

MOVILIDAD, POBREZA Y DESIGUALDADES SOCIO-TERRITORIALES: LA PERIFERIA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES COMO ESCENARIO DE CONFLICTOS

Sonia Vidal-Koppmann
Universidad de Buenos Aires / CONICET
sonia.vidalk@gmail.com

RESUMEN

Las desigualdades sociales y territoriales de una periferia metropolitana difusa y en constante expansión, se ven potenciadas por circuitos de movilidad selectivos y fragmentados. El objetivo central del Proyecto Interdisciplinario UBACYT “Movilidad y Pobreza” plantea dar cuenta de las transformaciones metropolitanas y profundizar en los diferentes conflictos que se desprenden de escenarios totalmente segregados y polarizados. En este trabajo se abordarán las barreras intra e interurbanas que genera la modificación de zonificaciones existentes para dar lugar a la urbanización privada.

La metodología de investigación profundiza en la relación entre conglomerados de urbanizaciones cerradas, corredores de alta velocidad y aparición de centralidades externas al tejido suburbano. Se sostiene que la tríada mencionada marca una impronta, mediada por formas alternativas de transporte, de zonas atractivas para la continuidad de mega-empresarios; y se recorta de un paisaje de zonas degradadas ambientalmente y postergadas en los procesos de planificación.

Para el análisis, se han tomado las investigaciones previas realizadas sobre los corredores norte y sudoeste, ampliando la información acerca del asentamiento de nuevos proyectos de urbanización y los consecuentes conflictos de la prolongación del tejido suburbano en fragmentos. Mediante la aplicación de SIG, la observación de imágenes satelitales de libre difusión, el trabajo de campo y la consulta de medios de información en línea, se ha avanzado en el estudio de la dinámica socio-espacial de la periferia. De esta forma, el ordenamiento territorial metropolitano vs. el urbanismo de mercado constituyen la clave para abordar las desigualdades socio-espaciales.

PALABRAS CLAVE

Regiones urbanas, movilidad selectiva, urbanismo de mercado

1. LAS FRONTERAS DE LA URBANIZACIÓN PRIVADA

Hacia fines de la década de 1970, la provincia de Buenos Aires fue la primera del país en contar con una ley que reglamentaba los usos del suelo y el ordenamiento territorial. Esta pieza legal surgida en el seno de la dictadura cívico-militar, se ha mantenido desde 1977 con algunas modificaciones y ampliaciones hasta nuestros días, siendo un elemento clave para los esquemas de ordenamiento y la zonificación a escala de los municipios.

Si bien su principal cometido consistió en frenar los loteos populares carentes de infraestructura y servicios en la periferia del Gran Buenos Aires; en la misma ya aparece una normativa básica para regular los clubes de campo y urbanizaciones especiales (primeras manifestaciones del urbanismo privado).¹

En algunos municipios estos formatos de urbanización habían emergido en décadas anteriores, el primero de ellos el Tortugas Country Club, en el noroeste del Conurbano, data de 1930 y su origen está asociado a la práctica del polo. Analizando la expansión de estas urbanizaciones entre 1960 y 1980, se encuentra una lógica de crecimiento asociada al tiempo libre y las prácticas deportivas destinadas a satisfacer la demanda de segunda residencia de una clase media acomodada (Torres, 1993).

Entre los aspectos regulados por el Decreto-ley 8912, estaba la cuestión de la localización de este tipo de conjuntos residenciales. En efecto, no se aceptaba la construcción de clubes de campo dentro de zonas urbanas, sino en la denominadas áreas complementarias. Tampoco se admitía entre cada uno de estos conjuntos una distancia menor a los 7 Km de longitud; con lo cual se fue conformando a lo largo del tiempo, un conjunto de fragmentos urbanos diferenciados por el diseño urbano y las características edilicias, del tejido homogéneo suburbano consolidado desde la década del 40 en adelante.

Así mientras que en gran parte de los municipios de la primera y segunda corona metropolitana, las infraestructuras de servicio y los equipamientos básicos no acompañaban el crecimiento residencial y evidenciaban situaciones de carencia (Pirez, 1994); las nuevas urbanizaciones de perímetro vallado, no solo contaban con toda la infraestructura necesaria, sino también con equipamientos deportivos tales como piscinas, canchas de golf, canchas de polo y otros espacios para el tiempo del ocio.

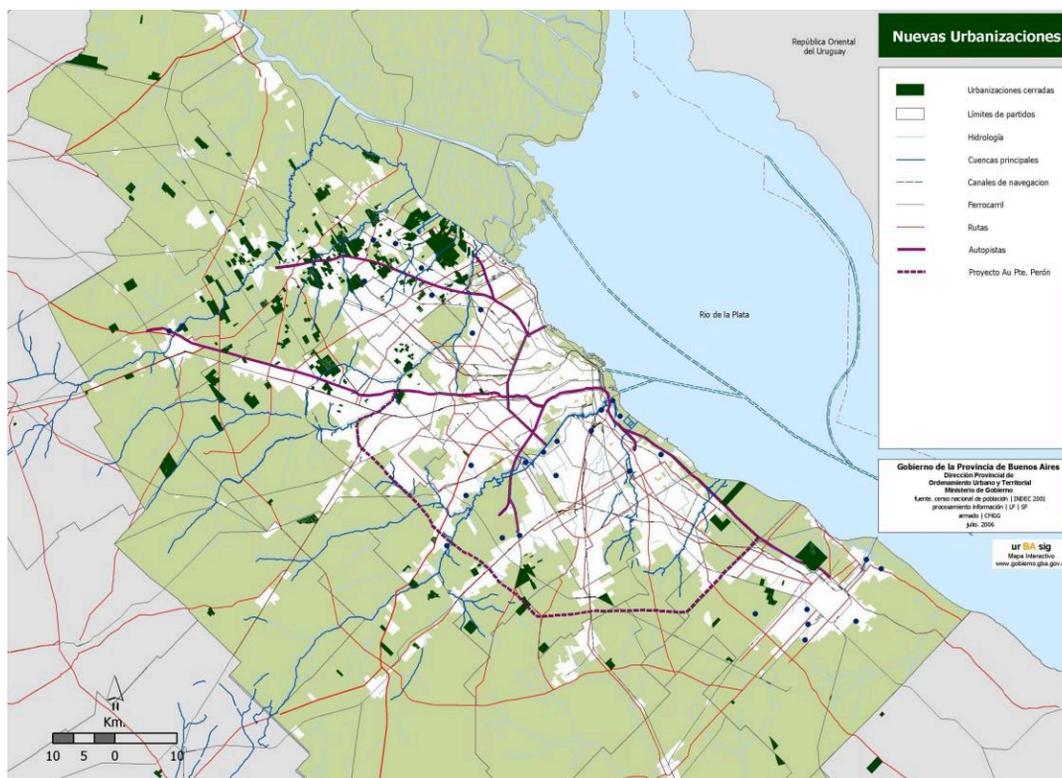
Sin embargo, a partir de mediados de los años 80 otras formas de urbanización van a complementar el panorama del urbanismo privado: los barrios cerrados, los clubes de chacras, los condominios; y avanzando hacia fines de los 90 los mega-proyectos de ciudades privadas (Vidal-Koppmann, 2014).

A esta transformación de la función residencial hay que adicionarle otros dos componentes: la ampliación y completamiento de la red de autopistas (Blanco y San Cristóbal, 2012) y la edificación de grandes complejos comerciales y de amenidades fuera de las áreas urbanas consolidadas (Abba, 2010; Vecslir y Ciccolella, 2012).

¹ Decreto-ley 8912 de “Uso del Suelo y Ordenamiento Territorial”, 1977.

A principios de este siglo el paisaje de la periferia dispersa de la región metropolitana de Buenos Aires, va a quedar definitivamente reconfigurado por la tríada urbanizaciones privadas-autopistas- nuevas áreas de centralidad (Figura 1).

Figura 1. Urbanizaciones privadas y corredores viales



Fuente: Gob. Prov. Buenos Aires, Dirección de Ordenamiento Territorial y Urbanismo, 2006

Numerosos trabajos de investigación han dado cuenta del contexto socio-económico y político que fue marco de esta transformación del territorio metropolitano (Svampa, 2005; Prevot-Schapira, 2002; Janoschka, 2002; Lacarrieu, 2002, entre otros) y de su correlato en otras áreas metropolitanas de América latina (Borsdorf, 2002; Beltrao Spósito, 2002; Cabrales Barajas y Canosa, 2002; etc.). En esta instancia, no podemos dejar de mencionar el Coloquio *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, celebrado en la Universidad de Guadalajara (2002), que sirvió para mostrar un abarcativo panorama de la transformación operada por el urbanismo de mercado en toda la región.²

En aquella oportunidad se presentaron diversos trabajos sobre el crecimiento de las urbanizaciones privadas en Buenos Aires (Carballo, 2002; Tella y Welch, 2002; Vidal-

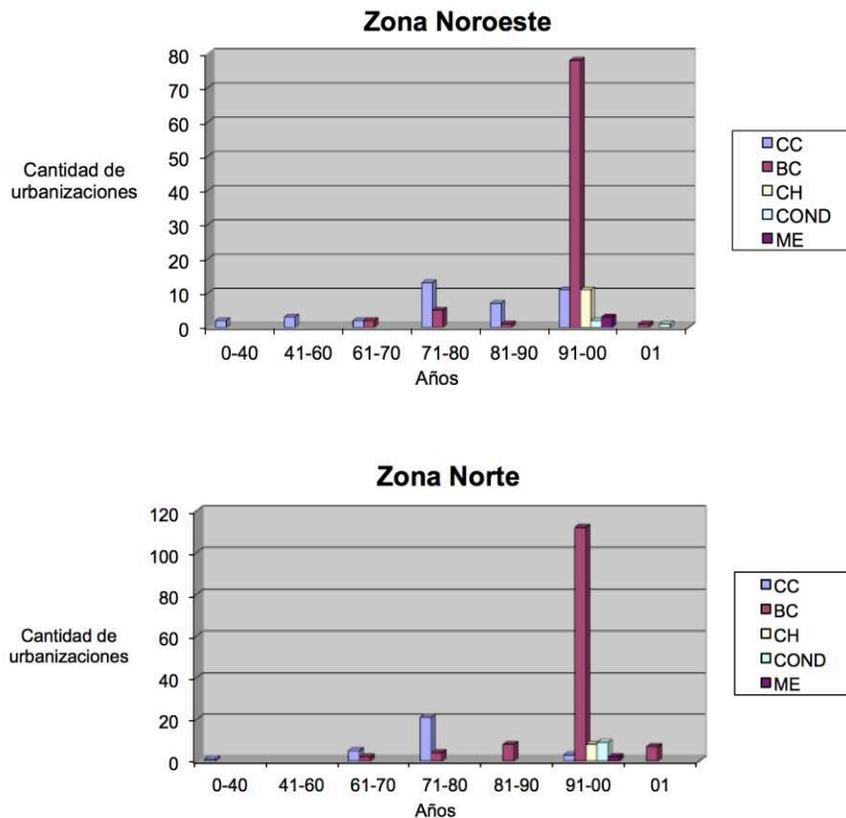
² Luis F. Cabrales (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*; México, 2002.

Koppmann, 2002), que para ese momento ya contaba con más de 300 proyectos de diferentes dimensiones³.

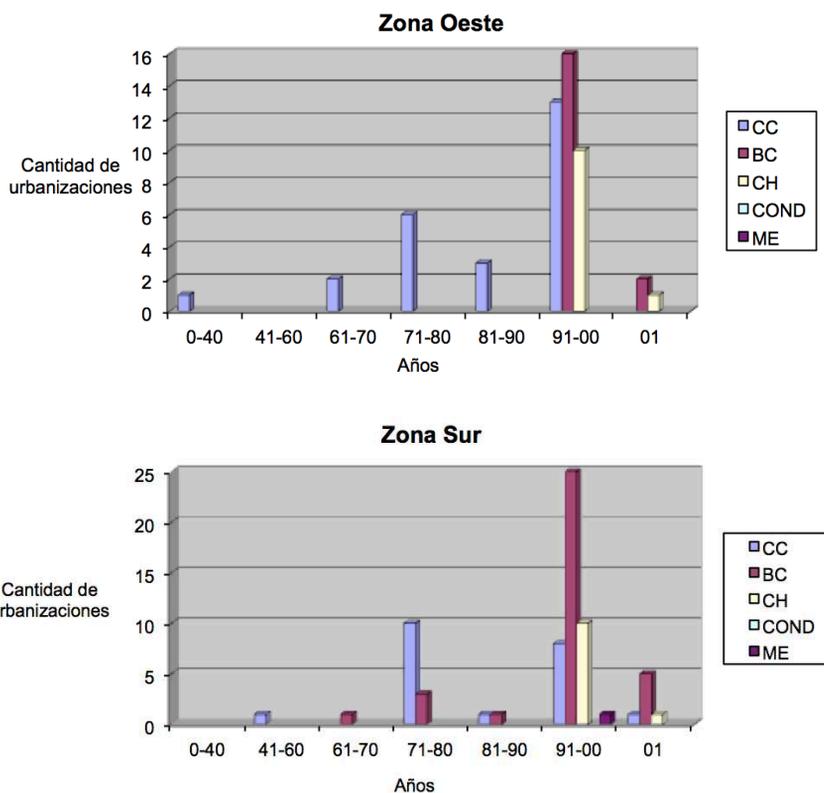
El caso de la RMBA, no solo llama la atención por la cantidad de emprendimientos y sus diferentes formatos; sino porque en más de 20 años, es muy poco lo que se ha avanzado en la elaboración de un marco normativo específico que controle el urbanismo de mercado. En este sentido, hay que señalar que recién en 1998 la provincia de Buenos Aires sancionó el Decreto N°27/98, donde se establecían reglas para la localización y construcción de barrios cerrados. Sin embargo, el *boom* inmobiliario de esta tipología de proyectos había estallado más de seis años atrás.

En las Figuras 2, 3, 4 y 5 puede apreciarse el crecimiento de estas urbanizaciones con respecto a otros conjuntos residenciales privados. Su impacto en las distintas subregiones de la región metropolitana es relevante.

Figuras 2, 3, 4 y 5. Crecimiento de urbanizaciones privadas



³ La superficie total de estos conjuntos era el equivalente al doble de la superficie de la Ciudad de Buenos Aires.



Fuente: Vidal-Koppmann, 2014. Ref.: clubes de campo (CC); barrios cerrados (BC); clubes de chacras (CH); condominios (COND) y mega-emprendimientos (ME).

Las causas directas de la expansión de los barrios cerrados pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

a) La ubicuidad de este formato: su localización no queda condicionada a ninguna área específica dispuesta el Decreto-ley 8912 ni por el decreto 27/98. Vale decir que tanto en áreas urbanas como rurales o semi-urbanas estos proyectos tienen cabida sin mayores problemas.

b) El tamaño en superficie, cantidad de lotes y/o viviendas: no está especificado. Por lo tanto, hay barrios de una hectárea junto a otros de 450 o más.

c) La cantidad de población y las densidades: pueden albergar una cantidad de habitantes, solo limitada por la cantidad de unidades residenciales que posea el conjunto. En tanto que la propuesta de una densidad que no exceda los parámetros establecidos por el municipio, puede ser modificada mediante excepciones a la normativa vigente. Así en algunos casos las bajas densidades que surgían de la construcción de viviendas unifamiliares en lotes con una

superficie de 600 m² como mínimo, fueron modificadas sustancialmente cuando las empresas desarrolladoras obtuvieron ordenanzas de excepción y construyeron edificios de varios pisos.

d) La infraestructura básica de servicios debe ser contemplada en los proyectos; pero no así el equipamiento social y/o deportivo que queda librado a la propuesta inmobiliaria de cada uno de ellos. Ello permite una variación en los valores de los terrenos y de las viviendas, ampliando la oferta a mayor cantidad de población de sectores de clase media.

Ahora bien, volviendo a la cuestión de la proximidad entre urbanizaciones privadas, no encontramos ninguna especificación con respecto a la localización de los barrios cerrados en relación con el resto de las otras tipologías (clubes de campo, ciudades privadas, clubes de chacras, etc.). Esta situación no debería pasarse por alto, ya que es clave para la consolidación de conglomerados de urbanizaciones privadas.

Por un lado, la búsqueda de locaciones en relación directa con autopistas o vías de alta velocidad, que facilitan el uso intensivo del automóvil prescindiendo de los sistemas de transporte público (Blanco, 2005); y por otro, las ventajas de compartir economías de aglomeración de un urbanismo “afinitario” (Vidal-Koppmann, 2018), va diseñando un paisaje suburbano de cuñas de riqueza en los corredores metropolitanos, y de bolsones de pobreza en las áreas intersticiales.

Algunas publicidades como la de la Figura 6 dan cuenta de esta situación. Se puede apreciar la proximidad entre dos ciudades privadas (Villa Nueva y Nordelta) en el municipio de Tigre (zona norte de la RMBA), las vías de conectividad rápida con la Ciudad de Buenos Aires y los barrios cerrados, que se van adosando a los dos megaproyectos, en donde ya se han construido equipamientos de salud y de educación de gestión privada de primer nivel, y dos incipientes zonas comerciales (dentro de las ciudades) que se perfilan como áreas centrales emergentes.

Figura 6. Vecindad de urbanizaciones cerradas



Fuente: EIDICO, Revista Tigris, 2005.

Si a este fragmento urbano lo colocamos en el contexto del corredor norte (Acceso Norte-AU Panamericana ramales Escobar y Pilar) podremos observar que el fenómeno de vecindad de los emprendimientos residenciales cerrados, va configurando territorios signados por un urbanismo afinitario, que devienen en fronteras para el desarrollo urbano. Una situación similar se está consolidando en el corredor sudoeste (Autopista Ezeiza-Cañuelas y rutas provinciales 52-58) y en el corredor sur (Autopista Buenos Aires-La Plata).

2. TERRITORIOS DESIGUALES Y MOVILIDAD SELECTIVA

La dinámica de expansión y crecimiento acelerado de regiones metropolitanas en Latinoamérica, ha puesto en evidencia la transición hacia un nuevo paradigma donde la fragmentación socio-territorial de las periferias y el desarrollo urbano desigual (Harvey, 2007) de las ciudades englobadas en estas grandes áreas urbanizadas, conforman un patrón común que se va acentuando, dejando a la vista situaciones de polarización extrema.

Como se señalara en el apartado anterior, la región metropolitana de Buenos Aires participa de estas características, mostrando en las últimas tres décadas la dinámica pujante de una lógica capitalista de intervención en los territorios y las deficiencias de un marco de ordenamiento urbano-territorial que va proponiendo alternativas de planificación y gestión con posterioridad a las transformaciones.

Una de las consecuencias más visibles, es la co-existencia de procesos de desarrollo urbano que se generan a diferentes velocidades (Donzelot, 2006), llevados a cabo por distintos agentes (el Estado, el mercado) y en una lógica multi-escalar. En este espacio altamente polarizado conviven cuñas de riqueza en vecindad con bolsones de pobreza; y las localidades urbanas producidas a lo largo de décadas por una espontánea suburbanización tentacular (Chiozza, 2000), se confrontan con nuevas localidades privadas emergentes de un proceso reciente de suburbanización insular (De Mattos, 2015) liderado por el mercado inmobiliario. Obviamente ambos procesos co-existen en forma desintegrada tanto en la escala urbana como en la escala metropolitana, y remarcan la falta de un ordenamiento territorial que contemple de manera conjunta la planificación de usos del suelo con la planificación de infraestructuras –en particular, de movilidad y comunicaciones- y de equipamientos básicos.

El territorio “quebrado” (Muñoz, 2008) y estructurado en función de archipiélagos urbanos en la periferia, presenta características de hibridez en una interfase urbano-rural poco definida y menos aun incorporada en una planificación estratégica y en una normativa, que permita controlar y gestionar los procesos de expansión urbano-metropolitanos. De tal forma que aparecen nuevos desafíos para el ordenamiento territorial tales como la emergencia de áreas de centralidad (básicamente concentradoras de usos comerciales, de servicios y de espacios de amenidades) por fuera de las localidades pre-existentes y como respuesta a una nueva organización del uso del suelo residencial en urbanizaciones cerradas y ciudades privadas.

Particularmente y en relación con este paisaje privatizado que invade la segunda y tercera corona de partidos metropolitanos, se advierte la expansión de nuevas territorialidades sobre la base de la estructura vial y de la sumatoria de urbanizaciones en forma de conglomerados.

Se podría definir esta situación como una nueva topología (*continuum* de urbanización privada) que no se había vislumbrado a fines del siglo XX, dado que muchos de los proyectos de mayor magnitud en superficie y población se han ido consolidando en el primer decenio del presente siglo.

Destacamos la estructura de corredores viales conformada por la red de autopistas, porque la incidencia de canales de circulación adecuados al automóvil particular es relevante. En efecto, a medida que las autopistas se fueron terminando y ampliando, los nuevos proyectos urbanísticos fueron expandiéndose a lo largo de ellas hacia la periferia lejana (Blanco, 2005; Vidal-Koppmann, 2012). En tanto que los municipios que formaban parte del denominado “interior bonaerense” fueron anexándose a la región metropolitana, según el diagnóstico planteado en los *Lineamientos estratégicos para la RMBA* (Secretaría de Urbanismo y Vivienda, 2007).

La relación entre estos emprendimientos privados de gran envergadura, la producción de suelo urbanizado como parte de un rentable negocio inmobiliario (De Alessandri Carlos, 2015) y la fragmentación socio-territorial, constituyen un sistema indisoluble que no es exclusivo de la región metropolitana de Buenos Aires; sino que con similares características es reconocible en las áreas metropolitanas de San Pablo, Santiago de Chile, México y Bogotá, entre otras.

En nuestro caso, los resultados de diferentes investigaciones centradas en los corredores norte y sudoeste (Vidal-Koppmann, 2015, 2018), abordando específicamente el análisis de los desequilibrios producidos en materia de desarrollo urbano y de ordenamiento territorial, nos llevan a afirmar que las aglomeraciones de urbanizaciones privadas constituyen nuevas fronteras urbanísticas.

Para poner a prueba nuestra hipótesis, utilizamos un enfoque comparado de los corredores mencionados, dado que en ambos ejemplos se observan procesos de la dinámica del mercado inmobiliario y de las importantes transformaciones, no sólo territoriales sino también en lo relativo a la segregación socio-residencial. A este paisaje de “multi-territorialidades”⁴ hay que agregarle la generación de nuevas prácticas

⁴ Es aplicable esta denominación desarrollada por R. Haesbaert para dar cuenta de una superposición de territorios conformados por zonas con territorios estructurados en base a redes tridimensionales.

urbanas (Duhau y Giglia, 2008) y la consolidación de un paradigma metropolitano basado en la movilidad selectiva y la dispersión (Nel-lo, 1998; Ascher, 2004).

Asimismo es preciso esbozar una justificación acerca del recorte geográfico propuesto. El corredor norte (Acceso Norte-AU Panamericana) constituye uno de los ejes viales con mayor concentración de urbanizaciones (más del 70% del total), además de ser el primero en consolidarse. En tanto que el corredor sudoeste (AU Ricchieri-AU Ezeiza-Cañuelas), a pesar de ser el último en desarrollarse, ha demostrado un crecimiento acelerado y continuo, pasando a tener en la actualidad más de 80 proyectos activos. A su vez, la comparación de los procesos seguidos en ambos ejes, permite inferir que en el corredor sudoeste, en un horizonte de mediano plazo, se concretará una situación de réplica similar a la del eje norte (Figuras 7 y 8).

Figuras 7. Desarrollos privados en el corredor norte



Fuente: Verdecountry.com, 2017.

FIGURA 8. Desarrollos privados en el corredor sudoeste y sur



Fuente: Verdecountry.com, 2017.

La concentración geográfica y demográfica operada en estos ejes tiene su correlato en la concentración de inversiones inmobiliarias durante los años 90 marcaron un punto de inflexión en el desarrollo metropolitano; y así como en ese decenio la segunda y tercera corona se poblaron de urbanizaciones privadas; desde sus postrimerías hasta el presente, la acumulación de capitales financieros en emprendimientos de comercio y servicios (centros comerciales, de amenidades, edificios corporativos, etc.) ha venido acompañando el nuevo estilo de vida de estos nuevos conglomerados.

El denominado “efecto country”⁵ ha conducido a una diversificación de productos inmobiliarios que van asociados a una variación de las prácticas cotidianas de los nuevos habitantes suburbanos. La demanda inducida en una clase media-alta de población ha favorecido el nucleamiento de centros de comercio y servicios y la generación de nuevas áreas de centralidad separadas de los tradicionales centros urbanos de las ciudades cabeceras de los municipios metropolitanos. La vinculación directa con dichos centros no ha incidido en su localización; por el contrario, el factor de relevancia ha sido su vinculación directa con las vías de alta velocidad, recortándose del resto del territorio y de los usos del suelo co-lindantes. De tal forma que en determinadas zonas de la región, es posible observar *shopping centers* vecinos a asentamientos precarios o conjuntos residenciales cerrados próximos a basurales a cielo abierto. Cabe agregar que en la mayoría de los casos, la localización de actividades urbanas en áreas semi-rurales ha requerido de ordenanzas de excepción a las zonificaciones vigentes, alterando el ordenamiento territorial.

⁵ Denominación dada por los suplementos especializados en emprendimientos inmobiliarios para destacar el impacto de estos proyectos en el territorio.

La observación de las dos figuras precedentes nos llevan a plantear algunas cuestiones con respecto a la accesibilidad y a la movilidad intra e inter-urbana. En primer lugar, se verifica que la sumatoria de estos conjuntos sobre un eje vial conforma una especie de barrera que exige hacer un rodeo para trasponerla, puesto que entre conjunto y conjunto no existen caminos trazados para atravesarlos y acceder a las vías troncales.

En segundo lugar, se verifica que el transporte público no atraviesa ni posee paradas en las urbanizaciones privadas. Esta situación se vuelve conflictiva en los mega-proyectos, donde cotidianamente deben llegar a sus trabajos el personal que presta servicios en las viviendas, clubes y espacios comunes. El conflicto no pasa solo por la baja rentabilidad para las empresas para servir estas zonas; sino por el impedimento explícito de las asociaciones de vecinos de las urbanizaciones de prohibir el tránsito al transporte público de pasajeros, en sus calles internas.

En tercer lugar, se destaca un criterio selectivo en relación con la movilidad: algunas urbanizaciones permiten el tránsito de empresas de transporte privado por sus avenidas troncales. De acuerdo con lo señalado en el párrafo anterior, el espacio público vial está destinado a agentes privados,

Por último, esta situación de accesibilidad parcial también se replica en las áreas de nueva centralidad. A la mayoría de los *malls* y centros de amenidades solo se puede acceder con transporte particular, ya que desde los municipios en donde están localizados no hay medios de transporte público para llegar a ellos.

En síntesis, puede constatar que nos encontramos frente a dos lógicas diferenciadas de desarrollo urbano. Por un lado, se presenta el tejido suburbano con carencias en la infraestructura vial y en el sistema de movilidad urbana. Para citar un ejemplo: el municipio de Pilar, uno de los que posee la mayor cantidad de urbanizaciones privadas de toda la RMBA, cuenta tan solo con un 20% de sus calles pavimentadas y la cobertura del transporte en localidades de menor tamaño es totalmente deficitaria. Por otro, se van expandiendo los territorios privados sobre la base de una infraestructura vial de autopistas, áreas de centralidad de acceso público pero de dominio privado y modalidades de transporte de gestión privada (*charters*, mini buses, etc.). Esta desigualdad territorial tiene su contraparte en un proceso de desigualdad social que se ha ido materializando con el transcurso del tiempo y con la discontinuidad de diferentes planes estratégicos para una región metropolitana que alberga más del 30% de la población argentina.

3. REFLEXIONES FINALES

Tal como se ha remarcado precedentemente, en los dos casos estudiados (corredores norte y sudoeste) la acción de los agentes privados ha configurado durante varias décadas, un tipo de tejido urbano encapsulado que se reproduce de manera indefinida a lo largo de autopistas y rutas, escindido del resto de la trama urbanizada y con una dinámica propia, modificando las prácticas cotidianas de la población.

Por otra parte, aunque las políticas públicas en todos los niveles de planificación desde 2003 en adelante, tuvieron mayor incidencia en el ordenamiento urbano y territorial, mediante la elaboración del Plan Estratégico Territorial (PET, 2005) y sus respectivas actualizaciones (2008 y 2011), no se ha logrado alcanzar las metas propuestas para el mediano y largo plazo. Específicamente el diagnóstico y las acciones para la Provincia de Buenos Aires, -donde se incluyeron los lineamientos estratégicos para la RMBA- no lograron un nivel de implementación y de seguimiento totalmente satisfactorio.

De tal forma que al presente, la expansión metropolitana muestra una impronta de desarrollo urbano desigual, que se resume en tres puntos:

1. La urbanización privada donde sobresalen los emprendimientos de gran envergadura, que concentran importantes inversiones en las cuñas urbanas desarrolladas a lo largo de los corredores viales.
2. El tejido urbano en mancha de aceite, en el que se insertan los centros y subcentros “tradicionales”, poco abastecidos por los sistemas de transporte público.
3. El crecimiento de asentamientos informales, desabastecidos por completo de servicios básicos y equipamientos y con muy baja conectividad con el resto de la ciudad formal.

Estas tres lógicas co-existen en los territorios de la periferia metropolitana aumentando la fragmentación y la segregación socio-residencial. Las modalidades de accesibilidad y conectividad a distintas escalas (urbana y metropolitana) acrecientan estas divisiones espaciales y multiplican situaciones de inequidad socio-territorial. En consecuencia, estas desigualdades configuran sistemas en paralelo, poniendo en evidencia posibles espacios de conflicto.

En investigaciones anteriores realizadas por el equipo de trabajo⁶ se ha constatado en los dos corredores estudiados, que la proximidad geográfica de estos diferentes modelos de desarrollo, definen la condición de multi-territorialidad de la periferia metropolitana, y no garantizan un crecimiento sustentable en el mediano y largo plazo.

La situación de alta complejidad que reviste la mega-región de Buenos Aires demanda por un lado, una visión integral de planificación metropolitana; y por otro, la articulación a distintas escalas y niveles de planeamiento de actores públicos y privados.

La falta de concertación entre los mismos, constituye una de las debilidades más notorias en el sistema de planeamiento y gestión estratégica. En todos los municipios de la región, convive la planificación institucional con los mecanismos de un pujante urbanismo de mercado. Es un hecho que no puede soslayarse, ya que coloca frente a frente intereses colectivos e individuales, y es una fuente de potenciales conflictos entre actores.

No solo situaciones tales como la toma de tierras o los asentamientos en fracciones fiscales pueden enfrentar sectores; también la localización de mega-proyectos en áreas de alta aptitud agropecuaria o paisajística, o en zonas deprimidas, pueden provocar tensiones y generar impactos negativos socio-ambientales.

Por ende, es el momento de repensar mecanismos de concertación y de participación. En este sentido, se vuelve necesario analizar las condiciones para el diseño de estrategias de desarrollo urbano eficientes e inclusivas, donde el derecho a la ciudad y a la movilidad no constituyan un mero enunciado.

Resumiendo, el desafío del ordenamiento urbano-territorial no consistirá sólo en abocarse a la elaboración de normas que mediante sucesivas re-zonificaciones vayan dando cabida a los nuevos emprendimientos; sino que el énfasis debería estar puesto en los modos de articular los diferentes espacios y de lograr la máxima inclusión de la población en los mismos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

⁶ Desde 2010 hasta la actualidad el equipo de Movilidad y Pobreza de las facultades de Arquitectura, Diseño y Urbanismo y de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, ha llevado a cabo tres proyectos interdisciplinarios sobre esta temática.

- Abba, A. (2010) *Metrópolis Argentinas. Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades.
- Alessandri Carlos, A. . et al. (Orgs.) (2015) *A cidade como negócio*. Sao Paulo: Ed. Contexto.
- Ascher, F. (2004) *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- Beltrao Sposito, E. (2002) *Novos territórios urbanos e novas formas de hábitat no Estado de Sao Paulo*. Cabrales Barajas F. (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (págs. 397-422). Guadalajara: Universidad de Guadalajara-UNESCO.
- Blanco, J. (2005) *Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automovil-intensivo*. *Anais do X Encontro de Geografos de América Latina*. Sao Paulo: X EGAL, CD-Rom.
- Blanco, J. y San Cristóbal, D. (2012) *Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires*. *Ri URB* (8), 73-88.
- Borsdorf, A. (2002) *Barios cerrados en Santiago de Chile, Quito y Lima. Tendencias de la segregación socio-espacial en capitales andinas*. Cabrales Barajas F. (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (págs. 581-612). Guadalajara: Universidad de Guadalajara-UNESCO.
- Cabrales Barajas, L. y Canosa, E. (2002) *Nuevas fronteras y viejos valores: urbanizaciones cerradas en Guadalajara*. Cabrales Barajas F. (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (págs. 93-116). Guadalajara: Universidad de Guadalajara-UNESCO.
- Carballo, C. (2002) *Buenos Aires y urbanización cerrada: nuevas formas de fragmentación y apropiación del espacio urbano*. Cabrales Barajas F. (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (págs. 237-260). Guadalajara: Universidad de Guadalajara-UNESCO.
- Ciccolella, P. y Vecslir, L. (2012) *Dinámicas, morfologías y singularidades en la reestructuración metropolitana de Buenos Aires*. *RiURB* (8), 23-41.
- Chiozza, E. (2000) *La integración del Gran Buenos Aires*. Romero, J. L. y Romero L. A. (Comps.) *Buenos Aires: historia de cuatro siglos* (págs. 411-432). Buenos Aires: Editorial Altamira.
- De Mattos, C. (2015) *Revolución urbana. Estado, mercado y capital en América Latina*. Santiago de Chile: RiL Editores.
- Donzelot, J. (2006) *Quand la ville se défait*. Paris: Éditions du Seuil.
- Duhau, E. y Giglia, A. (2008) *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI.
- Haesbaert, R. (2004) *O mito da desterritorialização*. Sao Paulo: Betrand Brazil.
- Harvey, D. (2007) *Urbanismo y desigualdad social*. 7ª. Ed. En español, Madrid: Siglo XXI.
- Janoschka, M. (2002) *El nuevo modelo de ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización*. *EURE*, 28 (85).
- Lacarrière, M. (2002) *La comunidad: el mundo imaginado en las urbanizaciones privadas de Buenos Aires*. Cabrales Barajas F. (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (págs. 177-216). Guadalajara: Universidad de Guadalajara-UNESCO.
- Nel-lo, O. (1998) *Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa*. Monclús, F. (Comp.) *La ciudad dispersa*.

- Suburbanización y nuevas periferias* (1ª Ed., pp. 35-58). Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.
- Pirez, P. (1994) Buenos Aires metropolitana. Política y gestión de la ciudad. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Prévot-Schapira, M. F. (2002) Buenos Aires en los años '90: metropolización y desigualdades. *EURE*, 28 (85).
- Provincia de Buenos Aires, Secretaría de Vivienda y Urbanismo (2006) Lineamientos estratégicos para la región metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires: Autor.
- Svampa, M. (2005) La sociedad excluyente. Buenos Aires: Sudamericana.
- Svampa, M. (2005) La brecha urbana. Buenos Aires: Ed. Capital Intelectual.
- Tella, G. y Welch Guerra, M. (2002) Importando la periferia a Buenos Aires. Urbanizaciones cerradas en la ciudad consolidada. Cabrales Barajas F. (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (págs. 319-350). Guadalajara: Universidad de Guadalajara-UNESCO.
- Torres, H. (1993) El mapa social de Buenos Aires (1940-1990). Buenos Aires: Ediciones FADU.
- Vecslir, L. (2011) Nuevas centralidades del ocio y del consumo: ámbitos, modalidades e instrumentos de regulación de las grandes superficies comerciales en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo* (5), pp. 31-44.
- Vidal-Koppmann, S. (2002) Nuevas fronteras intraurbanas: de los barrios cerrados a los pueblos privados, Buenos Aires, Argentina. Cabrales Barajas F. (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (págs. 261-286). Guadalajara: Universidad de Guadalajara-UNESCO.
- Vidal-Koppmann, S. (2012) Movilidad y urbanizaciones privadas. Liberali A., Vidal S. y Orduna M. (Directores) *Movilidad y pobreza. Una prioridad en la agenda metropolitana* (págs.11-36). Buenos Aires: Ediciones CETAM/FADU.
- Vidal-Koppmann, S. (2014) Countries y barrios cerrados. Mutaciones socio-territoriales en la región metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires: Editorial Dunken.
- Vidal-Koppmann, S. (2015) Desarrollo desigual y combinado en la periferia metropolitana de Buenos Aires. Grandes emprendimientos privados y generación de cuñas de riqueza. Vidal-Koppmann, S. (Comp.) *Metrópolis en mutación* (83-101). Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades.
- Vidal-Koppmann, S. (2018). Los conglomerados de urbanizaciones privadas: una nueva frontera para el ordenamiento urbano-territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Vidal-Koppmann, S. (Comp.) *Dinámica socio-espacial de regiones metropolitanas. Claves para el análisis de un fenómeno complejo.*(119-134). Buenos Aires: Ed. IMHICIHU-CONICET.