires*", en Revista internacional de Planificación, vol IX n35, Bogotà.

GCBA (1999). Diagnostico Socioterritorial de la Ciudad de Buenos Aires: Buenos Aires y su contexto metropolitano. En GCBA, SPU, CoPUA y FADU. Plan Urbano Ambiental. Buenos Aires.

GCBA (2006) *Plan Estratégico 2010*, Consejo de Planeamiento Estratégico, Buenos Aires.

Gorelik, A. (2004) La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936, Universisad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.

Gorgal, D. & Labaqui, J. (2002) Delito y Violencia en el AMBA: una propuesta de política, *Serie Seguridad y Políticas Públicas*, documento de trabajo n 8, http://www.gruposophia.org.ar/home.htm

Goytre Arias, F. (2001) *El estudio de la desigualdad urbana*, in Ciudades para un futuro más sostenible, http://habitat.aq.upm.es/due/a1.html

Hyun, L. (2001) "Ununswered questions: the informal urban settlements", in *Urbanistica PVS Developing Countries*, n 27/28, agosto 2001, anno XII

Janoschka M. & Glasze G. (2003) "Urbanizaciones cerradas: un modelo analítico, Mexico", Revista Ciudad n°59, pp. 9-20.

Janoschka, M. (2002) "Urbanizaciones privadas en Buenos Aires: ¿hacia un modelo de ciudad latinoamericana?", in Cabrales Barajas, L. F. *op. cit.*

Janoschka, M. (2002). "El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: privatización y fragmentación", Eure n° 85.

Kralich, S. (1998) "Accesibilidad y exclusión social en el Gran Buenos Aires" in *Globalización y territorio: mercado del trabajo y nuevas formas de exclusión,* Caravaca, I. *et al*, Università di Huelva.

Landman, K. (2004) *Who owns the roads?: Privatizing Public space in South African cities through neighbourhood enclosures*, CISR Building and Construction Technology in South Africa.

Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Código de Planeamiento Urbano, Ley N° 449 - B.O.C.B.A. N° 1044, Publ. 9/12/2000, edizione aggiornata al 31 dicembre 2002.

Ley Nacional n 13.512/48: Ley de propiedad Horizontal.

Ley Provincial n 8.912/77: Usos del Suelo y Ordenamiento Territorial, Provincia de Buenos Aires.

López, C. (2003) *La cuestión habitacional en la Ciudad de Buenos Aires y las características de la pobreza estructural*, Informe de situación Social de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaria de Desarrollo Social, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

MacLeod, G. (2004) "Interpreting the Privatizing city: Urban fragmentation" in *Privatizing the city?*, First Report of the office of The Deputy Prime Minister, ICRRDS University of Durham, England.

Marcuse, Peter. 2005. "Enclaves Yes, Ghettos No," 15-30 in David P. Varady (ed.), Desegregating the City: Ghettos, Enclaves, and Inequality. New York: State University New York Press.

Marini, R. (2004) *Il libro della città: dalla città rifugio alla città felice*, Le Lettere, Firenze.

McKenzie, E. (1994) *Privatopia: Homeowner Association and the Rise of Residential Private Government*, Yale University Press, New Haven.

Mela, A. (2006) Sociologia delle città, Carocci, Roma.

Merklen, D. (1997) "Organización comunitaria y práctica política: las ocupaciones de tierras en el conurbano de Buenos Aires", in *Nueva Sociedad*, n 146, maggio-giugno, pp. 162-177.

Merklen, D. (1999) "La cuestión social en el sur desde la perspectiva de la integración", Centro de documentación de políticas sociales, in *Documentos*, n 20.

Moreno, J. L. (2004) *Historia de la familia en el Rio de la Plata*, Ed Sudamericana, Buenos Aires.

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, (1963) *Censos de villas de emergencia*, Dirección de Estadística, Buenos Aires.

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, (1971) *Informe Comisión Municipal de la Vivienda*, Comisión Municipal de la Vivienda, Buenos Aires.

Municipalidad de Malvinas Argentinas (2000) *Barrios Cerrados: nuevas formas de fragmentación espacial en el Gran Buenos Aires*, Dirección General de Planeamiento, Buenos Aires.

Municipalidad de Malvinas Argentinas (2005) Código Urbano Malvinas Argentinas, Buenos Aires.

Nihil Olivera, M. (2003) *Situación de la infancia en Argentina*, Fundación Comparte, Barcelona, http://www.comparte.org

Oluseyi Fabiyi, O. (2006) Analysis of interconnectivity levels of urban street network and social interactions in Johannesburg, in *Humanity & Sciences Journal* n° 1, pp.79-95, Nigeria.

Ordenanza Municipal n 95/00, Reglamentación/Instalación de Barrios Cerrados, Municipalidad de Pilar.

Orellana Osandon, A. (2002) (cord.) *El desafío de las Áreas Metropolitanas en un Mundo Globalizado*, Actas del Seminario Internacional, 4-5-6 giugno 2002, Barcelona.

Pirez P. (2002), "Buenos Aires: fragmentation and privatization of the metropolitan city", in *Environment & Urbanization*, vol.14, no.1, pp. 145-158.

Pirez, P. (1994) "Buenos Aires metropolitana: Política y gestión de la ciudad", Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.

Pirez, P. (1999) "Buenos Aires o la expansión metropolitana sin gobierno", Conferencia Internacional sobre el control de la expansión urbana, México, Gobierno del Distrito Federal-Secretaría de Relaciones Exteriores.

Powell J. & Graham, K. (2000) Urban Fragmentation as a Barrier to Equal Opportunity, in *Citizens' Comisión on Civil Rights*, cap. 7, part. 2, pp. 79-97.

PPQ Por el País que queremos (2007 mag 18) "Espacio público", disponibile on line: http://www.porelpaisquequeremos.com/

Prévôt Schapira, M. (2001) Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades, in *Perfiles Latinoamericanos*, n 19, pp. 33-55.

Prevot Schapira, M. F. (2002) "Buenos Aires en los años '90: metropolización y desigualdades", in *EURE (Santiago)*, dic. 2002, vol.28, no.85, pp.31-50.

Robert, F. (2006 dic 14) "La Gran Muralla: aproximación al tema de los barrios cerrados en la Región Metropolitana de Buenos Aires", in *Mundo Urbano*, http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1

Romero, J.L. & Romero, L.A., (dir) (1983) *Buenos Aires: Historia de cuatro siglos*, vol. 1, 2, Buenos Aires.

Saa, N. & Jiménez, M. (2001) *Diagnóstico de la situación habitacional urbana*, Dirección Nacional de Políticas Habitacionales - Subsecretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda, Buenos Aires.

Salingaros, N. (2004) "Principios de Estructura Urbana: conectando la ciudad fractal", in *PLANUM-European Journal of Planning On line,* <http://www.planum.net.>

Santos, M. (1996) *Metamorfosis del espacio urbano*, Oikos Tau, Barcelona.

Sassen, S. (1991) *The Global City. New York, London, Tokyo, Paris,* Princeton University Press.

Savage, M. et all, (2003). *Urban sociology, capitalism and modernity*, New York, Palgrave.

Seoane, M. (2004) *Argentina: paese dei paradossi*, Roma-Bari.

Sobreira, F. & Barros, J. (2002) City of Slums: self organisation across scales, paper n 55, Centre for Advance Spatial Analysis – CASA, University Collage London.

Sobreira, F. & Gomes, M. (2001) "Urban Fragmentation: Spatial scaling laws in squatters settlements", in atti del *3rd International Space Syntax Symposium*, Atlanta.

Solinis Noyola, G. (2002) Introduzione a *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, *op. cit.*

Suriano, J. (2005) (a cura di) Nueva Historia Argentina: Dictadura y democracia-1976:2001, Ed. Sudamericana, Buenos Aires.

Tella, G. & Welch Guerra, M. (2002) "Importando la periferia a Buenos Aires: urbanizaciones cerradas en la ciudad consolidada", in *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, *op. cit.*

Tella, G. (2005) Rupturas y continuidades en el sistema de centralidades de Buenos Aires, in Welch Guerra, M. (Ed.) *Buenos Aires a la deriva,* op. cit. (pp. 29-73).

The International Bank of Reconstruction and Development / The World Bank, (2000) World Development Report 1999/2000 – Entering the 21st Century, Washington.

Torres, H. (1975) "Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana: El caso de Buenos Aires", in *Desarrollo económico*, v.15, n 58, Buenos Aires.

Torres, H. (1993) "El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)", Serie Difusión, n 3, Secretaria de Investigación y Posgrado, FADU.

Torres, H. (2001) "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990". *in EURE (Santiago)*, maggio, vol. 27, n 80, pp. 33-56.

Valencia, P. & Llanos, J. (2004) "Reflexiones sobre la Ciudad del Capitalismo Tardío", in *Diseño Urbano y Paisaje*, anno 1, n 2, pp. 77-90.

Valenzuela Aguilera, A. (2002) "Las nuevas centralidades: fragmentación, espacio público y ciudadanía", in *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, *op. cit.*

Vapñarsky, C. (2000) *La aglomeración Gran Buenos Aires: expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*, Eudeba, Buenos Aires.

Vidal-Koppmann, S. & Morano, C. (1999) La globalización y las dos caras de Buenos Aires: Ghettos de riqueza y de pobreza, disponibile on line: http://www.centrohumboldt.org.ar

Von der Becke, R. (1998) "Recopilación de la normativa de clubes de campo según tema", in *Los parcelamientos y la Ley 8.912*, materiale non pubblicato.

Von der Becke, R. (1999) *Guía de diseño de un barrio abierto protegido*, materiale non pubblicato.

Webster, C.J. (2002) "Gated Cities of Tomorrow", in *Town Planning Review,* n° 72, pp. 149-170.

Welch Guerra, M. (2005) *Buenos Aires a la deriva: transformaciones urbanas recientes*, Biblios, Buenos Aires.

Werckenthien, C. (2001) *El Buenos Aires de la belle èpoque: su desarrollo urbano 1880-1910,* Vincinguerra, Buenos Aires.

Yujnovsky, O. (1974) "Revisión histórica de la política de vivienda en Argentina desde 1880", in *Revista SUMMA*, n 72, pp. 13-18, Buenos Aires.

Zarza, D. (1996) *Una interpretación fractal de la forma de la ciudad*, Cuadernos de Investigación Urbanística, Instituto Juan de Herrera, Madrid.

Sitografia

Subsecretaria de Desarrollo y Vivienda

http://www.vivienda.gov.ar

Dirección Genereal de Sistemas de Información Geográfica

http://usig.buenosaires.gov.ar

Sito d'informazione generale su Argentina e Buenos Aires

http://todoar.com.ar

Siti su Urbanizzazioni Chiuse

http://verdecountry.com.ar

http://urbanizacon.com.ar

http://pilar.com.ar

Appendice Statistica

Prima parte: dati disaggregati fino a partidos dell'AMBA

In questa prima parte si presentano alcuni dei principali dati statistici necessari a ricostruire il quadro cognitivo generale della Provincia di Buenos Aires, e dei *partidos* dell'Area Metropolitana di Buenos Aires. Vale precisare che l'elenco dei *partidos* (in alcune aree della provincia la divisione amministrativa è il *departamento* e non il *partido*) passa i limiti della tradizionale classificazione dell'area metropolitana e include altri *partidos* che fanno parte dell'*Aglomerado* Gran Buenos Aires o che hanno continuità spaziale esso. Nell'area nord sono stai aggiunti, ad esempio tutti i *partidos* che formano l'area d'approfondimento sull'asse nord.

Tab. 1: Componenti dell'AMBA

	Superficie (km2)	***Popolazione***
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	203,00	3.034.160
I Conurbano (S. Isidro e V. Lopez)	85,21	588.528
II Conurbano	445,00	2.302.055
III Conurbano	577,48	2.249.752
IV Conurbano	2.464,76	2.808.211
Partidos del Gran Buenos Aires	3572,86	8.663.071
AMBA	5.079,18	12.302.278

Fonte: INDEC, Censimento di popolazione 2001.

Tab. 2: Evoluzione della popolazione totale in Argentina secondo i censimenti 1869-2001

Anno	***Popolazione Totale***
1869	1.800.000
1895	4.000.000
1914	7.900.000
1947	15.800.000
1960	20.000.000
1970	23.000.000
1980	27.800.000
1991	32.600.000
2001	36.200.000
2005	40.927.000*

** valore ottenuto dalle proiezioni demografiche.*
Fonte: INDEC, Censos Nacionales de Población.

Tab. 3: Dati generali per partidos del Area Metropolitana di Buenos Aires

		Anno di Fondazione	Estensione (km2)	Distanza a:		Città capitale (entidad)	Popolazione		
	Nome			**La Plata**	**CABA**		**Totale**	**Maschi**	**Femine**
1	ALMIRANTE BROWN	1873	129,33	0	23	ADROGUE	450698	222042	228656
2	AVELLANEDA	1852	52,48	40	6	AVELLANEDA	344991	164243	180748
3	BERAZATEGUI	1905	221	24	28	BERAZATEGUI	244929	120870	124059
4	ESCOBAR	1859	303,75	95	50	BELEN DE ESCOBAR	128421	64131	64290
5	ESTEBAN ECHEVERRIA	1913	120,14	0	27	MONTE GRANDE	192596	95093	97503
6	EXALTACION DE LA CRUZ	1785	634,17	140	81	CAP.DEL SEÑOR	17072	8753	8319
7	EZEIZA	1994	236,81	65	33	EZEIZA	79844	39941	39903
8	FLORENCIO VARELA	1891	206,00	34	27	FCIO.VARELA	254997	127717	127280
9	GENERAL RODRIGUEZ	1878	360,14	148	53	GRAL.RODRIGUEZ	48383	24295	24088
10	GENERAL SAN MARTIN	1864	55,75	50	14	GRAL.S.MARTIN	406809	196417	210392
11	HURLINGHAM	1994	35,43	0	30	HURLINGHAM	159712	78547	81165
12	ITUZAINGO	1994	38,54	90	23	ITUZAINGO	149533	72717	76816
13	JOSE C.PAZ	1994	51,42	0	36	JOSE C.PAZ	187038	93444	93594
14	LA MATANZA	1767	329,22	50	18	SAN JUSTO	1121298	551408	569890
15	LA PLATA	1882	942,22	0	56	LA PLATA	541905	262224	279681
16	LANUS	1944	48,35	58	12	LANUS	468561	224537	244024
17	LOMAS DE ZAMORA	1861	87,30	54	18	L.DE ZAMORA	574330	278877	295453
18	LUJAN	1730	777,13	150	67	LUJAN	80645	40064	40581
19	MALVINAS ARGENTINAS	1994	63,08	105	33	LOS POLVORINES	239163	119364	119799
20	MARCOS PAZ	1878	445,12	120	49	MARCOS PAZ	29104	14674	14430
21	MERCEDES	1812	1049,47	200	99	MERCEDES	55613	27604	28009
22	MERLO	1864	173,13	70	32	MERLO	390858	193521	197337
23	MORENO	1864	186,13	90	38	MORENO	287715	143364	144351
24	MORON	1784	55,56	70	21	MORON	330985	159790	171195
25	PILAR	1785	372,43	105	54	DEL PILAR	144067	72678	71389
26	PRESIDENTE PERON	1993	24,88	0	40	GUERNICA	43261	21636	21625
27	QUILMES	1758	91,49	44	20	QUILMES	511234	248766	262468
28	SAN FERNANDO	1864	877,08	95	27	SAN FERNANDO	144763	70415	74348
29	SAN ISIDRO	1778	51,44	83	21	SAN ISIDRO	299023	142342	156681
30	SAN MIGUEL	1994	82,01	90	32	SAN MIGUEL	212666	104807	107859
31	TIGRE	1778	304,35	106	30	TIGRE	257922	127987	129935
32	TRES DE FEBRERO	1959	43,04	75	18	CASEROS	349376	167417	181959
33	VICENTE LOPEZ	1905	33,77	0	16	OLIVOS	289505	135426	154079
34	ZARATE	1854	1202,00	150	80	ZARATE	91600	45643	45957

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 4: Gruppi familiari e popolazione censita per tipo di abitazione (Argentina e Buenos Aires al 2001)

Provincia		***Tipo di abitazione***									
	Totale (1)	***Casa***			***Rancho***	***Casilla***	***Appartamento***	***Stanza/e in affitto***	***Stanza/e in hotel o pensione***	***Locale no costruito per abitazione***	***abitazione mobile***
		Totale	***A (2)***	***B (3)***							
Totale Argentina											
Gruppi familiari	**10.073.625**	**7.841.690**	**6.268.228**	**1.573.462**	**227.293**	**281.411**	**1.599.348**	**73.503**	**25.047**	**21.326**	**4.007**
Popolazione	**35.923.907**	**29.243.149**	**22.482.143**	**6.761.006**	**960.859**	**1.157.245**	**4.254.369**	**190.014**	**50.423**	**56.179**	**11.669**
Città di Buenos Aires											
Gruppi familiari	1.024.231	248.926	237.827	11.099	415	7.811	725.110	20.826	18.608	2.461	74
Popolazione	2.725.094	813.256	769.603	43.653	1.511	30.282	1.780.613	55.799	37.601	5.904	128
Partidos del Gran Buenos Aires											
Gruppi familiari	2.384.682	1.951.523	1.563.997	387.526	14.799	118.823	284.619	8.620	1.390	4.545	363
Popolazione	8.639.043	7.224.389	5.542.963	1.681.426	59.520	495.973	820.736	22.867	2.984	11.565	1.009
Resto Buenos Aires											
Gruppi familiari	1.536.303	1.310.453	1.139.585	170.868	13.112	41.866	161.284	4.435	821	3.534	798
Popolazione	5.069.147	4.440.453	3.770.901	669.552	44.646	166.465	396.053	9.637	1.493	8.242	2.158
Agglomerato Gran Buenos Aires											
Gruppi familiari	4.945.216	3.510.902	2.941.409	569.493	28.326	168.500	1.171.013	33.881	20.819	10.540	1.235
Popolazione	16.433.284	12.478.098	10.083.467	2.394.631	105.677	692.720	2.997.402	88.303	42.078	25.711	3.295

(1) Si escludono le famiglie e la popolazione censita per strada.
(2) Si riferisce a tutte le abitazioni non considerate tipo B.
(3) Si riferisce a tutte le abitazioni che compiono con al meno una delle seguente condizioni: hanno il suolo non pavimentato o di materiali non saldi (non hanno pavimento di ceramica, mosaico, marmo, legno o tappeto) o non hanno provvisione d'acqua dentro l'abitazione o non dispongono di tazza con scarico d'acqua.

Fonte: INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001.

Tab. 6: Elenco dei Partidos/Dipartimenti della Provincia di Buenos Aires

	Departamento / Partido	***Tot abitaz.***		***Departamento / Partido***	***Tot abitaz.***
1	Adolfo Alsina	5388	51	General Paz	3231
2	Adolfo Gonzáles Chaves	3808	52	General Pinto	3466
3	Alberti	3379	53	General Pueyrredón	171556
4	Almirante Brown	127065	54	General Rodríguez	17736
5	Avellaneda	97542	55	General San Martín	114033
6	Ayacucho	6070	56	General Viamonte	5525
7	Azul	19189	57	General Villegas	8859
8	Bahía Blanca	86014	58	Guaminí	3751
9	Balcarce	12333	59	Hipólito Yrigoyen	2797
10	Baradero	8611	60	Hurlingham	45760
11	Bartolomé Mitre	8143	61	Ituzaingó	42433
12	Benito Juárez	6176	62	José C. Paz	52562
13	Berazategui	71505	63	Junín	26850
14	Berisso	21869	64	La Costa	18030
15	Bolívar	10776	65	La Matanza	315511
16	Bragado	12423	66	Lanús	130445
17	Brandsen	6552	67	La Plata	172155
18	Campana	21864	68	Laprida	3015
19	Cañuelas	11092	69	Las Flores	7437
20	Capitán Sarmiento	3816	70	Leandro N. Alem	5069
21	Carlos Casares	6682	71	Lincoln	12948
22	Carlos Tejedor	3623	72	Lobería	5315
23	Carmen de Areco	4136	73	Lobos	9790
24	Castelli	2396	74	Lomas de Zamora	155604
25	Colón	6978	75	Luján	25399
26	Coronel de Marina L. Rosales	17029	76	Magdalena	4340
27	Coronel Dorrego	5359	77	Maipú	3138
28	Coronel Pringles	7501	78	Malvinas Argentinas	66884
29	Coronel Suárez	11657	79	Mar Chiquita	5328
30	Chacabuco	13715	80	Marcos Paz	10421
31	Chascomús	11024	81	Mercedes	17014
32	Chivilcoy	19028	82	Merlo	114172
33	Daireaux	4654	83	Monte	4982
34	Dolores	7550	84	Monte Hermoso	1738
35	Ensenada	14148	85	Moreno	91672
36	Escobar	42633	86	Morón	91021
37	Esteban Echeverría	60114	87	Navarro	4499
38	Exaltación de la Cruz	6590	88	Necochea	26776
39	Ezeiza	28554	89	9 de Julio	14431
40	Florencio Varela	81119	90	Olavarría	31055
41	Florentino Ameghino	2469	91	Patagones	8225
42	General Alvarado	10002	92	Pehuajó	12124
43	General Alvear	2837	93	Pellegrini	1885
44	General Arenales	4858	94	Pergamino	29605
45	General Belgrano	4966	95	Pila	1048
46	General Guido	956	96	Pilar	55674
47	General Juan Madariaga	5353	97	Pinamar	5677
48	General La Madrid	3482	98	Presidente Perón	14048
49	General Las Heras	3640	99	Puán	5860
50	General Lavalle	859	100	Punta Indio	2952

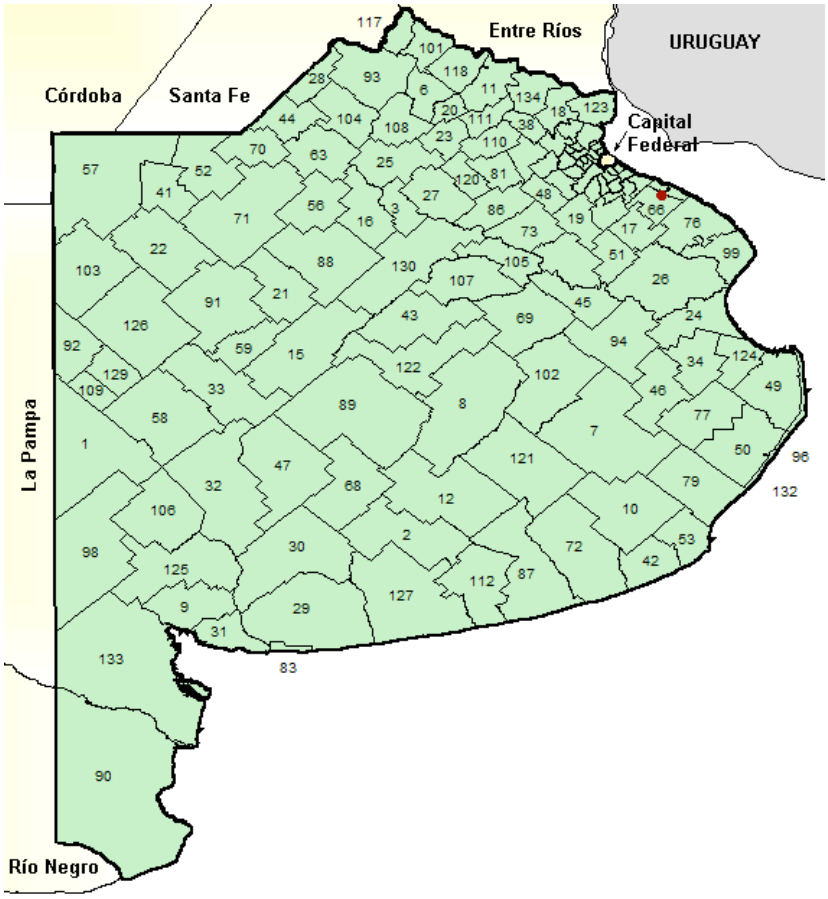
continua

continua tab. 6

	Departamento / Partido	*Tot abitaz.*		*Departamento / Partido*	*Tot abitaz.*
101	Quilmes	137733	118	San Pedro	15136
102	Ramallo	8099	119	San Vicente	11539
103	Rauch	4452	120	Suipacha	2594
104	Rivadavia	4643	121	Tandil	32911
105	Rojas	7186	122	Tapalqué	2597
106	Roque Pérez	3443	123	Tigre	73312
107	Saavedra	6348	124	Tordillo	485
108	Saladillo	9175	125	Tornquist	3729
109	Salto	8882	126	Trenque Lauquen	11984
110	Salliqueló	2797	127	Tres Arroyos	18202
111	San Andrés de Giles	5972	128	Tres de Febrero	98824
112	San Antonio de Areco	5927	129	Tres Lomas	2434
113	San Cayetano	2641	130	25 de Mayo	10879
114	San Fernando	39552	131	Vicente López	89768
115	San Isidro	85951	132	Villa Gesell	7094
116	San Miguel	61689	133	Villarino	7533
117	San Nicolás	36701	134	Zárate	26266
	Totale abitazioni Provincia di Buenos Aires				**3767851**

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Mappa di localizzazione geografica dei 134 partidos/departamentos



Tab. 7: Distribuzione delle abitazioni per tipologia -Aglomerado Gran Buenos Aires

	Partidos del Aglomerado GBA	***Tipologia di abitazione***										
		Casa tipo A	***Casa tipo B***	***Rancho***	***Casilla***	***Apparta- mento***	***Stanza in affitto***	***Stanza in hotel o pensione***	***Locale non atto per abitazione***	***abitazione mobile***	***per strada***	***Totale***
1	Almirante Brown	80.212	25.016	944	8.156	12.204	238	30	231	26	8	143.551
2	Avellaneda	58.979	5.109	386	2.098	29.629	1.044	127	146	5	19	117.219
3	Berazategui	52.567	9.657	597	4.583	3.820	162	6	101	7	5	81.516
4	Escobar	27.446	9.622	384	3.291	1.556	190	14	94	24	12	51.691
5	Esteban Echeverría	38.245	14.625	537	3.708	2.611	196	27	149	10	6	70.541
6	Exaltación de la Cruz	5.198	918	101	250	56	28	9	19	7	4	9.161
7	Ezeiza	15.550	9.462	395	2.312	675	81	7	52	15	5	35.212
8	Florencio Varela	42.143	24.198	985	10.696	2.774	164	16	129	9	5	91.298
9	General Rodríguez	11.149	4.560	220	1.135	590	25	1	40	14	2	22.666
10	General San Martín	79.585	8.116	449	3.648	21.101	608	175	329	8	14	133.884
11	Hurlingham	35.200	4.998	172	1.448	3.600	197	20	119	2	4	51.083
12	Ituzaingó	35.532	3.969	151	1.446	1.166	65	7	83	6	8	49.240
13	José C. Paz	28.897	17.424	575	4.797	611	116	21	103	15	3	59.677
14	La Matanza	189.808	64.663	2.166	15.273	41.300	1.407	109	722	29	34	361.133
15	Lanús	90.384	10.721	454	2.713	25.399	511	74	169	9	11	152.635
16	La Plata	112.365	10.229	864	9.519	38.038	533	226	314	52	15	221.989
17	Lomas de Zamora	104.707	27.077	1.190	5.642	15.948	676	79	250	10	25	178.941
18	Luján	19.841	3.688	192	563	982	53	4	55	19	2	30.876
19	Malvinas Argentinas	42.365	17.091	433	5.291	1.202	248	48	180	20	6	74.653
20	Marcos Paz	7.020	2.526	155	566	116	16	-	11	8	3	12.946
21	Merlo	70.231	30.232	902	8.708	3.615	209	21	234	16	4	129.621
22	Moreno	51.555	28.263	1.044	7.439	2.923	199	12	186	38	13	108.534
23	Morón	71.466	4.352	229	1.425	13.154	169	38	171	9	8	108.466
24	Pilar	34.161	14.711	686	4.799	993	172	16	94	33	9	70.297
25	Presidente Perón	7.357	4.729	225	1.625	57	26	-	28	1	-	16.162
26	Quilmes	98.057	18.278	1.192	7.349	12.187	412	42	176	21	19	159.348
27	San Fernando	26.177	4.272	198	1.679	6.734	284	70	102	25	11	46.541
28	San Isidro	62.112	1.822	120	2.741	18.683	190	63	186	19	15	102.135
29	San Miguel	40.917	12.874	351	3.288	3.937	165	38	108	6	5	71.305
30	San Vicente	7.782	2.661	132	869	47	13	3	23	8	1	14.318
31	Tigre	51.218	11.890	487	5.463	3.519	451	59	166	44	15	87.724
32	Tres de Febrero	66.438	3.567	225	1.774	26.030	427	111	236	8	8	115.048
33	Vicente López	58.923	796	41	1.088	28.253	353	164	132	3	15	108.962
34	Campana	15.738	3.272	199	1.071	1.461	63	2	40	15	3	27.376
35	Cañuelas	7.854	2.278	161	380	359	26	1	26	5	2	13.978
36	General Las Heras	2.917	542	30	96	31	4	-	20	-	-	4.537

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 8: Infrastruttura del Aglomerado Gran Buenos Aires. "abitazioni servite dalla rete acqua potabile"

	Partidos del Aglomerado GBA	***Si***	***No***	***Totale***
1	Almirante Brown	74.805	68.737	143.551
2	Avellaneda	115.855	1.360	117.219
3	Berazategui	76.938	4.577	81.516
4	Escobar	14.268	37.420	51.691
5	Esteban Echeverría	32.660	37.872	70.541
6	Exaltación de la Cruz	5.030	4.118	9.161
7	Ezeiza	6.997	28.207	35.212
8	Florencio Varela	53.218	38.073	91.298
9	General Rodríguez	8.328	14.337	22.666
10	General San Martín	130.568	3.171	133.884
11	Hurlingham	19.395	31.687	51.083
12	Ituzaingó	5.615	43.621	49.240
13	José C. Paz	8.610	51.067	59.677
14	La Matanza	223.621	137.313	361.133
15	Lanús	152.395	230	152.635
16	La Plata	203.008	18.823	221.989
17	Lomas de Zamora	175.143	3.651	178.941
18	Luján	14.450	16.413	30.876
19	Malvinas Argentinas	6.756	67.895	74.653
20	Marcos Paz	10.789	2.157	12.946
21	Merlo	66.290	63.321	129.621
22	Moreno	49.518	59.014	108.534
23	Morón	88.300	20.161	108.466
24	Pilar	17.755	52.541	70.297
25	Presidente Perón	11.074	5.088	16.162
26	Quilmes	158.745	600	159.348
27	San Fernando	44.473	2.055	46.541
28	San Isidro	101.798	336	102.135
29	San Miguel	27.188	44.114	71.305
30	San Vicente	7.146	7.123	14.318
31	Tigre	54.816	32.898	87.724
32	Tres de Febrero	104.798	10.248	115.048
33	Vicente López	108.957	-	108.962
34	Campana	23.211	4.140	27.376
35	Cañuelas	5.291	8.679	13.978
36	General Las Heras	2.680	1.857	4.537

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 9: Infrastruttura del Aglomerado Gran Buenos Aires. "abitazioni servite dalla rete elettrica"

	Partidos del Aglomerado GBA	***Si***	***No***	***Totale***
1	Almirante Brown	139.491	4.051	143.551
2	Avellaneda	112.786	4.429	117.219
3	Berazategui	78.689	2.826	81.516
4	Escobar	48.579	3.109	51.691
5	Esteban Echeverría	68.786	1.746	70.541
6	Exaltación de la Cruz	9.060	88	9.161
7	Ezeiza	32.644	2.560	35.212
8	Florencio Varela	88.150	3.141	91.298
9	General Rodríguez	22.025	640	22.666
10	General San Martín	131.353	2.386	133.884
11	Hurlingham	49.782	1.300	51.083
12	Ituzaingó	48.099	1.137	49.240
13	José C. Paz	57.400	2.277	59.677
14	La Matanza	347.649	13.285	361.133
15	Lanús	150.784	1.841	152.635
16	La Plata	219.329	2.502	221.989
17	Lomas de Zamora	174.031	4.763	178.941
18	Luján	30.419	444	30.876
19	Malvinas Argentinas	71.901	2.750	74.653
20	Marcos Paz	12.364	582	12.946
21	Merlo	123.631	5.980	129.621
22	Moreno	104.310	4.222	108.534
23	Morón	107.150	1.311	108.466
24	Pilar	65.357	4.939	70.297
25	Presidente Perón	15.872	290	16.162
26	Quilmes	156.298	3.047	159.348
27	San Fernando	45.236	1.292	46.541
28	San Isidro	99.130	3.004	102.135
29	San Miguel	69.437	1.865	71.305
30	San Vicente	13.339	930	14.318
31	Tigre	85.258	2.456	87.724
32	Tres de Febrero	113.857	1.189	115.048
33	Vicente López	108.617	340	108.962
34	Campana	26.566	785	27.376
35	Cañuelas	13.279	691	13.978
36	General Las Heras	4.292	245	4.537

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 10: Infrastruttura del Aglomerado Gran Buenos Aires. "abitazioni servite dalla rete d'illuminazione pubblica"

	Partidos del Aglomerado GBA	***Si***	***No***	***Total***
1	Almirante Brown	133.923	9.619	143.551
2	Avellaneda	111.220	5.995	117.219
3	Berazategui	76.308	5.207	81.516
4	Escobar	45.123	6.565	51.691
5	Esteban Echeverría	63.604	6.928	70.541
6	Exaltación de la Cruz	7.656	1.492	9.161
7	Ezeiza	27.589	7.615	35.212
8	Florencio Varela	73.255	18.036	91.298
9	General Rodríguez	17.095	5.570	22.666
10	General San Martín	126.334	7.405	133.884
11	Hurlingham	49.862	1.220	51.083
12	Ituzaingó	47.419	1.817	49.240
13	José C. Paz	39.973	19.704	59.677
14	La Matanza	319.534	41.400	361.133
15	Lanús	150.319	2.306	152.635
16	La Plata	208.171	13.660	221.989
17	Lomas de Zamora	162.164	16.630	178.941
18	Luján	27.127	3.736	30.876
19	Malvinas Argentinas	64.790	9.861	74.653
20	Marcos Paz	10.095	2.851	12.946
21	Merlo	108.793	20.818	129.621
22	Moreno	87.616	20.916	108.534
23	Morón	107.209	1.252	108.466
24	Pilar	53.195	17.101	70.297
25	Presidente Perón	14.521	1.641	16.162
26	Quilmes	146.670	12.675	159.348
27	San Fernando	43.711	2.817	46.541
28	San Isidro	100.586	1.548	102.135
29	San Miguel	65.885	5.417	71.305
30	San Vicente	11.725	2.544	14.318
31	Tigre	78.127	9.587	87.724
32	Tres de Febrero	113.304	1.742	115.048
33	Vicente López	107.997	960	108.962
34	Campana	24.913	2.438	27.376
35	Cañuelas	11.935	2.035	13.978
36	General Las Heras	3.697	840	4.537

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 11: Infrastruttura del Aglomerado Gran Buenos Aires. "abitazioni servite dalla rete di gas naturale"

	Partidos del Aglomerado GBA	***Si***	***No***	***Total***
1	Almirante Brown	119018	24524	143551
2	Avellaneda	108552	8663	117219
3	Berazategui	70717	10798	81516
4	Escobar	32540	19148	51691
5	Esteban Echeverría	56226	14306	70541
6	Exaltación de la Cruz	5533	3615	9161
7	Ezeiza	24081	11123	35212
8	Florencio Varela	64368	26923	91298
9	General Rodríguez	10627	12038	22666
10	General San Martín	122167	11572	133884
11	Hurlingham	48258	2824	51083
12	Ituzaingó	45158	4078	49240
13	José C. Paz	39483	20194	59677
14	La Matanza	291842	69092	361133
15	Lanús	140121	12504	152635
16	La Plata	198868	22963	221989
17	Lomas de Zamora	152082	26712	178941
18	Luján	24562	6301	30876
19	Malvinas Argentinas	52531	22120	74653
20	Marcos Paz	6078	6868	12946
21	Merlo	76568	53043	129621
22	Moreno	48669	59863	108534
23	Morón	107161	1300	108466
24	Pilar	29455	40841	70297
25	Presidente Perón	11381	4781	16162
26	Quilmes	136462	22883	159348
27	San Fernando	40730	5798	46541
28	San Isidro	97714	4420	102135
29	San Miguel	59003	12299	71305
30	San Vicente	9200	5069	14318
31	Tigre	61473	26241	87724
32	Tres de Febrero	112481	2565	115048
33	Vicente López	107188	1769	108962
34	Campana	20133	7218	27376
35	Cañuelas	7514	6456	13978
36	General Las Heras	2622	1915	4537

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 12: Infrastruttura del Aglomerado Gran Buenos Aires. "abitazioni su strade asfaltate o pavimentate"

	Partidos del Aglomerado GBA	***Si***	***No***	***Totale***
1	Almirante Brown	115155	28387	143551
2	Avellaneda	112013	5202	117219
3	Berazategui	67002	14513	81516
4	Escobar	38771	12917	51691
5	Esteban Echeverría	57177	13355	70541
6	Exaltación de la Cruz	4738	4410	9161
7	Ezeiza	25502	9702	35212
8	Florencio Varela	62749	28542	91298
9	General Rodríguez	12850	9815	22666
10	General San Martín	126467	7272	133884
11	Hurlingham	48188	2894	51083
12	Ituzaingó	44274	4962	49240
13	José C. Paz	40372	19305	59677
14	La Matanza	290900	70034	361133
15	Lanús	150386	2239	152635
16	La Plata	201229	20602	221989
17	Lomas de Zamora	156793	22001	178941
18	Luján	24735	6128	30876
19	Malvinas Argentinas	52361	22290	74653
20	Marcos Paz	8796	4150	12946
21	Merlo	95412	34199	129621
22	Moreno	88502	20030	108534
23	Morón	105717	2744	108466
24	Pilar	39562	30734	70297
25	Presidente Perón	11156	5006	16162
26	Quilmes	136813	22532	159348
27	San Fernando	43075	3453	46541
28	San Isidro	100014	2120	102135
29	San Miguel	60933	10369	71305
30	San Vicente	9516	4753	14318
31	Tigre	76905	10809	87724
32	Tres de Febrero	113935	1111	115048
33	Vicente López	108070	887	108962
34	Campana	21177	6174	27376
35	Cañuelas	8061	5909	13978
36	General Las Heras	3082	1455	4537

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 13: Infrastruttura del Aglomerado Gran Buenos Aires. "abitazioni con servizio raccolta riffiuti"

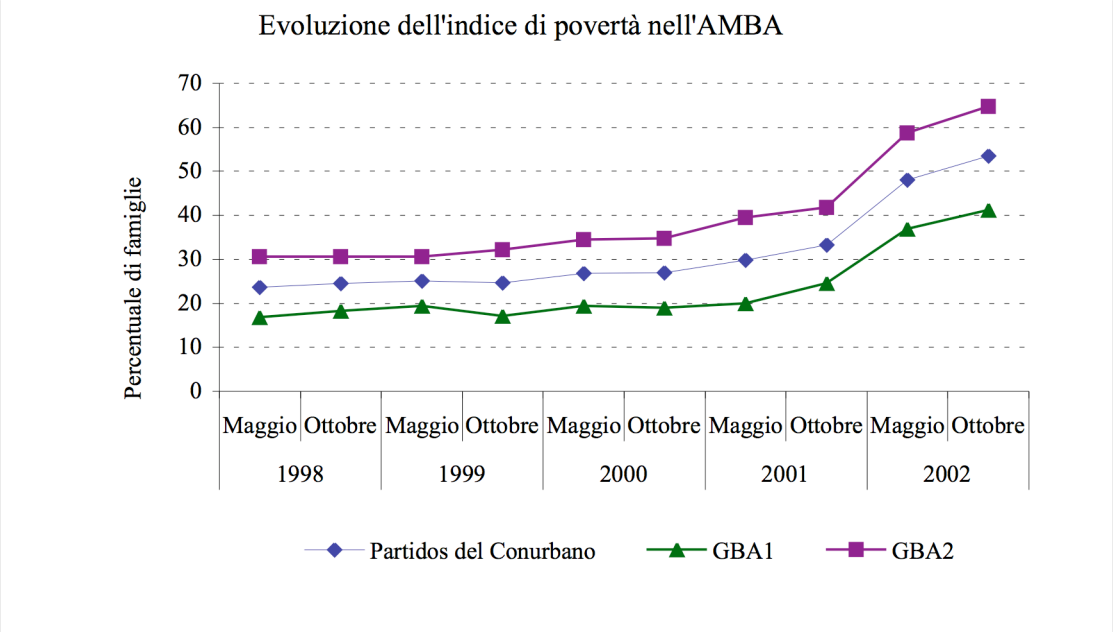
	Partidos del Aglomerado GBA	***Si***	***No***	***Totale***
1	Almirante Brown	136377	7165	143551
2	Avellaneda	111497	5718	117219
3	Berazategui	77825	3690	81516
4	Escobar	48105	3583	51691
5	Esteban Echeverría	66730	3802	70541
6	Exaltación de la Cruz	7385	1763	9161
7	Ezeiza	32134	3070	35212
8	Florencio Varela	82318	8973	91298
9	General Rodríguez	18138	4527	22666
10	General San Martín	123319	10420	133884
11	Hurlingham	50152	930	51083
12	Ituzaingó	48670	566	49240
13	José C. Paz	52961	6716	59677
14	La Matanza	340335	20599	361133
15	Lanús	150675	1950	152635
16	La Plata	208131	13700	221989
17	Lomas de Zamora	166093	12701	178941
18	Luján	28257	2606	30876
19	Malvinas Argentinas	72000	2651	74653
20	Marcos Paz	10245	2701	12946
21	Merlo	121828	7783	129621
22	Moreno	99297	9235	108534
23	Morón	107733	728	108466
24	Pilar	60772	9524	70297
25	Presidente Perón	14569	1593	16162
26	Quilmes	152657	6688	159348
27	San Fernando	43872	2656	46541
28	San Isidro	100748	1386	102135
29	San Miguel	68853	2449	71305
30	San Vicente	11550	2719	14318
31	Tigre	81230	6484	87724
32	Tres de Febrero	113975	1071	115048
33	Vicente López	108570	387	108962
34	Campana	25511	1840	27376
35	Cañuelas	12050	1920	13978
36	General Las Heras	3520	1017	4537

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 14: Linea di povertà - 1998/2002 secondo gruppi famigliari e persone

	1998		1999		2000		2001		2002	
Aglomerado urbano	***Maggio***	***Ottobre***	***Maggio***	***Ottobre***	***Maggio***	***Ottobre***	***Maggio***	***Ottobre***	***Maggio***	***Ottobre***
% di famiglie (Hogares)										
Partidos del Conurbano	23,7	24,5	25,1	24,7	26,8	26,9	29,9	33,3	48,1	53,5
GBA1	16,8	18,2	19,4	17,1	19,3	19,0	20,0	24,5	36,8	41,2
GBA2	30,5	30,6	30,6	32,2	34,4	34,7	39,4	41,7	58,6	64,7
% di persone										
Partidos del Conurbano	30,3	32,4	33,0	32,5	35,7	35,0	39,4	43,2	59,2	64,4
GBA1	21,7	24,6	26,5	23,2	26,2	25,1	27,9	33,2	47,8	51,7
GBA2	37,5	39,1	38,5	40,2	44,0	43,2	48,9	51,7	68,4	74,4

GBA1: primo cordón del Conurbano. Comprende Avellaneda. General San Martín, Lanús, Lomas de Zamora, Morón (dividido en Morón, Hurlingham e Ituzaingó), Quilmes, San Isidro, Tres de Febrero e Vicente López.
GBA2: secondo cordón del Conurbano. Comprende Almirante Brown, Berazategui, Esteban Echeverria (dividido en Esteban Echeverria y Ezeiza), Gral Sarmiento (dividido en Jose C. Paz, Malvinas Argentinas y San Miguel), Florencio Varela, La Matanza, Merlo, Moreno, San Fernando e Tigre.
Fonte: INDEC e Dirección Provincial de Estadística de la Provincia de Buenos Aires, Encuesta Permanente de Hogares.

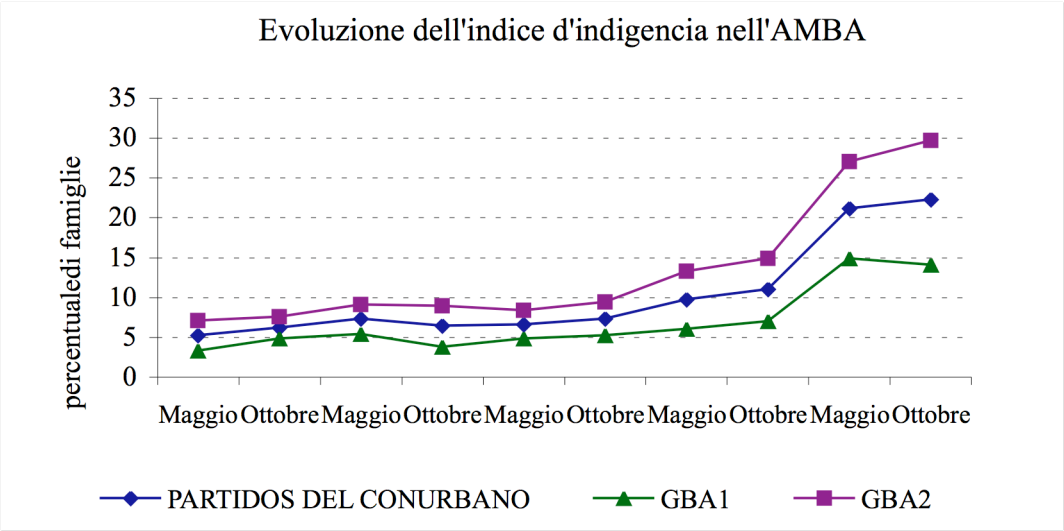


Tab. 15: Linea d'indigenza - 1998/2002 secondo gruppi famigliari e persone

	1998		***1999***		***2000***		***2001***		***2002***	
Aglomerado urbano	***Maggio***	***Ottobre***	***Maggio***	***Ottobre***	***Maggio***	***Ottobre***	***Maggio***	***Ottobre***	***Maggio***	***Ottobre***
% di famiglie (Hogares)										
Partidos del Conurbano	5,2	6,2	7,3	6,4	6,6	7,3	9,7	11,0	21,2	22,3
GBA1	3,3	4,8	5,4	3,8	4,8	5,2	6,0	7,0	14,9	14,1
GBA2	7,1	7,6	9,1	8,9	8,4	9,4	13,3	14,9	27,0	29,7
% di persone										
Partidos del Conurbano	6,6	8,8	9,6	8,4	9,0	9,5	13,0	15,2	27,9	30,5
GBA1	4,6	7,1	7,6	5,5	6,2	6,9	8,0	10,6	21,1	19,8
GBA2	8,3	10,2	11,3	10,8	11,5	11,7	16,4	19,2	33,4	38,9

GBA1: primo cordón del Conurbano. Comprende Avellaneda. General San Martín, Lanús, Lomas de Zamora, Morón (dividido en Morón, Hurlingham e Ituzaingó), Quilmes, San Isidro, Tres de Febrero e Vicente López.

GBA2: secondo cordón del Conurbano. Comprende Almirante Brown, Berazategui, Esteban Echeverria (dividido en Esteban Echeverria y Ezeiza), Gral Sarmiento (dividido en Jose C. Paz, Malvinas Argentinas y San Miguel), Florencio Varela, La Matanza, Merlo, Moreno, San Fernando e Tigre.
Fonte: INDEC e Dirección Provincial de Estadística de la Provincia de Buenos Aires, Encuesta Permanente de Hogares.



Tab. 16: Nuclei familiari e popolazione in abitazioni deficitarie - 2001

	Partidos dell'Aglomerado GBA	***Nuclei familiari***		***Popolazione***	
		Totale	***%***	***Totale***	***%***
1	ALMIRANTE BROWN	133.779	27,8	512.508	31,3
2	AVELLANEDA	100.834	9,6	327.589	11,1
3	BERAZATEGUI	75.598	21,1	287.200	23,6
4	ESCOBAR	45.335	32,4	177.563	36,1
5	ESTEBAN ECHEVERRIA	62.931	32,5	243.477	35,9
6	EXALTACION DE LA CRUZ	6.792	20,8	24.015	23,1
7	EZEIZA	29.569	43,4	116.001	46,8
8	FLORENCIO VARELA	84.953	44,8	346.218	47,7
9	GENERAL RODRIGUEZ	18.107	33,8	67.314	37,8
10	GENERAL SAN MARTIN	119.097	12,1	400.689	14,5
11	HURLINGHAM	47.902	15,5	171.388	17,5
12	ITUZAINGO	44.401	13,8	156.284	15,6
13	JOSE C. PAZ	56.004	44,0	229.238	47,7
14	LA MATANZA	333.882	27,4	1.251.547	31,4
15	LA PLATA	177.004	12,7	560.641	16,0
16	LANUS	135.436	11,7	451.042	14,3
17	LOMAS DE ZAMORA	164.405	23,2	587.760	27,5
18	LUJAN	26.176	18,1	90.811	20,9
19	MALVINAS ARGENTINAS	72.950	35,1	289.790	38,2
20	MARCOS PAZ	10.755	31,7	41.647	35,8
21	MERCEDES	17.541	12,3	58.339	14,1
22	MERLO	119.620	35,7	468.448	39,3
23	MORENO	95.525	40,8	379.351	44,1
24	MORON	93.972	7,2	305.676	8,7
25	PILAR	58.304	37,3	231.126	41,1
26	PRESIDENTE PERON	14.503	47,2	60.027	50,0
27	QUILMES	144.652	20,3	516.368	23,8
28	SAN FERNANDO	42.048	17,1	149.994	19,8
29	SAN ISIDRO	88.039	6,1	289.872	7,3
30	SAN MIGUEL	65.689	28,0	251.294	32,0
31	TIGRE	79.792	25,5	300.385	28,1
32	TRES DE FEBRERO	102.204	6,6	334.874	7,7
33	VICENTE LOPEZ	91.400	3,0	272.050	3,6
34	ZARATE	27.625	20,0	100.450	23,0
Totale Aglomerado GBA		**2.786.824**		**10.050.976**	
Totale Provincia		**3.920.985**	**19,7**	**13.708.190**	**23,2**

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Seconda parte: Dati relativi ai partidos del area di studio nella zona nord dell'AMBA

Tab.17: Popolazione per sesso secondo partido ed entidad

Partido	Entidad	Totale	Maschi	Femine
Malvinas Argentinas		**290.691**	**143.722**	**146.969**
	Area de Promoción El Triángulo	2.594	1.320	1.274
	Grand Bourg	85.159	42.484	42.675
	Ingeniero Adolfo Sourdeaux	25.951	12.818	13.133
	Ingeniero Pablo Nogués	38.470	19.116	19.354
	Los Polvorines	53.354	25.919	27.435
	Malvinas Argentinas	368	166	202
	Tortuguitas	41.390	20.581	20.809
	Villa de Mayo	43.405	21.318	22.087
San Fernando		**151.131**	**72.787**	**78.344**
	San Fernando	69.110	33.211	35.899
	Victoria	39.447	18.686	20.761
	Virreyes	39.507	19.183	20.324
	Población rural dispersa 2	3.067	1.707	1.360
San Isidro		**291.505**	**137.430**	**154.075**
	Acassuso	12.842	5.712	7.130
	Béccar	58.811	28.190	30.621
	Boulogne Sur Mer	73.496	35.292	38.204
	Martínez	65.859	30.467	35.392
	San Isidro	45.190	21.014	24.176
	Villa Adelina	35.307	16.755	18.552
Tigre		**301.223**	**148.057**	**153.166**
	Benavídez	34.162	17.074	17.088
	Dique Luján	2.676	1.326	1.350
	Don Torcuato Este	30.631	15.162	15.469
	Don Torcuato Oeste	34.236	16.720	17.516
	El Talar	43.420	21.152	22.268
	General Pacheco	43.287	21.236	22.051
	Los Troncos del Talar	29.559	14.679	14.880
	Ricardo Rojas	19.492	9.653	9.839
	Rincón de Milberg	27.620	13.463	14.157
	Tigre	31.106	14.901	16.205
	Población rural dispersa 2	5.034	2.691	2.343
Pilar				
	Alberti			
	Astolfi			
	Del Viso			
	Derqui			
	Fatima			
	La Lonja			
	Manzanares			
	Pilar (centro)			
	Villa Rosa			
	Zelaya			
Totale Partidos del Conurbano		**8.684.437**	**4.213.697**	**4.470.740**

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 18: Nuclei familiari secondo tipologia d'abitazione - Malvinas Argentinas 2001

Entidad	Totale di nuclei familiari	Abitazioni		Rancho	Casilla	Appartamento	Stanze in affitto	Stanza in hotel o pensione	Locale non atto per abitazione	Abitazione mobile	per la via
		Tipo A	Tipo B								
Area di Promoción El Triángulo	672	388	173	3	83	3	5	s	10	4	s
Grand Bourg	20.676	11.298	6.883	139	1.885	308	63	28	62	8	s
Ingeniero Adolfo Sourdeaux	6.753	4.904	1.273	35	316	159	43	6	16	-	s
Ingeniero Pablo Nogués	9.277	5.329	2.800	79	875	131	36	4	22	-	s
Los Polvorines	13.880	10.138	2.661	40	728	249	32	s	30	s	-
Malvinas Argentinas	109	92	9	-	6	s	s	-	-	-	-
Tortuguitas	10.152	5.689	3.025	95	1.215	90	24	s	8	5	-
Villa de Mayo	11.437	8.230	2.124	66	570	358	45	6	35	s	s
Totale Malvinas Argentinas	**72.956**	**46.068**	**18.948**	**457**	**5.678**	**1.299**	**249**	**48**	**183**	**20**	**6**

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 19: Popolazione secondo Necessità Basiche insoddisfatte - Malvinas Argentinas

Entidad	***Popolazione in nuclei familiari***	***senza NBI***	***Con NBI***
Área de Promoción El Triángulo	2.594	1.892	702
Grand Bourg	85.041	62.146	22.895
Ingeniero Adolfo Sourdeaux	25.779	20.876	4.903
Ingeniero Pablo Nogués	38.391	28.434	9.957
Los Polvorines	52.990	43.965	9.025
Malvinas Argentinas	368	292	76
Tortuguitas	41.366	29.838	11.528
Villa de Mayo	43.269	35.927	7.342
Totale Malvinas Argentinas	**289.798**	**223.370**	**66.428**

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 20: Nuclei familiari secondo regime di tenenza - Malvinas Argentinas

Entidad	***Totale di nuclei familiari***	***Proprietario ...***		***affitto***	***Occupante per ...***		***Altra situazione***
		dell'abitazione e del terreno	***dell'abitazione solamente***		***prestito***	***lavoro***	
Área de Promoción El Triángulo	671	449	21	63	78	42	18
Grand Bourg	20.674	14.950	1.485	1.210	2.399	77	553
Ingeniero Adolfo Sourdeaux	6.752	4.805	445	560	710	25	207
Ingeniero Pablo Nogués	9.276	6.621	668	560	1.045	58	324
Los Polvorines	13.880	10.440	570	999	1.376	60	435
Malvinas Argentinas	109	73	s	10	20	-	4
Tortuguitas	10.152	7.478	784	501	986	120	283
Villa de Mayo	11.436	8.291	551	925	1.193	79	397
Totale Malvinas Argentinas	**72.950**	**53.107**	**4.526**	**4.828**	**7.807**	**461**	**2.221**

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 21: Nuclei familiari secondo qualità dei materiali di costruzione - Malvinas Argentinas

Entidad	***Totale di nuclei familiari***	***Tipo***			
		I	***II***	***III***	***IV***
Área de Promoción El Triángulo	671	216	268	165	22
Grand Bourg	20.674	7.788	7.402	4.912	572
Ingeniero Adolfo Sourdeaux	6.752	3.566	2.122	989	75
Ingeniero Pablo Nogués	9.276	3.504	3.239	2.204	329
Los Polvorines	13.880	7.659	4.110	1.912	199
Malvinas Argentinas	109	50	44	14	s
Tortuguitas	10.152	3.993	3.283	2.437	439
Villa de Mayo	11.436	6.272	3.291	1.708	165
Totale Malvinas Argentinas	**72.950**	**33.048**	**23.759**	**14.341**	**1.802**

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 22: Nuclei familiari secondo servizio sanitario - Malvinas Argentinas

Entidad	***Totale di nuclei familiari***	***Bagno con tazza***			***Con tazza senza scarico, senza tazza o senza bagno***
		con scarico e scolo a rete pubblica	***con scarico e scolo a camera settica***	***con scarico e scolo a pozzo***	
Área de Promoción El Triángulo	671	3	321	145	202
Grand Bourg	20.674	284	9.538	3.689	7.163
Ingeniero Adolfo Sourdeaux	6.752	26	4.317	1.190	1.219
Ingeniero Pablo Nogués	9.276	33	4.432	1.788	3.023
Los Polvorines	13.880	350	8.485	2.445	2.600
Malvinas Argentinas	109	-	90	6	13
Tortuguitas	10.152	49	4.779	1.868	3.456
Villa de Mayo	11.436	155	7.212	1.987	2.082
Totale Malvinas Argentinas	**72.950**	**900**	**39.174**	**13.118**	**19.758**

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 23: Nuclei familiari secondo materiali del suolo - Malvinas Argentinas

Entidad	***Totale di nuclei familiari***	***Ceramica, baldosa o mosaico***	***Cemento o mattone***	***Terra***	***Altri***
Área de Promoción El Triángulo	671	309	343	10	9
Grand Bourg	20.674	10.854	9.479	283	58
Ingeniero Adolfo Sourdeaux	6.752	4.605	2.097	38	12
Ingeniero Pablo Nogués	9.276	4.779	4.273	192	32
Los Polvorines	13.880	9.688	4.061	93	38
Malvinas Argentinas	109	83	25	s	-
Tortuguitas	10.152	5.267	4.544	274	67
Villa de Mayo	11.436	7.908	3.374	121	33
Total Malvinas Argentinas	**72.950**	**43.493**	**28.196**	**1.012**	**249**

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 24 Nuclei familiari secondo materiali del tetto - Malvinas Argentinas

Entidad	***Totale di nuclei familiari***	***Con contro-soffitto***			***senza contro-soffitto***		
		Baldosa, losa, membrana, pizarra o teja	***lamiera metallica***	***Altro materiale***	***Baldosa, losa, membrana, pizarra o teja***	***lamiera metallica***	***Altro materiale***
Área de Promoción El Triángulo	671	221	126	43	120	104	57
Grand Bourg	20.674	8.534	2.353	856	4.351	3.281	1.299
Ingeniero Adolfo Sourdeaux	6.752	3.585	810	257	1.191	687	222
Ingeniero Pablo Nogués	9.276	3.709	1.302	390	1.672	1.649	554
Los Polvorines	13.880	7.817	1.423	555	2.355	1.196	534
Malvinas Argentinas	109	46	10	4	35	12	s
Tortuguitas	10.152	4.135	1.336	459	1.718	1.759	745
Villa de Mayo	11.436	6.155	1.453	424	1.787	1.228	389
Total Malvinas Argentinas	**72.950**	**34.202**	**8.813**	**2.988**	**13.229**	**9.916**	**3.802**

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 25: Nuclei familiari secondo materiali dei muri - Malvinas Argentinas

Entidad	***Totale di nuclei familiari***	***Muratura***		***altri materiali*** [1]
		con intonaco esteriore	***senza intonaco esteriore***	
Área de Promoción El Triángulo	671	450	102	119
Grand Bourg	20.674	14.927	3.522	2.225
Ingeniero Adolfo Sourdeaux	6.752	5.621	716	415
Ingeniero Pablo Nogués	9.276	6.625	1.583	1.068
Los Polvorines	13.880	11.412	1.564	904
Malvinas Argentinas	109	92	9	8
Tortuguitas	10.152	6.930	1.737	1.485
Villa de Mayo	11.436	9.364	1.254	818
Totale Malvinas Argentinas	**72.950**	**55.421**	**10.487**	**7.042**

1: *Include muri di legno, adobe, lamiera metallica o fibrocemento, cartone, ecc.*

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 26: Nuclei familiari secondo disponibilità e provenienza dell'acqua potabile – Malvinas Argentinas

Entidad	***Totale di nuclei familiari***	***rete dentro l'abitazione***			***Fuori l'abitazione***			***Fuori dal Loto[2]***
		Totale	***Acqua potabile***	***Altri[1]***	***Totale***	***Acqua potabile***	***Altri[1]***	
Área de Promoción El Triángulo	671	479	3	476	168	-	168	24
Grand Bourg	20.674	13.347	527	12.820	6.476	271	6.205	851
Ingeniero Adolfo Sourdeaux	6.752	5.524	82	5.442	1.063	48	1.015	165
Ingeniero Pablo Nogués	9.276	6.388	233	6.155	2.402	79	2.323	486
Los Polvorines	13.880	11.330	800	10.530	2.206	10	2.196	344
Malvinas Argentinas	109	97	-	97	11	-	11	s
Tortuguitas	10.152	6.528	171	6.357	2.979	25	2.954	645
Villa de Mayo	11.436	9.346	139	9.207	1.843	28	1.815	247
Totale Malvinas Argentinas	**72.950**	**53.039**	**1.955**	**51.084**	**17.148**	**461**	**16.687**	**2.763**

1: Include le categorie pompa a motore, pompa manuale, pozzo con pompa, pozzo senza pompa, acqua piovana, trasporto o cisterna e fiume, canale o ruscello.

2: Include tutte le categorie.

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Tab. 27: Nuclei familiari secondo tenenza di beni - Personal Computer - Malvinas Argentinas

Entidad	***Totale di nuclei familiari***	***possiede PC***		***No possiede PC***
		con connessione internet	***senza connessione internet***	
Área de Promoción El Triángulo	671	20	55	596
Grand Bourg	20.674	421	1.805	18.448
Ingeniero Adolfo Sourdeaux	6.752	380	716	5.656
Ingeniero Pablo Nogués	9.276	442	833	8.001
Los Polvorines	13.880	1.061	1.548	11.271
Malvinas Argentinas	109	3	7	99
Tortuguitas	10.152	439	1.020	8.693
Villa de Mayo	11.436	749	1.310	9.377
Totale Malvinas Argentinas	**72.950**	**3.515**	**7.294**	**62.141**

Fonte: INDEC - Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares año 2001.

Appendice Statistica

Terza parte: dati relativi alla Ciudad Autónoma de Buenos Aires disaggregati per zona e CGP

Tab. 28: Distribuzione percentuale della popolazione per gruppi di età, per sesso e zona della CBA, 2005

Sesso	***Età***								
	fino a 9	***10 a 19***	***20 a 29***	***30 a 39***	***40 a 49***	***50 a 59***	***60 a 69***	***≥ a 70 anni***	***Totale***
Maschi									
Nord	10,6	11,2	21,1	15,1	12,1	11,7	8,9	9,3	100
Sud	17,6	17,2	16,6	15,5	10,9	8,3	6,6	7,2	100
Ovest	13	14,5	14,9	14,1	12,3	12	9,1	10,1	100
Est	12,9	13,4	19,5	15,6	11,3	10,4	8,2	8,8	100
CBA	13,4	14,1	17,6	14,9	11,7	10,8	8,3	9,1	100
Femmine									
Nord	7,7	9,9	18,8	14,1	12,1	13,3	10,1	14	100
Sud	15,4	15,3	15,4	14,6	11,7	9,8	7,8	10	100
Ovest	10,4	10,9	15	13,4	13,2	12,2	11,2	13,6	100
Est	10,2	10,3	16,7	15,5	11,6	13,1	9,7	12,9	100
CBA	10,7	11,4	16,3	14,3	12,3	12,2	10	12,8	100
Totale									
Nord	9	10,5	19,8	14,6	12,1	12,6	9,6	11,9	100
Sud	**16,5**	**16,2**	**16**	**15**	**11,3**	**9,1**	**7,2**	**8,7**	**100**
Ovest	11,6	12,6	15	13,8	12,8	12,1	10,2	12	100
Est	11,5	11,7	18	15,5	11,5	11,8	9	11	100
CBA	12	12,7	16,9	14,6	12	11,6	9,2	11,1	100

Nota: la zona Nord comprende le CGP 13,14 Ovest,14 Est,2 Nord; la zona Sud: 3, 4, 5, 8; la zona Ovest: 7, 9, 10, 11, 12 e la zona Est: 1, 2 Sud, 6

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. Onda 2005

Tab. 29: Distribuzione percentuale della popolazione per gruppi famigliari e tipologia di abitazioni, secondo la tipologia di abitazioni. Città di Buenos Aires 2005

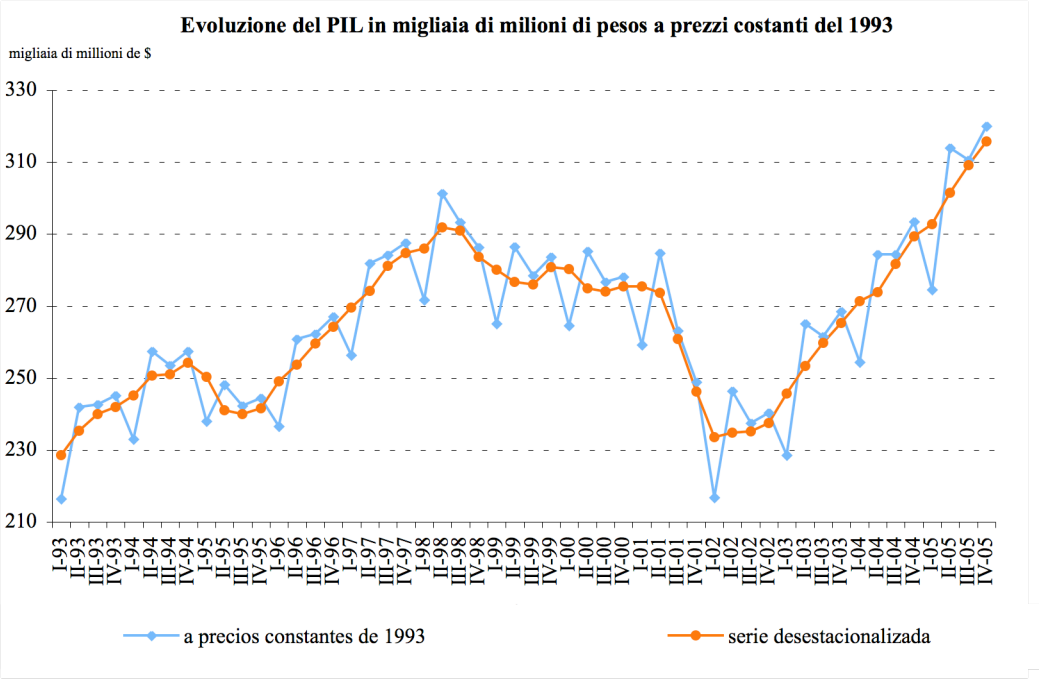
Tipologia di abitazione	***Popolazione***	***Nuclei familiari***	***Abitazioni***
Casa	25,7	19,9	19,5
Appartamento	69,8	75,2	75,6
Affittacamere	2	1,8	1,8
Hotel o pensione	2,2	2,9	2,9
Costruzione non destinata ad abitazione	0,2	0,1	0,1
Rancho o casilla	0,2	0,1	0,1
Città di Buenos Aires	100	100	100

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA) - Encuesta Anual de Hogares. Onda 2005

Tab. 30: Disuguaglianza nella distribuzione del reddito misurato dall'indice di Gini (Maggio 1995 - Maggio 2003)

Coeficiente de Gini	
	Partidos del Conurbano
maggio-99	0,424
ottobre-99	0,441
maggio-00	0,444
ottobre-00	0,437
maggio-01	0,444
ottobre-01	0,443
maggio-02	0,450
ottobre-02	0,461
maggio-03	0,462
ottobre-03	0,447
maggio-04	0,464
ottobre-04	0,465
maggio-05	0,484
ottobre-05	0,499
maggio-06	0,514
ottobre-06	0,497
maggio-07	0,502

Fuente: EPH, INDEC e DPE - Dirección Provincial de Estadística.



Tab. 31: Distribuzione del reddito medio familiare per CGP della CBA, 2005

CGP	Reddito medio procapite
5	**1.273,03**
8	**1.283,56**
4	1.477,76
9	1.604,32
3	1.643,59
2 Sud	1.656,61
11	1.840,44
6	1.943,29
10	1.975,95
12	2.059,72
1	2.122,66
7	2.162,98
14 Est	2.432,95
13	2.590,81
2 Nord	2.707,00
14 Ovest	3.013,05
CBA	**2.040,05**

Tab. 32: Distribuzione del reddito pro-capite per Centro di Gestione Partecipata della CBA, 2005

CGP	Reddito medio procapite
8	**427,95**
5	**473,32**
4	588,35
9	638,70
3	694,65
11	777,18
10	787,37
2 Sud	840,68
12	903,37
7	930,03
6	1.033,92
1	1.162,85
14 Est	1.189,40
13	1.359,11
2 Nord	1.413,04
14 Ovest	1.482,93
CBA	**958,32**

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. Onda 2005

Tab. 33: Distribuzione percentuale dei disoccupati per settore di attività dell'ultima occupazione secondo zona della CBA, 2005

	Settore di attività					
Zona	**Industria e costruzioni**	**Commercio**	**Servizi***	**Altre attività****	**Ns/Nc**	**Totale**
Nord	20,4	11,6	68	0	0	100
Sud	32,1	15,5	51,3	0,2	0,9	100
Ovest	17,2	19,6	61,5	0	1,7	100
Est	19,7	17,5	58,8	2,8	1,2	100
CBA	22,5	16,7	59	0,7	1,1	100

**Servizi include: Hotel e ristoranti; Trasporti; Attività finanziarie immobiliari; Pubblica Amministrazione, difesa e sicurezza sociale; Educazione; Servizi sociali e sanitari; Altri servizi sociali, della persona e domestici.*

*** Altre attività include: Agricoltura, zootecnia, caza, silvicoltura, pesca e industria mineraria ed industria elettrica, gas e acqua.*

Nota: la zona Nord comprende le CGP 13,14 Ovest,14 Est,2 Nord; la zona Sud: 3, 4, 5, 8; la zona Ovest: 7, 9, 10, 11, 12 e la zona Est: 1, 2 Sud, 6

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. 2005

Tab. 34: Distribuzione percentuale degli occupati per sede di lavoro secondo la zona di residenza, CBA, 2005

Zona de residencia	***Nord***	***Sud***	***Ovest***	***Est***	***Senza identif. Zona***	***GBA***	***Altra area***	***Non ha un posto fisso***	***Lavora presso il suo domicilio***	***Ns/Nc***	***Totale***
Nord	27,6	2,6	5,5	33,9	1,7	9,7	1	5,5	9,2	3,3	100
Sud	5,9	29,1	8,2	25,8	1,2	7,9	0,3	6,8	7,9	7	100
Ovest	9,2	4,3	30,6	25,6	3,1	10,5	0,2	5,6	7,9	2,8	100
Est	9,3	4,4	5	54,8	1,6	6,1	0,6	4,7	8,5	5,1	100
CBA	13,2	8,2	14,6	34,4	2,1	8,8	0,5	5,6	8,4	4,2	100

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA)- Encuesta Anual de Hogares.

Tab. 35: Distribuzione percentuale degli occupati per settore di attività e per CGP, CBA, 2005

	Settore di attività					
CGP	***Industria e costruzioni***	***Commercio***	***Servizi****	***Altre attività*****	***Ns/Nc***	***Totale***
1	9,2	17,3	71,8	1,3	0,4	100
2 Nord	8,2	11,2	78,9	0,9	0,8	100
2 Sud	15	13,8	70,9	0,1	0,2	100
3	15,1	14,8	69,1	0,9	0,1	100
4	16,7	16,3	66,5	0,4	0,2	100
5	**25,6**	**21,1**	**52,4**	**0,7**	**0,2**	**100**
6	12,5	13,4	72,9	1,1	0	100
7	16,4	19,2	63,9	0,3	0,2	100
8	**24,3**	**18,9**	**55,8**	**0,6**	**0,3**	**100**
9	21,9	22,1	55,9	0	0,2	100
10	19,2	18,8	60,6	1	0,4	100
11	16,8	19	62,4	1,3	0,5	100
12	16,6	19,6	63,2	0,1	0,4	100
13	11,7	17,3	70,1	0,5	0,4	100
14 Ovest	14	13,4	71,2	1	0,4	100
14 Est	7,8	14	77,8	0,4	0	100
CBA	**15,1**	**16,7**	**67,2**	**0,7**	**0,3**	**100**

**Servizi include: Hotel e ristoranti; trasporti; attività finanziarie immobiliari; Pubblica Amministrazione, difesa e sicurezza sociale; educazione; servizi sociali e sanitari; altri servizi sociali, della persona e domestici.*

*** Altre attività include: Agricoltura, zootecnia, caza, silvicoltura, pesca e industria mineraria ed industria elettrica, gas e acqua.*

Nota: la zona Nord comprende le CGP 13,14 Ovest,14 Est,2 Nord; la zona Sud: 3, 4, 5, 8; la zona Ovest: 7, 9, 10, 11, 12 e la zona Est: 1, 2 Sud, 6

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. 2005

Tab. 36: Distribuzione percentuale degli occupati per tipologia di occupazione principale, CBA, 2005

	Tipologia di occupazione					
CGP	***Imprenditore***	***Lavoratore autonomo***	***Impiegato - operaio***	***Lavoratore familiare***	***Ns/Nc***	***Totale***
1	4,6	18	77,1	0,2	0,2	100
2 Nord	9	16,8	73,9	0,3		100
2 Sud	3,6	17,4	77,9	1,1		100
3	4,2	16,6	78,7	0,5		100
4	2,5	17,9	79,3	0,4		100
5	**2,2**	**19,7**	**77,3**	**0,8**		**100**
6	5	18	76,2	0,7		100
7	6,6	18,2	73,8	1,5		100
8	**1,6**	**17,6**	**79,8**	**1**		**100**
9	3,2	23,1	73	0,7		100
10	7	21,4	70,4	1,2		100
11	4	21,9	72,8	1,3		100
12	5,7	21,7	71,2	1,1	0,2	100
13	6,1	19,6	73,2	0,8	0,2	100
14 Ovest	8,1	20	70,1	1,9		100
14 Est	6,2	19,8	73,8	0,2		100
CBA	**5,2**	**19,2**	**74,6**	**0,9**	**0**	**100**

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. 2005

Tab. 37: Distribuzione percentuale della popolazione di età superiore a 10 anni per settore di attività, sesso e CGP, CBA 2005

	Condizione di attività			
	Occupati	***Disoccupati***	***Inattivi***	***Totale***
8	**50,6**	**7,3**	**42,2**	**100**
5	**52**	**6,7**	**41,3**	**100**
3	57,3	6,6	36,1	100
4	54,7	5,7	39,6	100
9	54	5,2	40,7	100
1	55,8	5	39,2	100
10	52,2	4,6	43,2	100
12	58,3	4,5	37,2	100
11	58,4	4,4	37,2	100
2 Sud	61,4	3,9	34,7	100
14 Est	62,6	3,6	33,9	100
6	61,3	3,5	35,2	100
14 Ovest	64,5	3,1	32,4	100
13	63,8	2,7	33,5	100
2 Nord	57,6	2,4	40	100
7	61,9	2,2	35,9	100
CBA	**58,3**	**4,3**	**37,5**	**100**

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. 2005

Tab. 38: Tassi di attività, di imppiego, di occupazione e disoccupazione della popolazione superiore ai 10 anni suddivisi per CGP della CBA

	Tassi			
CGP	***Attivita***	***Impiego***	***Disoccupazione***	***Sottoccupazione***
5	**58,7**	**52**	**11,4**	**16,7**
3	63,9	57,3	10,3	15
8	**57,8**	**50,6**	**12,6**	**14,4**
12	62,8	58,3	7,1	11,8
2 Sud	65,3	61,4	6	11,2
11	62,8	58,4	7	10,5
1	60,8	55,8	8,3	10,1
6	64,8	61,3	5,4	10
14 Est	66,1	62,6	5,4	9,9
4	60,4	54,7	9,5	9,6
9	59,3	54	8,8	9,3
10	56,8	52,2	8,1	9
7	64,1	61,9	3,4	8,3
14 Ovest	67,6	64,5	4,5	8,1
13	66,5	63,8	4,1	6,3
2 Nord	60	57,6	4,1	6
CBA	**62,5**	**58,3**	**6,8**	**10,2**

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares, 2005

Tab. 39: Tassi di attività, di imppiego, di occupazione e disoccupazione della popolazione superiore ai 10 anni suddivisi per gruppi di età della CBA

Tasso	***Da 10 a 24 anni***	***Da 25 a 49 anni***	***Da 50 a 64 anni***	***≥ 65***	***Totale***
Attività	36,9	88,2	78,9	21,4	62,5
Impiego	31,4	83,9	73,7	20,1	58,3
Disoccupazione	14,9	5	6,6	6	6,8
Sottoccupazione	12,3	9,3	9,8	14,8	10,2

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares, 2005

Tab. 40: Distribuzione percentuale della popolazione straniera per anno di arrivo e paese di arrivo CBA, 2005

	Anno di arrivo									
Zona	***prima del 1940***	***Dal 1940 a 1949***	***Dal 1950 al 1959***	***Dal 1960 al 1969***	***Dal 1970 al 1979***	***Dal 1980 al 1989***	***Dal 1990 al 1994***	***Dal 1995 al 2000***	***Dal 2001 al 2005***	***Ns/Nc***
Nord	6,5	9,2	15,4	6,9	14,5	11,1	11,1	10,6	14,1	0,6
Sud	3,1	3,8	7,6	5,6	7,5	16,9	16,9	20,9	17,8	0,1
Ovest	7,8	10,3	18,3	8,2	9,8	15	8,3	11,3	10,8	0,2
Est	6,6	6	6,4	6,9	7,2	15,8	12,2	23,2	15,8	
CBA	5,9	7,1	11,7	6,9	9,3	15,1	12,3	16,9	14,6	0,2

Nota: la zona Nord comprende le CGP 13,14 Ovest,14 Est,2 Nord; la zona Sud: 3, 4, 5, 8; la zona Ovest: 7, 9, 10, 11, 12 e la zona Est: 1, 2 Sud, 6

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. 2005

Tab. 41: Distribuzione percentuale delle donne con età >a 14 anni per condizione di maternità e per numero di figli distribuiti per CGP, CBA 2005

CGP	Donne			N° figli					Total
	No madri	Madri	S/d	1	2	3	≥ 4	Ns/Nc	
8	**32,5**	**67,5**	**0**	**24,4**	**35,4**	**17,6**	**22,6**	**0**	**100**
5	**26,5**	**73,4**	**0,1**	**23,9**	**40**	**19,7**	**16,4**	**0**	**100**
1	40,8	59	0,2	32,6	30,7	21,1	15,6	0	100
3	37,3	62,5	0,2	33,2	37,2	14	15,6	0	100
2 Nord	52,3	47,5	0,2	27	38,7	19,6	14,7	0	100
2 Sud	46,4	53,4	0,2	34,6	39	15,8	10,7	0	100
14 Est	48,5	51,3	0,2	31,7	41,8	16,1	10,4	0	100
14 Ovest	42,3	57,7	0	25,1	42,4	21,9	10,1	0,5	100
11	38,1	61,9	0	22,5	46,4	21,1	10	0	100
13	38,6	61,4	0	28,3	40,6	21,4	9,6	0	100
10	36,1	63,6	0,3	26	48	16,9	9,2	0	100
4	33,2	66,7	0,1	33	40,6	17,3	9,1	0	100
12	35,2	64,5	0,4	26	47,1	18,4	8,5	0	100
9	30,8	69,2	0	25,6	46,6	19,6	8,1	0	100
7	35,2	64,8	0	29,6	41,2	21	7,9	0,2	100
6	37,5	62,5	0	34,6	46	13,6	5,8	0	100
CBA	**38,8**	**61,1**	**0,1**	**28,7**	**41,7**	**18,5**	**11,1**	**0,1**	**100**

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. 2005

Tab. 42: Distribuzione percentuale delle famiglie per numero di persone per ambiente CGP, CBA 2005

CGP	Quantità di persone				
	Fino a 0.99	Da 1 a 1.99	Da 2 a 3	≥ 3	Total
5	**29,7**	**46,4**	**17,5**	**6,4**	**100**
8	**32,7**	**44,6**	**16,2**	**6,5**	**100**
3	35,3	43,3	15,5	5,9	100
1	43,7	36,7	15,4	4,2	100
4	35,2	47,7	13,8	3,3	100
2 Sud	46,2	39,3	12,7	1,7	100
14 Est	53,5	37,3	8,3	0,9	100
6	48	42,9	8	1,2	100
7	49,7	42	7,6	0,7	100
9	40,5	51,8	6,9	0,8	100
11	42,3	50,7	6,4	0,6	100
12	48,5	45,7	5,5	0,4	100
2 Nord	57,1	36,9	5,3	0,7	100
13	55,1	39,9	4,8	0,2	100
14 Ovest	61,4	34,6	3,4	0,5	100
10	51	45,9	2,9	0,1	100
CBA	**47,1**	**42,3**	**8,8**	**1,8**	**100**

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. 2005

Tab. 43: Distribuzione percentuale della popolazione ≥ a 25 anni per massimo livello di istruzione raggiunto CBA 2005

	Livello di istruzione raggiunta							
CGP	***Scuola elementare incompleto***	***Scuola elementare***	***Scuola Secondaria incompleta***	***Scuola secondaria***	***Università incompleta***	***Università completa***	***Senza dato***	***Totale***
8	**11,8**	**26,7**	**24,5**	**21,1**	**8,8**	**7,1**	**0**	**100**
5	**10,9**	**23,1**	**20,6**	**22,1**	**12,1**	**11,1**	**0**	**100**
4	8,3	22,4	18,8	19,9	13,4	17,3	0	100
3	7,1	23,6	18,8	21,7	11,4	17,5	0	100
1	5,4	12,1	11,9	22,5	17,8	30,3	0	100
9	5	22,4	17,6	25,2	13,5	16,3	0	100
10	4,9	17,9	15,7	22,4	18,1	21	0	100
2 Sud	4	15,2	16,4	18,9	20,1	25,4	0	100
11	4	17,4	17,3	19,7	18,9	22,8	0	100
2 Nord	3,5	8,3	5,9	17,6	19,5	45,2	0	100
6	3,4	11	13,1	23	15,9	33,6	0	100
12	3,4	13,7	12	24,8	18,1	27,7	0,3	100
7	2,8	13,1	13,7	24,5	18,1	27,8	0	100
13	2,5	6	8,7	19	21,5	41,4	0,9	100
14 Ovest	2,5	6,3	7,3	20,8	19,3	43,7	0	100
14 Est	1,8	12,8	9,4	17	17,2	41,7	0,2	100
CBA	**4,6**	**14,9**	**14**	**21,4**	**17**	**28**	**0,1**	**100**

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. 2005

Tab. 44: Distribuzione percentuale delle famiglie per titolo di proprietà della abitazione per zona, CBA 2005

	Regime di proprietà dell'abitazione								
Zona	***Proprietario dell'abitazione e dei terreni***	***Propietario dell'a abitazione solamente***	***Inquilino o arrendatario***	***Ocupante in relazione di dipendenza / per lavoro***	***Occupante per prestito, cessione o permesso gratuito***	***Ocupante di fatto dell'abitazione***	***Sin dato (1)***	***Altri***	***Totale***
Nord	62,7	0	28,3	3,9	4,8	0,1	0	0,2	100
Sud	55,7	10,4	24,5	1	7,4	0,6	0	0,4	100
Ovest	69,9	0,5	23,4	1,3	4,3	0,1	0,3	0,3	100
Est	55,1	0,9	34,8	2,8	5	0,8	0,1	0,4	100
CBA	62,1	2,1	27,6	2,3	5,1	0,3	0,1	0,3	100

(1) "Sin dato": incluye ns/nc y sin dato.

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. 2005

Tab. 45: Distribuzione percentuale delle famiglie per numero di componenti e per tipologia di abitazione di residenza, CBA 2005

Tipologia d'abitazione	***N° totale dei membri della famiglia***						
	1	***2***	***3***	***4***	***≥ 5***	***Totale***	***Media***
Case	26,4	30,3	18,8	15,6	8,9	100	2,55
Affittacamere, pensioni e hotels	39,1	23,7	14,4	10,6	12,2	100	2,47
Abitazioni nella villas	**4,2**	**8,6**	**16**	**21,9**	**49,3**	**100**	**4,5**
CBA	26,5	29,5	18,5	15,5	9,9	100	2,59

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares.2005

Tab. 46: Distribuzione percentuale della popolazione per luogo di nascita ripartito per sesso e zona, CBA 2005

Sesso	***Luogo di nascita***					
	a CBA	***Provincia di B.A.***	***In altra provincia***	***In un paese limitrofo***	***In altro paese***	***Total***
Maschi						
Nord	62,8	13,5	16,5	2,3	4,9	100
Sud	63,2	9,2	11,9	12	3,6	100
Ovest	73,4	10,4	9	3,7	3,4	100
Est	56,5	14,2	17,8	4,2	7,2	100
CBA	65,3	11,7	13,2	5,2	4,6	100
Femmine						
Nord	54,3	18,3	18,3	4,2	4,9	100
Sud	60,1	9,1	14,9	11,8	4,1	100
Ovest	66,4	12,9	11,1	4,3	5,2	100
Est	49,9	17,8	21	4,9	6,4	100
CBA	58,7	14,5	15,7	5,9	5,2	100
Totale						
Nord	58,2	16,1	17,5	3,4	4,9	100
Sud	61,5	9,2	13,5	11,9	3,9	100
Ovest	69,7	11,7	10,1	4,1	4,4	100
Est	53	16,2	19,5	4,6	6,8	100
CBA	61,8	13,2	14,5	5,6	4,9	100

Nota: la zona Nord comprende le CGP 13,14 Ovest,14 Est,2 Nord; la zona Sud: 3, 4, 5, 8; la zona Ovest: 7, 9, 10, 11, 12 e la zona Est: 1, 2 Sud, 6

Fonte Dirección General de Estadística y Censos (GCBA). Encuesta Anual de Hogares. 2005

Tab. 47: Popolazione totale per gruppo quinquennale d'età e sesso, secondo CGP - CBA 2006

Gruppi d'età	***Totale***	***1***	***2 nord***	***2 sud***	***3***	***4***	***5***	***6***	***7***	***8***	***9***	***10***	***11***	***12***	***13***	***14 est***	***14 ovest***
0-4	201.067	14.630	9.516	13.566	9.876	11.719	12.424	15.881	18.292	16.223	7.891	11.795	14.910	13.053	8.327	11.139	11.825
5-9	177.887	12.053	8.115	11.352	8.801	10.698	11.224	13.950	15.652	15.488	6.603	10.972	13.719	12.050	7.198	9.572	10.440
10-14	174.096	11.077	7.491	10.299	8.483	10.309	10.757	13.498	15.462	15.445	6.738	11.838	14.054	12.641	6.648	9.275	10.081
15-19	184.869	11.190	8.168	10.472	8.618	10.580	10.668	14.753	16.755	15.310	7.404	13.365	15.433	14.243	7.204	9.872	10.834
20-24	215.727	13.707	12.098	12.420	9.529	11.222	11.061	17.354	19.284	15.743	8.391	15.685	17.855	16.636	8.885	12.543	13.314
25-29	250.453	18.132	18.027	16.552	10.384	12.282	12.053	20.438	21.110	16.034	9.170	16.695	19.335	18.003	10.401	15.934	15.903
30-34	240.007	18.168	16.741	16.678	9.544	11.722	11.247	20.780	19.925	14.474	8.406	15.074	17.791	16.763	10.921	15.956	15.817
35-39	207.587	15.366	12.747	14.440	8.386	10.152	9.412	18.310	17.441	12.356	7.326	13.178	15.776	14.654	10.210	13.856	13.977
40-44	189.725	13.450	10.726	12.794	7.760	9.123	8.263	17.063	16.695	10.826	6.879	12.925	15.162	14.038	8.857	12.491	12.673
45-49	181.933	12.348	9.905	11.550	7.558	8.736	7.666	16.854	16.510	9.709	7.012	13.213	15.138	14.115	8.181	11.582	11.856
50-54	175.810	11.615	9.951	10.890	7.301	8.188	6.980	16.342	16.444	8.665	7.018	12.944	14.793	13.850	7.904	11.324	11.601
55-59	165.769	11.256	10.231	10.121	6.662	7.399	6.229	15.316	15.600	7.644	6.680	12.135	13.797	13.150	7.631	10.657	11.261
60-64	153.492	10.684	10.175	9.296	6.078	6.580	5.722	14.062	14.192	6.974	6.317	11.245	12.313	12.151	7.111	10.076	10.516
65-69	135.195	9.513	8.877	8.389	5.331	5.723	5.121	12.433	12.476	6.234	5.760	10.151	10.770	10.529	6.239	8.674	8.975
70-74	122.812	8.403	7.693	7.795	4.862	5.221	4.672	11.405	11.531	5.499	5.452	9.627	9.826	9.715	5.546	7.630	7.935
75-79	107.029	7.332	6.688	6.788	4.158	4.565	4.018	10.205	10.307	4.329	4.769	8.413	8.739	8.502	4.830	6.515	6.871
80 e più	142.314	10.145	9.745	9.076	5.311	5.889	4.569	14.352	14.625	4.344	6.003	10.759	11.548	11.418	6.552	8.724	9.254
Totale	3.025.772	209.069	176.894	192.478	128.642	150.108	142.086	262.996	272.301	185.297	117.819	210.014	240.959	225.511	132.645	185.820	193.133

Fonte: Población de Buenos Aires, Revista semetral de datos y estúdios demográficos, anno 3, n° 3, aprile 2006, pp. 122

Tab. 48: Analisi dei CGP per diverse aree tematiche - CBA 2002/2004

	Caratteristiche dell'abitazione								Caratt. demografiche			Sanità		Educazione		Condizioni di vita			
CGP	Deficiente	Annegabile	problema illuminazione pubblica	problema servizio d' acqua	Con rete fognaria	Con suolo deficiente	Senza gas naturale	Con muri deficienti	IDP	IDP bambini	IDP adulti	TMI	% persone senza assicurazione medica	Capo famiglia senza istruzione	Popolazione 14 anni e più fino a elementare incompleto	Abitazioni con bagno compartito	abitazioni con affollamento	abitazioni con NBI	Pop. sotto linea di povertà
1	13,1	5,3	26,6	24,1	1,7	1,6	7,1	0,08	41,5	19,4	22,1	8,8	23,8	3,8	3,7	11,2	9,7	10,2	17,6
3	12,7	10,1	32,3	29,6	3,4	3,6	15,2	3,79	56,7	38,3	18,4	10,3	37,7	10,5	8,5	19,8	14,6	18,8	28,9
4	12,2	13,5	35,6	29,3	4,6	2,8	13,9	0	53,3	32,3	21	10,3	34,8	8	7,6	9,2	7,9	11,4	32,7
5	15,1	22,4	45,4	35,5	5,3	14,9	20,5	1,13	62,9	42,7	20,2	11,5	45	11,1	9,4	10,6	14,7	21,9	35,8
6	3,6	13	25,6	23,3	0	1	1,8	0,19	54,4	24,3	30,1	7,1	18	4,7	3,8	3,4	2,2	4	8,4
7	4,8	11	30,2	25,3	0,2	1,4	0,6	0,72	59,6	28,3	31,3	11,4	16,8	4,6	3,9	3,4	3,1	6,6	6,8
8	24,3	18,4	54,7	40,9	7,3	20,4	26	0,84	63,9	45,5	18,3	16,2	47,2	12,3	10,1	8,4	13,9	29,6	37,5
9	1,1	11,2	55,2	41,3	0,6	0,8	2,3	0,49	62,2	31,5	30,7	6,2	26,2	5,1	4,8	2,5	4,7	2,5	18,6
10	1,6	13,7	31,5	30,6	0	0,2	1,2	0	55,9	25,7	30,1	6,2	15,5	3,9	3,4	0,4	1,3	0,5	8,2
11	2,4	18,6	38,9	32	0	1,8	2,3	0	51,6	28,1	23,5	4,9	17,3	3,9	4,4	2,7	2,9	2,1	8,7
12	1,2	14,5	29,7	24,7	0,2	1,3	1,3	0,21	50,2	25,8	24,3	5,7	19,2	4,8	3,5	2,8	2	1,6	9,5
13	0,6	18	31,6	24,6	0,3	0,4	1,1	0	42,8	21,3	21,5	6	9,2	1,1	2,4	2	1	0,4	3,5
15	1	11,1	17,3	26,9	0,1	1,8	1,1	0,41	38,7	17,3	21,4	7,9	13,5	1,4	2,3	2	3,6	1,3	5,4
16	4,9	6,4	28,6	19,5	0,3	0,6	4,5	0	45,1	24,4	20,7	8,2	24,2	5,5	5,5	11,4	7,5	13,3	14,9
17	1,1	15,3	25,3	28,7	0,2	1	1,4	0	45,5	23,5	22	6,7	12,6	2,5	2	3,2	3,3	4,4	5,5
18	0,5	18,7	20,4	21,5	0,2	0,6	0,6	0,67	40,2	21,5	18,7	5,3	10,7	2,1	1,8	4	2,7	5,7	7
media	6,3	13,8	33,1	28,6	1,5	3,4	6,3	0,5	51,5	28,1	23,4	8,3	23,2	5,3	4,8	6,1	6	8,4	15,6

Fonte: Población de Buenos Aires, Revista semetral de datos y estúdios demográficos, anno 3, n° 3, aprile 2006, pp. 21

Tab. 49: Spazi verdi pubblici per tipologia di spazio e superficie per abitante, secondo CGP - CBA 2004

Centro di Gestione e Partecipazione	***Totale***		***Tipo di spazio verde***										***Superficie (ettaro) / abitante (per mille abitanti)***
			Parco (parque)		***Piazza (plaza)***		***Piazzale (plazoleta)***		***Fiorere (cantero)***		***Giardino (jadrín)***		
	Assoluto	***Superficie (ettaro)***	***Assoluto***	***Superficie (ettaro)***	***Assoluto***	***Superficie (ettaro)***	***Assoluto***	***Superficie (ettaro)***	***Assoluto***	***Superficie (ettaro)***	***Assoluto***	***Superficie (ettaro)***	
1 [1]	166	484,3	7	388,7	39	47,6	60	15,6	56	24,5	4	7,9	2,33
2 Norte	47	45,7	1	6,4	23	34	20	4	2	0,1	1	1,2	0,26
2 Sur	6	4,9	-	-	3	4	3	0,9	-	-	-	-	0,03
3	41	33,3	4	19	12	9,3	20	4,3	3	0,3	2	0,4	0,26
4	56	38,9	3	20,2	10	11,5	31	5,1	10	2	2	0,1	0,26
5	71	34,1	-	-	6	4	21	3,4	42	25,4	2	1,3	0,24
6	23	22,9	2	18,2	6	3	12	1	2	0,7	1	0	0,09
7	70	66,5	3	45,9	10	14,5	40	3,7	11	1,6	6	0,8	0,25
8	80	245,7	4	133,9	13	13,1	21	3	41	56,6	1	39,1	1,34
9	74	61,8	3	8	8	7,7	27	3,2	33	1,6	3	41,3	0,53
10	76	74,1	-	-	15	19	27	4,3	31	1,6	3	49,2	0,35
11	54	28,6	2	14,7	10	8,2	30	1,6	10	1,1	2	3	0,12
12	99	95,3	4	302	17	13,2	35	2,6	41	3,5	2	46	0,42
13	55	113,6	7	75,3	21	11,3	13	3,5	11	3,3	3	20,2	0,86
14 Este	46	127	6	66	19	54,5	17	3,9	2	0,6	2	2	0,69
14 Oeste	47	44	1	5	10	23,6	32	13,6	4	1,8	-	-	0,23

1 È inclusa la Reserva Ecológica (360 ha) in Parchi del CGP 1.

2 Dal anno 2004 non si considera come spazio verde al Parque Presidente Sarmiento.

Nota: nella tipologia "giardino" sono inclussi i giardini ubicati nella Av.Gral. Paz (193,3 ha) che appartengono a diversi CGP (8,9,10,12 y 13).

Fonte: Dirección General de Estadística y Censos (G.C.B.A.) su base dati della Dirección General de Espacios Verdes -Secretaría de Producción, turismo y Desarrollo Sustentable.

Tab. 50: Popolazione in villas nella CBA tra 1962 e 2001

Villa	***1962***	***1976***	***1980***	***1991***	***2001***
1-11-14 (bajo Flores)	4.467	36.515	3.114	4.894	22.693
2	5.538	sradicata 1972	-	-	-
3 (Fátima)	846	46.737	2.907	3.503	7.090
4	116	sradicata 1968	-	-	-
5	789	sradicata 1969	-	-	-
6 (Cildañez)	3.405	13.775	1.982	5.604	7.993
7	203	sradicata 1974	-	-	-
8	255	370	169	sradicata	-
9 (Rivadavia I)	80	80	eliminata	-	4.828
10	35	375	184	sradicata	-
12 (Charrúa)	1.355	1.600	1.435	1.943	s/d
13-13 bis	112	359	319	266	621
15 (Mataderos)	1.946	14.579	7.137	5.167	9.776
17 (Pirelli)	775	1.750	714	554	784
18	647	sradicata 1971	-	-	-
19 (INTA)	1.258	9.000	2.438	2.006	3.343
20 (Lugano)	4.322	21.305	4.244	7.460	16.323
21-24 (Barracas)	344	12.120	6.525	10.822	16.108
22	68	sradicata 1969	-	-	-
23	43	sradicata	-	-	-
26	52	125	117	220	456
27	185	sradicata 1969	-	-	-
28	407	1.250	sradicata	-	-
29	4.598	9.105	sradicata	-	-
30	2.872	12.254	sradicata	-	-
31-31 bis (Retiro)	6.731	24.324	796	5.668	12.204
32	37	75	67	sradicata	-
33	67	120	108	sradicata	-
35	-	75	sradicata		-
36	-	180	157	sradicata	-
37	-	75	67	sradicata	-
38	-	75	67	sradicata	-
39	-	105	108	sradicata	-
40	-	95	sradicata	-	-
42	-	81	72	sradicata	-
43	-	153	153	sradicata	-
NHT del Trabajo	-	1.558	1.525	1.645	1.735
NHT Zabaleta	-	2.367	2.110	2.572	4.814
NHT Cruz	-	1.115	1.224	sradicata	-
Calaza	-	-	-	174	sradicata
Villa Dulce	-	-	-	-	280
Piletones	-	-	-	-	2.328
Carrillo2	-	-	-	-	383
Calacita	-	-	-	-	640
Reserva Ecológica	-	-	-	-	356
Ciudad Universitaria	-	-	-	-	76
Ex AU 7	-	-	-	-	547
Ex Fabrica Morixe	-	-	-	-	137
Totale	**41.553**	**211.697**	**37.739**	**52.498**	**113.515**

Fonte: Cravino M. C. (2006) Las villas de la ciudad: mercado e informalidad urbana, UNGS.

Tab. 51: Urbanizzazioni Chiuse per municipio secondo tipologia

Zona	Municipio	Anello periferico d'appartenenza	N° abitanti del municipio	Superficie municipio (km^2)	Numero di Urbanizzazioni chiuse per tipologia							
					Quartiere privato	Country club	Club di chacra	Club nautico	Mini-quartiere	Condo-minio	Mega progetti	Totale UC
Nord	**San Isidro**	**CU1**	**291.505**	**51**	**22**	**0**	**0**	**2**	**17**	**10**	**0**	**51**
	Vicente Lopez	CU1	273.802	34	0	0	0	0	0	2	0	2
	San Fernando	**CU3**	**151.131**	**924**	**10**	**0**	**0**	**3**	**4**	**0**	**1**	**18**
	Malvinas Argentinas	**CU3**	**290.691**	**63**	**4**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**
	Tigre + Delta	**CU3/CU4**	**301.223**	**304**	**46**	**5**	**0**	**12**	**12**	**9**	**4**	**88**
	Escobar	**CU4**	**178.155**	**303**	**27**	**14**	**0**	**4**	**3**	**0**	**4**	**52**
	Pilar	**CU4**	**232.463**	**372**	**112**	**45**	**2**	**0**	**3**	**18**	**5**	**185**
	Exaltacione de la Cruz	Fuori AMBA	24.176	634	6	4	10	0	0	0	0	20
	Campana	Fuori AMBA	83.698	954	5	2	1	0	0	1	1	10
	Zarate	Fuori AMBA	26.517	1.202	2	3	8	0	0	0	0	13
	Baradero	Fuori AMBA	29.562	1.582	1	1	2	0	0	0	0	4
Ovest	Tres de Febrero	CU2	336.467	43	1	0	0	0	0	0	0	1
	Hurlingham	CU2	172.245	35	1	0	0	0	0	0	0	1
	Ituzaingó	CU2	158.121	39	3	1	0	0	5	0	0	9
	San Miguel	CU3	253.086	82	13	3	0	0	5	2	0	23
	Jose C. Paz	CU3	230.208	51	1	1	0	0	0	0	0	2
	Merlo	CU3	469.985	173	0	1	0	0	0	0	0	1
	Moreno	CU3	380.503	186	9	7	0	0	0	1	0	17
	Marcos Paz	CU4	43.400	445	0	1	0	0	0	0	0	1
	General Rodriguez	CU4	67.931	360	3	6	0	0	0	0	1	10
	Luján	Fuori AMBA	93.992	777	8	14	13	0	2	0	2	39
	San Andrés de Giles	Fuori AMBA	20.829	1.132	0	1	6	0	0	0	0	7
	Carmen de Areco	Fuori AMBA	21.333	1.061	0	0	1	0	0	0	0	1
Sud	Avellaneda	CU2	329.638	52	0	0	0	0	0	2	0	2
	Quilmes	CU2	518.788	125	2	0	0	0	1	2	0	5
	Almirante Brown	CU2	515.556	129	1	0	0	0	0	1	0	2
	Berazategui	CU2	287.913	221	5	4	0	1	1	0	3	14
	La Matanza	CU2/CU3	1.255.288	328	0	1	0	0	0	0	0	1
	Esteban Echeverria	CU3	243.974	120	8	10	0	0	0	0	1	19
	Ezeiza	CU3	118.807	236	10	5	1	0	1	0	0	17
	Presidente Perón	CU4	60.191	25	2	5	0	0	0	0	2	9
	Cañuelas	Fuori AMBA	42.575	1.187	5	8	5	0	0	0	0	18
	Ensenada	Fuori AMBA	51.448	99	1	0	0	0	0	0	0	1
	La Plata	Fuori AMBA	574.369	942	6	9	0	0	1	0	0	16
	Brandsen	Fuori AMBA	22.515	1.126	3	2	3	0	0	0	0	8
	Lobos	Fuori AMBA	33.141	1.724	0	1	0	0	0	0	0	1
	San Miguel del Monte	Fuori AMBA	17.488	189	0	0	3	0	0	0	0	3
	Chascomús	Fuori AMBA	38.647	4.163	1	1	0	0	0	0	0	2
	Totale				***318***	***160***	***55***	***22***	***55***	***48***	***24***	***682***

Fonte: Supplemento "Countries" Quotidiano La Nación, supplemento "Countries" quotidiano Clarín, materiale on line disponibile in http://www.Urbanizaciones.com, Torres, H. Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990, EURE (Santiago) v.27 n.80 Santiago maggio 2001, sito "Countries y barrios privados en pilar" disponibile in http://www.tizado.com.ar, abs desarrollos S.A disponibile in http://www.absdesarrollos.com.ar, sito di promozione di diverse urbanizzazioni chiuse, Municipalità di Pilar Dipartimento di pianificazione urbana e lavori pubblici, Imduvi - Municipalità di Malvinas Argentinas, Guia Filcar 2000, Guia "T" 2000, Diagnostico socio territorial- Plan Urbano Abiental, Atlas Ambiental de Buenos Aires - disponibile in http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar, Governo della Provincia di Buenos Aires - disponibile in http://www.buenosaires.gov.ar, Consejo del Plan Urbano Ambiental - CoPUA, Centro di documentazione della Dirección General de Estadística y Censos, INDEC

Localizzazione di alcune UC sulla foto Satelitare

Tab. 52: Elenco completo delle UC presenti nel partido di San Isidro, secondo caratteristiche (dati al 2007)

	Tipo UC	Nome dell'UC	fond. Rec.	localizzazione	via d'accesso	sup. totale	lotizzazione	sup. min.	sup. max.	sic. privata	infraestruttura e servizi								
						ettari	*n° loti*	m2	m2	24 hs	sociale	sport	elett. Sott.	cabo TV	gas	acqua di rete	tel	b° larga	Fogne
San Isidro	Q° Privato	Altos de la Horqueta		Boulogne	uscita J. S. Martin	6	50	1000	1500	s	s	s	s	s	s	s	s		
		Ayres Chico	2005	Boulogne	km 22,5 Panam.	4	40		500	s	s	s	s	s	s	s	s		
		Camino Real		Boulogne	km 23 Panam.	13	200		500	s	n	n	s	s	s	s	s		s
		Claridad	2006	L° San Isidro	km 23 Panam.	*1*	28		400	s	n	n	s	s	s	s	s	s	s
		El triangulo		La Horqueta	km 22,25 Pan.	1	9		750	s	n	n			s	s	s		
		La Embajada		Santa Rita	uscita J. S. Martin	2	23	600	1000	s	n	n			s		s		
		Las Casuarinas		L° San Isidro	uscita Tomkinson	3	35		1000	s	n	n	s		s	s	s		
		Las Lomas Village		San Isidro	km 22 ramal pilar	3,52	71		500	s	n	s	s				s		
		Las Marías		San Isidro	km 22 ramal pilar	5	50		900	s	n	n	s	s	s		s		
		Las Terrazas		San Isidro	s/d	1,4	21		300	s	n	n	s				s		
		Los Eucaliptus		San Isidro	uscita Tomkinson	1,51	34		550	s	n	n	s		s		s		
		Nuevas Casuarinas		La Horqueta	uscita Capitan S. Martin	1			1200	s	n	n	s		s	s	s		
		Quince Robles	2006	La Horqueta	R. Falcon e Monroe	*0,9*	16		550	s	s	s	s	s	s	s	s		
		Quinta Atalaya		Boulogne	uscita Capitan S. Martin	1	11	850	1000	s	n	n	s		s	s	s		
		Rey Moro		San Isidro	s/d	1			600	s	n	n	s		s		s		
		San Isidro Catedral		San Isidro	Libertador 17000	1,9	24		450	s	n	n	s		s	s	s		
		San Isidro Chico		Beccar	Libertador 17000	18	185		800	s	n	n	s		s	s	s		s
		San Isidro Joven		San Isidro	s/d	2,5	40		100	s	n	n	s				s		
		San Isidro Labrador		San Isidro	uscita Uruguay	4	100	300	600	s	n	n	s		s	s	s		s
		San José		La Horqueta	uscita Uruguay	6	60		900	s	n	n	s		s	s	s		
		San Juan		Santa Rita	s/d	5	80		500	s	n	n	s				s		
		Village Las Lomas		L° San Isidro	Don Bosco e Sucre	5	30		500	s	club house	s	s		s	s	s		
	Club Nautico	Boating Club		Beccar	via Uriburo e ferrovie	21	180		800	s	club house	s	s		s	s	s		s
		Marina Canestrari		Punta Chica	Escalada 2400	5	35	600	800	s	n	n	s		s	s	s	s	n
	Mini Q°	Barrancas de S. Isidro		San Isidro	Stz Tren de la Costa	2	45	300	650	s	n	n	s	s	s	s	s		
		El Ortondo		San Isidro	Elortondo e via España	1	10	400	500	n	n	n	s	s	s	s	s		s
		El Portal		L° San Isidro	Ramal Tigre, via Rabida	1,5	36		350	s	n	n	s	s	s	s	s		s
		Haras Alvear		L° San Isidro	via Linch 1483	1	15	450	2100	s	n	n	s	s	s		s		
		La Candelaria		L° San Isidro	via Rávida e Guido	1	25		350	s	n	n	s		s	s	s		
		La Merced		L° San Isidro	via Valle Iberlucea 2200	1,5	45		350	s	n	n	s		s	s	s		
		La Posta		La Horqueta	via R. Falcón e Encalada	3,7	50		900	s	n	n	s		s	s	s		
		La Quinta		San Isidro	via Carlos Tejedor 850	4	5		750	n	n	n	s	s	s	s	s		
		La Rotonda		La Horqueta	Ant. Argentina 1400	2,5	25	800	1200	s	n	s	s		s	s	s		
		Las Barrancas		La Horqueta	via Patagonia e S. Rita	2	32		500	s	n	n	s		s	s	s		
		Las Casuarinas		San Isidro	Alto Perù e Tomkinson	3	35		1000	s	n	n	s	s	s	s	s		
		Las Nuevas Casuarinas		L° San Isidro	via Liniers 2451	1	10		1000	s	n	n	s		s	s	s		
		Lor Aromos		L° San Isidro	via Sucre	2,5	40	300	500	s	n	n	s		s	s	s		
		Los Faroles		L° San Isidro	via Uspallata	1	42		325	s	n	n	s		s	s	s		
		Parque Las Barrancas		Acassuso	via M. Grandes 1390	*1,4*	11		1300	s	n	n	s	s			s		
		San Isidro Catedral		Beccar	via España	1	20		*2000*	s	n	n	s		s	s	s		
		San Agustín		La Horqueta	Ant. Argentina 2448	1	10		450	s	n	n	s	s	s		s		
	Condominio	Barrancas al Río	2006	Acassuso	via M. Grandes e Perú		36 (unità)			s	n	s	s	s	s		s		s
		Beccar al Sol		Beccar	Lonardi 1200		14 (duplex)			s	n	n	s	s	s		s		s
		Casas de la Ribera		San Isidro	via P. de Mendoza 200	1	66 (abit.)			s	club house	s	s		s		s		
		Casas del Puerto		San Isidro	Estanislao Díaz 1120	0,6	45 (unità)			s	club house	s	s		s	s	s		
		Condominio Punta Chica		Beccar	33 Orientales 1000		31 (case)	160	360	s	n	n	s	s	s		s		s
		Diego Palma		L° San Isidro	Diego Palma 1800		8 (case)			s	n	n	s	s	s		s		s
		El Solar de San Isidro		L° San Isidro	via Avellaneda	2				s	s	s	s	s	s		s		s
		Jardinas de San Isidro		L° San Isidro	via Avellaneda 1697	4	148 (app.)			s	s	s	s	s	s		s	s	s
		Las Brujas		La Horqueta	via Quesada	0,36	12 (loti)		260	s	n	n	s		s		s		
		S. Isidro Loft-Las Cañas		San Isidro	via J. Ingenieros e Sucre		10 (duplex)			s	s	s	s	s	s		s		

Tab. 53: Elenco completo delle UC presenti nel partido di San Fernando, secondo caratteristiche (dati al 2007)

	Tipo UC	Nome dell'UC	fond.	localizzazione	via d'accesso	sup. totale	lotizzazione	sup. min.	sup. max.	sic. privata	infraestruttura e servizi								
						ettari	*n° loti*	m2	m2	24 hs	sociale	sport	elett. Sott.	cabo TV	gas	acqua di rete	tel	b° larga	Fogne
San Fernando	Q° Privato	B° cerrado Punta Chica		San Fernando		*1,5*	34	150	600	s	n	n	s				s		
		B° Parque El Talar		San Fernando	ramal tigre	1			400	s	n	n	s		s		s		
		Comp. Habit. San Fernando		San Fernando	via Maipú 700	*0,9*	50	100	150	s	n	n	s	s	s		s		
		El Trébol		San Fernando	via Uruguay e Ensaola	4	60	600	750	s	n	n	s	s	s	s	s		
		Greenlands[1]		San Fernando	Panam. Km 22	7	90	550	800	s	n	s	s		s		s		
		La Chacra	1994	Victoria	via Sarratea	10	130		500	s	n	n	s		s	s	s		s
		La Damasia		San Fernando	Av. Avellaneda	20	241	450	1000	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Las Victorias		Victoria	Uruguay 3200 e Sucre	12	140		900	s	n	n	s		s	s	s		
		Santa Clara		San Fernando	Pat. Argentinas 3500	2,5	60	300	760	s	n	n	s		s	s	s		
		Tres Horquetas		San Fernando	via Balcarce	11	122	300	660	s	n	n	s		s	s	s		
	Club Nautico	Bahía del Sol		San Fernando	via del Arca e le ferrovie	16	71	890	2000	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Marinas del Sol		Victoria	Stz. Marina Nueva	12	61		700	s	club house	s	s	s		s	s		s
		Rincón del Arca		Victoria	via del Arca e ferrovia	2,8	29		900	s	n	n	s		s		s		
	Mini Q°	Los Plátanos		San Fernando	via Gral. Lamas 2600	*0,25*	13		190	s	n	n	s		s		s		s
		Marina Punta Chica		San Fernando	via Escalada 3560	2	35	450	550	s	n	n	s		s		s		s
		Punta Chica Village		Punta Chica	Stz. Punta Chica	*2,3*	34	430	500	s	n	n	s		s	s	s		s
		Rincón del Sauce		Victoria	Av. Rolón e Centenario					s	n	n	s	s	s				

Tab. 54: Elenco completo delle UC presenti nel partido di Malvinas Argentinas, secondo caratteristiche (dati al 2007)

	Tipo UC	Nome dell'UC	fond.	localizzazione	via d'accesso	sup. totale	lotizzazione	sup. min.	sup. max.	sic. privata	infraestruttura e servizi								
						ettari	*n° loti*	m2	m2	24 hs	sociale	sport	elett. Sott.	cabo TV	gas	acqua di rete	tel	b° larga	Fogne
Malv. Argentinas	Q° Privato	Barrio Parque Pero		Josè C. Paz	Panamericana km 42,6	81,5	552		1500	s	n	s	s		s	s	s		
		Los Abedules		P. Noguès	Panamericana km 35,6	7	64		600	s	n	n	s		s		s		
		Sta. Maria De Los Olivas		AU del Sol	ramal Pilar km 35	52	450	400	1200	s	club house	s	s		s	s	s	s	s
		Touring		Malv. Arg.	Panamericana km 37,2	21	140		*1500*	s	n	s	s				s		
	Country Club	Argentino Golf Club		Josè C. Paz	ramal Pilar km 41,5	186	428	1500	3000	s	club house	s	s		s		s		
		C.U.B.A.		Villa de Mayo	ramal Pilar sp 202	68	465		400	s	club house	s	s		s		s		
		Olivos Golf Club		P. Noguès	Panameria km 35,6	130	299			s	club house	s	s		s		s		
		San Carlos	1955	Malv. Arg.	AU del Sol km 29,5	49	310		1000	s	club house	s	s		s		s		
		San Jorge Village		Los Polv.	AU del Sol km 29,5	108	350		1700	s	club house	s	s		s	s	s		s

Tab. 55: Elenco completo delle UC presenti nel partido di Tigre, secondo caratteristiche (dati al 2007)

	Tipo UC	Nome dell'UC	fond. Rec.	localizzazione	via d'accesso	sup. totale	lotizzazione	sup. min.	sup. max.	sic. privata	infraestruttura e servizi								
						ettari	*n° loti*	m2	m2	24 hs	sociale	sport	elett. Sott.	cabo TV	gas	acqua di rete	tel	b° larga	Fogne
Tigre	Q° Privato	Altamira		Rin. Milberg	via Santa Marìa 6484	30	162		1000	s	n	s	s		s	s	s		
		Barrancas de San Josè		Pacheco	via Echeverrìa 850	24	282	450	800	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Bello Horizonte		Tigre	Ramal Tigre, sp 27	22	520	300	700	s	n	n	s		s		s		
		Benavidez Chico		Tigre	Ramal Tigre, sp 27	17	300		700	s	club house	s	s		s		s		
		Benavidez Greens		Tigre	Ramal Tigre, sp 27	8	76	600	1000	s	club house	s	s	s	s		s		
		Chingolo		Tigre	via Chingolo	1,3	18		550	s	n	n	s		s		s		
		El Abra		Don Torcuato	via Diego 1912	3	37	600	850	s	n	n	s		s		s		
		El Encuentro		Tigre	Ramal Pilar, Bancalari	100	461	945	1145	s	s	s	s		s	s	s	s	s
		El Jacaranda		Tigre	via Chingolo	8	142		400	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		El Talar De Pacheco		Gral. Pacheco	Panam. km 25,24, sp 202	65	370	750	850	s	club house	s	s		s		s		
		El Viejo Vivero		Don Torcuato	via Diego	2	24	750	1200	s	n	n	s		s		s		
		Estancia Alvear 1		Don Torcuato	via Tuyutì	4	21		700	s	n	s	s		s	s	s		s
		Estancia Alvear 2	2007	Don Torcuato	via Tuyutì	*0,7*	10		600	s	n	s	s		s	s	s		s
		Green Point Village		Benavidez	San Martin/ Dellepiane	8	97		750	s	n	n	s		s	s	s		
		Isla Del Sol		Tigre	Chingolo 475	8	108	400	800	s	n	n	s		s	s	s		s
		La Arboleda		Don Torcuato	Balbastro 641	3	41	800	1200	s	n	n	s		s		s		

continua

continuazione tab. 55

	Tipo UC	Nome dell'UC	fond. Rec.	localizzazione	via d'accesso	sup. totale	lotizzazione	sup. min.	sup. max.	sic. privata	infraestruttura e servizi								
						ettari	*n° loti*	m2	m2	24 hs	sociale	sport	elett. Sott.	cabo TV	gas	acqua di rete	tel	b° larga	Fogne
Tigre	Q° Privato	La Colina		Talar De Pach.	Panam. km 26,4	7	75		750	s	n	s	s		s		s		
		La Escondita		Rin. Milberg	Panam. km 29	13	143	400	1000	s	n	s	s	s	s	s	s	s	s
		Lagos Del Norte		Don Torcuato	Panam. km 24	80	144		850	s	s	s	s	s	s	s	s		
		Laguna Del Sol		Pacheco	Ramal Tigre, sp 197	100	750	800	1000	s	n	s	s	s	s	s	s		s
		Las Glorias		Benavidez	Ramal Tigre km 40	6	51		1000	s	n	n	s		s		s		s
		Las Lomas De Benavidez	1996	Benavidez	Ramal Escobar km 38	14	110	750	800	s	n	n	s		s	s	s		
		Las Palmas		Tigre	Ramal Tigre km 29	28	74		800	s	club house	n	s		s	s	s		
		Los Abedules		Tigre	Ramal Pilar km 36.5	7	64		600	s	n	n	s		s		s		
		Los Alamos		Tigre	Ramal Tigre km 29	10	241		350	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Los Ceibos		Tigre	Ramal Tigre km 29	10	188		500	s	club house	n	s	s	s	s	s		s
		Los Olmos		Benavidez	Ramal Tigre km 38.5	2,6	45		430	s	n	n	s		s		s		
		Los Ombues		Tigre	Ramal Tigre km 28	12	109		800	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Nuevo Milberg (El Atardecer)	2006	Tigre	Ramal Tigre km 28	40	283	350	550	s	n	n	s	s	s	s	s		s
		Nuevo Milberg (La Laguna)		Tigre	Ramal Tigre km 28	*11*	129	600	1000	s	n	n	s	s	s	s	s		s
		Rincon De La Costa		Rin. Milberg	Ruta 27, km 3 (4100)	14	170	500	800	s	n	s	s	s	s	s	s	s	s
		Santa Barbara		Gral. Pacheco	Panam. sp 197	232	1370		900	s	n	s	s	s	s	s	s		s
		Santa Catalina	Villanueva	Benavides	Av. S. Maria, sp 27 km 3	126	632		1100	s	n	s	s		s		s		
		Santa Clara		Benavides	Av. S. Maria, sp 27 km 3	77				s	n	s	s		s		s		
		Santa Lucia		Benavides	Av. S. Maria, sp 27 km 3					s	n	s	s		s		s		
		Santa Maria De Tigre		Benavides	Av. S. Maria, sp 27 km 3	118	720		1200	s	n	s	s	s	s	s	s		s
		Santa Silvia		Pilar	Ramal Pilar km 54	20			800	s	n	s	s	s	s	s	s		s
		Solares De Talar		Don Torcuato	via Canada 1700	23	164	840	1000	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Talar Chico		Gral. Pacheco	sp 202, via B. Sur Mer	4,6	68		500	s	n	n	s	s	s	s	s	s	s
		Talar Del Lago 1		Gral. Pacheco	Panamericana, sp 197	100	667		800	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Talar Del Lago 2		Gral. Pacheco	Panamericana, sp 197	80	581		800	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Tigre Chico		Tigre	Ramal Tigre, L. Garcia	2,5	40		400	s	n	n	s		s		s		
		Tigre Joven		Tigre	Ramal Tigre, L. Garcia	2,5	46		370	s	n	n	s	s	s	s	s		s
		Valle Claro		Benavides	Ramal Escobar km 38	18	146	600	1300	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		Villa Bertha		Benavides	Ramal Tigre km 28,5	10	77	850	1000	s	n	n	s		s		s		s
		Villa Pacheco		Gral. Pacheco	Panam. km 26, via Paris	4	37	720	850	s	n	s	s	s	s	s	s		s
	Country Club	El Barranco		Garin	Ramal Pilar km 38,5	14			750	s	club house	s	s	s	s		s		
		Fundacion Hindu Club		Don Torcuado	Panam., sp 202	82				s	club house	s	s		s		s		
		Hacoaj		Rin. Milberg	Ruta 27, Sta. Maria	180	350		1000	s	club house	s	s		s		s		
		Newman		Benavidez	sp 9, km 39, Chivalert	145	660		800	s	club house	s	s		s	s	s		s
		Pacheco Golf Cluf		Pacheco	Panamericana, sp 202	104	340		1000	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
	Club Nautico	Albanueva	2007	Rin. Milberg	Sta M. De Las Conchas	75	284	900	1200	s	club house	s	s		s	s			s
		Boat Center		Tigre	Ramal Tigre km 40	20	160		550	s	club house	s	s	s			s		
		Boating House		Tigre	Ruta 27, via Solis	3,8				s	n	s	s		s	s	s		s
		Delta Chico	2007	Tigre (Delta)	Ruta 27 km 6,5	10	38	873	945	s	club house	s	s	s	s		s		
		Hacoj	2003	Rin. Milberg	Av. Santa Maria , sp 27	160	350	1000	2000	s	club house	s	s		s		s		
		Marinas Golf		Rin. Milberg	Ramal Tigre, sp 27	39				s	club house	s	s		s	s	s		
		Riverside Tower	2002	Tigre	via Luis Garcia					s	n	s	s		s		s		
		San Isidro Labrador		Benavides	Av. Santa Maria	160	800		800	s	club house	s	s		s	s	s		s
		San Juan		Benavides	Ruta 27- via Solis	*10,4*	87		1200	s	n	n	s		s		s		
		San Marcos		Benavides	accanto Santa Catalina	70	357		900	s	n	s	s		s		s		
		Solares De Tigre		Tigre	Ramal Tigre km 29					s	n	s	s		s		s		
		Torres De Tigre		Tigre	Luis Garcia 600					s	s	s	s		s		s		
	Mini- Q°	Barrio Chico		Benavidez	Ramal Escobar km 37	2	17	780	850	s	n	n	s	s	s	s	s		s
		El Encuentro		Benavidez	via Rivadavia 2151	1	12	658	700	s	n	n	s		s	s	s		s
		Las Violetas		Don Torcuado	Panam. km 27, sp 202	1	13	700	780	s	n	n	s	s			s		
		Los Jazmines		Don Torcuado	Ramal Pilar 24.9, sp 202	0,5	6		800		n	n	s	s	s	s			
		Pinar De Tigre		Tigre	Ramal Tigre, via Rocha	2				s	s	s	s	s	s	s	s		
		Racio De Talar		Gral. Pacheco	Panam. Av. Belgrano	1	18		550	s	n	n	s	s	s	s	s		

Continua

continuazione tab. 55 (Tigre)

		San Jacinto		Tigre	Ramal Tigre, via Liniers	1	14		500	s	n	n	s	s	s		s		s
		San Jorge		Don Torcuado	via Quintanilla 833	2,5	24		900	s	n	n	s		s		s		
	Mini - Q°	Santa Agustina	dic-06	Benavidez, Tigr	Ramal Escobar km 38,5	0,74	12	450	750	s	n	n	s		s	s	s	s	
		Santa Maria		Tigre	Av. Santa Maria 7385	1			400	s	n	n	s				s		
		Santa Marina		Tigre	Ramal Tigre	1			600	s	n	n	s				s		

Tab. 56: Elenco completo delle UC presenti nel partido di Escobar, secondo caratteristiche (dati al 2007)

	Tipo UC	Nome dell'UC	fond. Rec.	localizzazione	via d'accesso	sup. totale	lotizzazione	sup. min.	sup. max.	sic. privata	infraestruttura e servizi								
						ettari	*n° loti*	m2	m2	24 hs	sociale	sport	elett. Sott.	cabo TV	gas	acqua di rete	tel	b° larga	Fogne
Escobar	Q° Privato	Acacias Blancas		Maschwitz	Ramal Escobar km 44	21,5	257		600	s	club house	s	s		s	s	s		s
		Alamo Alto		Maschwitz	Ramal Escobar km 44	128	180	800	1500	s	club house	s	s		s	s	s		s
		Altos De Matheus		Matheu	Ramal Escobar km 53	3	70	300	400	s	n	n	s	s	s	s			
		Barrio Parque Matheu		Matheu	Ramal Escobar km 49	15	259	210	300	s	n	s	s		s		s		
		El Aromo	2005	Loma Verde	Ramal Escobar km 54,5	30	233	850	1200	s	club house	s	s		s	s	s		s
		El Lucero		Escobar	Ramal Pilar km 38,5	23	200		850	s	s	s	s	s	s	s	s		
		El Solar De Los Robles		Escobar	Ramal Escobar					s	club house	s	s		s		s		
		Fincas De Maschwitz		Maschwitz	Ramal Escobar km 44	26	296	600	900	s	club house	s		s	s	s	s		s
		Jardines De Escobar	2006	Escobar	Ramal Escobar, sp 25		92			s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		La Aldea		Maschwitz	Ramal Escobar, sp 9	5	33	300	2000	s	club house	s	s	s	s		s		
		La Arboleda De Maschwitz		Maschwitz	Ramal Escobar km 42	10	79		750	s	n	n	s		s		s		
		La Barra Village		Escobar	Ramal Escobar km 47,5	17	175		700	s	club house	s	s		s	s	s		s
		La Candelaria		Maschwitz	Ramal Escobar km 42	6,5	90	365	500	s	n	n	s		s		s		s
		La Celina		Maschwitz	Ramal Escobar km 43	11	74		1200	s	n	n	s		s		s		s
		Los Angeles Village		Escobar	Ramal Escobar km 42	8	100	400	900	s	n	n	s		s		s		s
		Los Laureles		Garin	via Santa Rosa 1707	12	92		1000	s	n	n	s	s	s		s		
		Los Robles		Maschwitz	Ramal Escobar km 43,8	4	24	1000	1500	s	n	n	s	s	s	s	s		
		Maschwitz Privado		Maschwitz	Panam. km 44, sp 26	26	257	600	900	s	n	s	s	s	s	s	s		s
		Maschwitz Village		Maschwitz	Ramal Escobar, sp 26	6	52		600	s	club house	s	s		s		s		s
		Palmer's		Maschwitz	Ramal Escobar km 43	11	76	1000	1700	s	n	n	s	s	s	s	s	s	s
		River Oaks		Maschwitz	Ramal Escobar, sp 26	11,5	70		1500	s	n	n	s		s		s		
		San Andres		Benavidez	Ramal Tigre, sp 27 km 3	36	133		950	s	n	n	s		s	s	s		s
		San Antonio		Loma Verde	Ramal Escobar. km 54	18		2500	5000	s	n	n	s	s	s		s		
		San Lucas Village	2004	Maschwitz	Ramal Escobar km 42	17	160		650	s	club house	s	s		s	s			s
		Septiembre		Escobar	Ramal Escobar km 47	60	428	700	1600	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Valle Claro		Benavides	Ramal Escobar km 38,5	16	147	600	1100	s	club house	s			s	s	s		
		Villa Olivos		Escobar	Ramal Pilar km 35	18	171		800	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
	Country Club	Aranjuez		Maschwitz	Ramal Escobar, km 47,5	28	330		400	s	club house	s	s	s	s		s		s
		Campo Chico	1975	Matheu	Ramal Escobar km 48,5	116	633	570	700	s	club house	s	s	s	s	s	s		
		Campo Grande		Matheu	Ramal Pilar, sp 25	78	350	800	2000	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		Fincas Del Lago		Maschwitz	Ramal Escobar km44	17	110	800	1300	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Las Brisas		Escobar	Ramal Escobar, sp 25	30	328		450	s	club house	s	s		s		s		
		Loma Verde		Escobar	Panam., sp 9 km 55	61	500	350	800	s	club house	s	s		s		s		
		Los Alamos		La Lonja	Ramal Escobar	12	68		300	s	club house	s	s				s		
		Los Caracoles		Maschwitz	Ramal Escobar km 42	4	71	130	200	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	
		Los Horneros		Maschwitz	Ramal Escobar km 44,5	25	172		550	s	club house	s	s				s		
		Maschwitz Club	1970	Maschwitz	Ramal Escobar km 44	44	300		480	s	club house	s	s		s		s		
		Miraflores		Garin	Ramal Pilar km 37	100	692	500	800	s	club house	s	s		s		s		
		Rincon De Maschwitz		Maschwitz	Ramal Escobar km 40	45	70		450	s	club house	s	s		s		s		
		Sta Maria Club De Campo		Matheu	Ramal Escobar km 48,9	7,5	40			s	n	s	s		s		s		
		Week End		Escobar	Ramal Escobar km 50,1	8	184	120	350	s	club house	s	s		s		s		
	Club Nautico	Cube		Escobar	Ramal Escobar km 50	60	473		1000	s	club house	s	s		s		s		
		Jardin Nautico Escobar		Escobar	Ramal Esobar	36	271		1000	s	club house	s	s				s		
		Marinas de Maschwitz		Escobar	Ramal Escobar, sp 26	*22,8*	228		1000	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Nautico Escobar	70/95	Escobar	Ramal Escobar km 50	360	656		525	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
	Mini- Q°	Altos Don Segundo Sombra		Loma Verde	Ramal Escobar km 55	1,5	17	700	800	s	n	n	s		s	s	s		s
		Los Nogales		Loma Verde	via Arturo Boots 1400	2	22	400	500	s	n	n	s	s			s		
		Rincon De Maschwitz	1979	Escobar	Ramal Escobar km 40,5	4,5				s	club house	s	s	s	s		s		

Tab. 57: Elenco completo delle UC presenti nel partido di Pilar, secondo caratteristiche (dati al 2007)

	Tipo UC	Nome dell'UC	fond. Rec.	localizzazione	via d'accesso	sup. totale	lotizzazione	sup. min.	sup. max.	sic. privata	infraestruttura e servizi								
						ettari	*n° loti*	m2	m2	24 hs	sociale	sport	elett. Sott.	cabo TV	gas	acqua di rete	tel	b° larga	Fogne
Pilar	Q° Privato	Altos De Manzanares		Manzanares	Ramal Pilar km 58,5	70	186	1100	3300	s	club house	s	s		s	s	s		
		Altos De Pilar	1994	Pilar	Ramal Pilar km 42,5	27	70		2800	s	club house	s	s		s		s		
		Altos Del Barranco		Pilar	Ramal Pilar km 38,4	18	400	450	650	s	n	n	s		s		s		
		Altos Del Golf		Pilar	Ramal Pilar km 47,7	3	30		830	s	n	n	s		s	s	s		
		Altos Del Trebolar		Pilar	Ramal Pilar	4			400	s	n	n	s				s		
		Augusta		Pilar	Ramal Pilar, sp 8 km 60,5	8,5	18	370	1100	s	n	n	s				s		
		Barrio Parque Almirante Irizar		Pilar	Ramal Pilar, sp 8 km 61	20	150		1000	s	n	n	s		s		s		
		Barrio Parque Del Viso		Del Viso	Ramal Pilar					s	n	n	s				s		
		Bermudas		Pilar	Ramal Pilar, sp 28	19	239		750	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		Bosque Chico		Tortugas Nord	Ramal Pilar km 38,5	3	36		900	s	s	s	s		s	s	s		s
		Boulevares		Tortugas Nord	Ramal Pilar km 38,5	10	95		900	s	n	s	s		s	s	s		
		Buen Retiro		Pilar	Panam. km 50, sp 25	10	101		700	s	n	s	s	s	s	s	s		
		California	2007	Pilar	Ramal Pilar km 42,5					s	n	n	s		s	s	s	s	s
		Casa Blanca	2004	Pilar	sp 25 km 17,5	11	120	300	600	s	club house	s	s	s	s	s	s		
		El Boulevard	2006	Pilar	Ramal Pilar km 42,5					s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
		El Castro		Pilar	Ramal Pilar km 41,5, sp 8	1	6		1700	s	n	n	s				s		
		El Establo		Tortuguitas	Ramal Pilar km 46,	12	121	716	1213	s	n	n	s		s	s	s		s
		El Estribo		Tortuguitas	Ramal Pilar km 38,4	6	46		1200	s	s	s	s	s	s		s		
		El Lucero		Tortugas Nord	Ramal Pilar km 38,5	20	200		800	s	n	s	s	s	s	s	s		s
		El Mirasol		Villa Rosa	Ramal Pilar, sp 25	5	64		750	s	n	n	s	s	s	s	s		
		El Molino	1996	Pilar	Ramal Pilar km 47	14	200		700	s	s	s	s	s	s	s	s		
		El Portal De Pilar		Pilar	Ramal Pilar km 54,3	10	94	380	600	s	n	n	s	s	s	s	s		
		El Portillo		Pilar	Ramal Pilar km 38,5	6	66		740	s	n	n		s	s				
		El Recodo	2001	Garin	Ramal Pilar Pat. Arg.	27	248	600	1100	s	club house	s	s	s	s	s	s		
		El Rincon De La Retama		Villa Rosa	Ramal Pilar	6	44			s	n	s	s				s		
		El Silencio		Villa Rosa	Ramal Pilar km 50,2	5	90		400	s	n	s	s		s		s		
		El Tejar		Tortuguitas	Ramal Pilar km 37	3	40		550	s	n	s	s		s	s	s		s
		El Zorzal		Pilar	Ramal Pilar km 47	4	41	700	1100	s	n	n	s	s	s		s		
		Estancia La Casualidad	1997	Pilar	Ramal Pilar km 50, sp 8	21	183		800	s	n	s		s	s	s	s		s
		Galapagos		Pilar	Ramal Pilar km 54	35	239		850	s	club house	s	s		s	s	s	s	s
		Guido		Pilar	Ramal Pilar km 49,5, sp 8	4	27		1000	s	n	n	s			s	s		
		Habitat Residencias	2007	Pilar	Ramal Pilar km 46					s	club house	s	s	s				s	
		La Pradera 1	Haras del Pilar	Pilar	Ramal Pilar km 46	25	184			s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		La Pradera 2		Pilar	Ramal Pilar km 46		126			s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		La Caballeriza		Pilar	Ramal Pilar km 46	16	149		750	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		La Establo		Pilar	Ramal Pilar km 46	12	121		700	s			s	s	s	s	s	s	s
		Haras Del Sol		Pilar	Ramal Pilar km 53, sp 25	67	280	1500	3000	s	club house	s	s		s		s		
		La Aguada		Tortuguitas	Ramal Pilar	6	50			s	n	n	s				s		
		La Buena Vista		Pilar	Ramal Pilar	6			1100	s	club house	s	s				s		
		La Campina	1996	Pilar	Ramal Pilar km 51,5, sp 8	14,5	110	800	1100	s	n	n	s	s	s	s	s		s
		La Candela		Pilar	Ramal Pilar km 54,5	8	180	283	450	s	club house	s			s	s	s		
		La Carmela		Pilar	Ramal Pilar km 51,5, sp 8	9	100	800	1100	s	n	n		s	s	s	s		s
		La Chacra		Pilar	Ramal Pilar km 38,4	6	12		900	s	n	n	s		s	s	s		s
		La Cuesta	2006	Pilar	Ramal Pilar km 58,5	10	126	450	600	s	club house	s		s	s	s	s		s
		La Cautiva Del Pilar		Open Door	Ramal Pilar	30	60	3000	8000	s	n	n	s				s		
		La Delfina		Pilar	Panam. km 50	34	454	600	1100	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		La Escondita		Tortugas Nord	Ramal Pilar km 38,5	6	55	900	1000	s	club house	s	s		s		s		
		La Herradura	1996	Pilar	Ramal Pilar km 46,8	2	27		600	s	n	n	s		s	s	s	s	
		La Legua	1998	Tortugas Nord	Ramal Pilar km 38,5	6	49	800	1000	s	club house	s	s		s		s		
		La Lomada De Pilar		Pilar	Ramal Pilar km 45	54	637	800	1300	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		La Madrugada	2006	Tortuguitas	Ramal Pilar km 46	6	50			s	club house	s		s	s	s			s
		La Martinica	1997	Pilar	Ramal Pilar km 55	14	228	700	900	s	club house	s	s		s		s		

Continua

Continuazione Tab. 57

	Tipo UC	Nome dell'UC	fond. Rec.	localizzazione	via d'accesso	sup. totale	lotizzazione	sup. min.	sup. max.	sic. privata	infraestruttura e servizi								
						ettari	*n° loti*	m2	m2	24 hs	sociale	sport	elett. Sott.	cabo TV	gas	acqua di rete	tel	b° larga	Fogne
Pilar	Q° Privato	La Masia	1997	Pilar	Panam. km 48,5	12	106	600	1400	s	club house	s		s	s	s		s	
		La Montura		Tortugas Nord	Ramal Pilar, Pat. Arg.	15	123	800	1200	s	club house	s	s		s	s	s	s	
		La Otilia		Pilar	Ramal Pilar km 54	6	45	780	1900	s	n	s	s	s	s	s	s		s
		La Peregrina	1995	Pilar	Ramal Pilar, via Seravì	32	226		1050	s	club house	s	s	s		s	s	s	s
		La Reserva	2006	Pilar	Ramal Pilar km 54,5 sp 28	11	198		800	s	n	s			s		s		s
		La Retama		Manzanares	Ramal Pilar, sp 8 km 59,6	35	66		3000	s	club house	s	s		s		s		
		La Ribera		Pilar	Ramal Pilar	12	107			s	n	n	s				s		
		La Rinconada		Pilar	Ramal Pilar km 48	6	75		700	s	n	n	s		s	s	s		
		La Tranquera		Pilar	Ramal Pilar km 48	10	98		800	s	n	n	s		s	s	s		
		Las Araucarias		Pilar	Ramal Pilar km 47,5	8	76		800	s	n	s	s	s	s		s		
		Las Condes		Pilar	Ramal Pilar, sp 8 km 52	18	134	800	2000	s	n	s		s	s	s	s		s
		Las Liebres	2006	Pilar	Ramal Pilar km 38		335	700	1000	s	club house	s	s		s	s			s
		Las Margaritas		Pilar	Ramal Pilar, sp 8 km 54,3	2,5	56			s	n	n	s		s	s	s		s
		Las Mercedes		Pilar	Ramal Pilar, Champagnat					s	club house	s	s		s		s		
		Las Orquiedas	2006	Pilar	Ramal Pilar km 55		121	375	640	s	club house	s	s		s	s			s
		Las Secundas Colinas		Pilar	Ramal Pilar km 53,1 sp 25	22	100	1600	2000	s	n	n	s		s	s	s		s
		Lomas De Fatina		Fatima	sp 8 km 59, Manzanares	17	79	1200	1600	s	club house	s	s		s	s	s		
		Lomas De Pilar		Pilar	Ramal Pilar sp 8 km 4.200	5,5	34		900	s	n	n	s				s		
		Los Alcanforens		Pilar	Ramal Pilar km 57,5		192	800	1200	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		Los Fresnos		Pilar	Ramal Pilar km 48	12,5	103		1350	s	n	n	s		s	s	s		
		Los Girasoles		Pilar	Ramal Pilar, sp 8 km 62,9	3	15		1600	s	n	n	s		s		s		
		Los Jazmines		Pilar	Ramal Pilar km 46	70	554		812	s	club house	s	s		s		s		
		Los Laureles	1995	Garin	Ramal Pilar km 38,5	12	92		1000	s	n	n	s	s	s				
		Los Lenos		Pilar	Ramal Pilar km 49,5 sp 8	14				s	n	n	s		s		s		
		Los Tres Coniles		Pilar	Ramal Pilar km 50, sp 234	6	53		530	s	club house	n	s	s	s	s	s		s
		Los Pilares		Pilar	Ramal Pilar km 45, sp 25	31	391		800	s	club house	s	s		s	s	s		s
		Los Potrillos	2005	Pilar	Panam. km 62	15	165	520	1200	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		Los Quinchos		Pilar	sp 8, sp 6 km 21	26	117		1000	s	club house	s	s		s		s		
		Los Sauces		Pilar	Ramal Pilar km 45	12	175		800	s	n	s	s	s	s	s	s	s	s
		Los Senderos 1	Los Senderos		Ramal Pilar km 38,5	9	99		900	s	s	n	s	s	s	s	s	s	s
		Los Senderos 2			Ramal Pilar km 38,5	3	34		650	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
		Los Tacos		Tortugas Nord	Ramal Pilar km 38,5	15	84		800	s	n	n	s	s	s	s	s		s
		Montecarlo		Del Viso	Ramal Pilar km 41,5	40	2200		360	s	n	n	s		s		s		
		Palmares De Pilar		Pilar	Ramal Pilar km 54, sp 28	7	67		800	s	n	n		s	s	s	s	s	
		Pebble Beach		Fatima	Ramal Pilar sp 8 km 60,5	6	45	900	1400	s	n	n	s		s	s	s		s
		Petrel Village		Pilar	Ramal Pilar km 55,5	2				s	n	n	s				s		
		Pevero		Fatima	Ramal Pilar Sp 8 km 60,5	9,5	78	900	1400	s	n	n	s		s	s	s		s
		Pilar House		Pilar	Ramal Pilar km 54,3	4,5	94		330	s	n	n	s		s	s	s		s
		Pilar Joven		Pilar	Ramal Pilar km 47,7	4	21		1600	s	n	n	s		s		s		
		Pilar Nuevo		Pilar	AU del Sol, sp 25	66	515	800	1300	s	club house	s	s		s		s		
		Pilar Plaza		Pilar	Ramal Pilar, sp 25 km 53					s	club house	s	s		s	s			s
		Pilar Privado		Pilar	Ramal Pilar Km 47	3,6	22		1300	s	club house	s	s		s	s	s		
		Pilar Green Park		Pilar	Ramal Pilar km 41,5 sp 26	6	90		450	s	n	n	s		s	s	s		
		Roble Joven		Tortugas Nord	Ramal Pilar km 38,5	12	100		850	s	club house	s	s		s	s	s	s	s
		Roble Del Monarca	1975	Tortugas Nord	Ramal Pilar km 47,5 sp 8	60	160	600	1200	s	n	n	s		s		s		
		Rocios Del Pilar		Pilar	Ramal Pilar km 53,2	5,5	34		1200	s	n	n	s			s	s		
		Saint Matthew's Village		Pilar	Ramal Pilar km 46	26	226	800	1000	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		San Geronimo		Pilar	Ramal Pilar	3	27			s	n	n	s				s		
		San Jose De Los Talas		Pilar	Ramal Pilar km 55,6	62	192	900	2000	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		San Manuel		Pilar	Ramal Pilar km 48	3,5	22		900	s	n	s	s		s	s	s		
		Santa Maria Del Pilar		Pilar	Ramal Pilar km 50 sp 25	6	44	800	1300	s	club house	s	s		s		s		
		Santa Silvina		Pilar	Ramal Pilar km 54 sp 25	19	93		800	s	n	s	s	s	s	s	s		s

Continua

Continuazione Tab. 57

	Tipo UC	Nome dell'UC	fond. Rec.	localizzazione	via d'accesso	sup. totale	lotizzazione	sup. min.	sup. max.	sic. privata	infraestruttura e servizi								
						ettari	*n° loti*	m2	m2	24 hs	sociale	sport	elett. Sott.	cabo TV	gas	acqua di rete	tel	b° larga	Fogne
Pilar	Q° Privato	Sausalito		Pilar	Ramal Pilar km 52,5	52	361	800	1400	s	club house	s	s		s	s	s		
		Soles De Pilar	1997	Manzanares	sp 8 km 59,5, Manzanares	12	175		500	s	n	s	s	s			s		
		Springdale	2006	Pilar	Ramal Pilar km 50 sp 234				800	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		Uka Land		Pilar	Ramal Pilar	20	109		800	s	club house	s	s		s		s		
		Villa Olivos		Pilar	Ramal Pilar km 33	14	171		830	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		Villa Rosa		Pilar	Ramal Pilar km 50	13	155	800	1000	s	n	s	s	s	s	s	s		s
	Country Club	Aranzazu		Tort. Norte	Ramal Pilar km 38,5	60	615			s	club house	s	s	s	s		s		
		Armenio		Del Viso	Ramal Pilar sp 8	64	140		1700	s	club house	s	s		s	s	s		s
		Boca Raton		Pilar	AU del Oeste km 35,5	220	1000	800	1600	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	
		Carmel	1977	Pilar	Ramal Pilar km 54	89	304	800	1200	s	club house	s	s		s	s	s		s
		Chacras De Murray		Pilar	Ramal Pilar km 53 sp 28	37	52			s	n	s			s	s	s		
		Champagnat		Pilar	Ramal Pilar km 58,3	7,5	90			s	club house	s	s				s		
		Club De Campo Pueyrredon		Pilar	Ramal Pilar km 49	20				s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Country Princess		Pilar	Ramal Pilar sp 26	6	45	300	900	s	club house	s	s		s	s	s		
		C.U.B.A. Fatima		Fatima	Ramal Pilar sp 8 km 61,9	180	700	1000	1500	s	club house	s	s		s		s		
		El Alazan		Pilar	Ramal Pilar sp 25	27		180	250	s	s	s	s		s		s		
		El Barranco		Pilar	Ramal Pilar 38,4	14	57		680	s	club house	s	s		s		s		
		El Jaguel		Pilar	Ramal Pilar sp 8 km 67	15	207		450	s	club house	s	s		s		s		
		Farm Club	1995	Pilar	Ramal Pilar km 45	15	36	3000	7000	s	club house	s	s	s	s		s		
		Golfer's		Pilar	Ramal Pilar km 53,2 sp 28	159	734	700	800	s	club house	s	s		s		s		
		Higlhand Park	1948	Pilar	Ramal Pilar km 42,5	262	831	800	3500	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		La Cascada		Pilar	Ramal Pilar sp 8	16	161		400	s	club house	s	s		s		s		
		La Emilia		Pilar	Ramal Pilar sp 28 km 5	12	63	800	2000	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		La Esperanza		Pilar	AU del Oeste km 51	22	56	1600	3000	s	club house	s	s				s		
		La Peregrina		Pilar	Ramal Pilar km 48	32	224			s	club house	s	s		s	s	s		s
		La Ranita		Manz.-O. Door	sp 8 km 7,5	120	131	3000	19000	s	club house	s	s				s		
		Lago De Manzanares		Manzanares	sp 8 km 59,5	163	606		1300	s	club house	s	s		s	s	s		s
		Larena		Pilar	sp 6 km 21	53	432	400	1000	s	club house	s	s				s		
		Las Bresias		Pilar	Ramal Pilar	39			450	s	n	s	s		s		s		
		Las Casuarinas Del Pilar	2006	Pilar	Ramal Pilar km 46,5	31	123	840	1650	s	club house	s	s		s	s	s	s	
		Las Marias Club De Polo	2006	P° Ellerstina	Ramal Pilar sp 28	49	33		4000	s	club house	s	s		s		s		
		Los Alamos		La Lonja	Ramal Pilar km 47,7	12	68		250	s	club house	s	s		s		s		
		Los Lagartos	1969	Pilar	Ramal Pilar km 46	250	1000			s	club house	s	s		s		s		
		Los Palenques		Pilar	sp 8 km 59,5	25	110		1200	s	club house	s	s		s		s		
		Los Troncos		La Lonja	Ramal Pilar km 47,7	18	170		400	s	club house	s	s		s		s		
		Mapuche		Pilar	Panam. km 48 sp 8	128	878	600	900	s	club house	s	s		s		s		
		Matices		Lujan	Panam. km 49	50	100		2000	s	club house	s	s				s		
		Martindale		Pilar	Ramal Pilar km 49,5	300	695	1100	2500	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Mayling		Pilar	Ramal Pilar km 49,5	170	650	700	1300	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		Medal Country Club	2007	Pilar	sp 34	107	303	900	1600	s	club house	s							
		Pilar Del Lago		Pilar	Ramal Pilar km 50	43	278	800	1200	s	club house	s	s		s		s		
		Pilar Village		Pilar	Ramal Pilar, sp 8	12	69		750	s	n	s	s				s		
		Pilar Golf		Fatima	sp 8 km 60,5	200				s	club house	s			s	s			
		S.H.A. (Centro Comunitario)		Pilar	Ramal Pilar km 50,2	135	272		400	s	club house	s	s		s		s		
		San Francisco		Manzanares	sp 8 km 59,5	70	316		1300	s	club house	s	s				s		
		San Javer De Los Cerrillos		Manzanares	sp 8 km 59,6	55	34	3000	8000	s	club house	s	s		s		s		
		Stradivarius		Villa Rosa	Ramal Pilar km 46,5	95	450	800	1540	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		Tortugas		Pilar	Ramal Pilar km 38,4	200	410	1000	3000	s	club house	s	s		s		s		
		Village Country Club		Pilar	Ramal Pilar km 38,4	26	150		800	s	club house	s	s	s	s	s	s	s	s
		Village Golf & Tennis	1984	Tortugas Nord	Ramal Pilar km 38	28	150	800	1300	s	club house	s	s	s	s	s	s		s
		Windsor Park		Pilar	sp 28 km 51,5	53	48		4500	s	n	s	s		s		s		