

PAPER

NUEVAS TERRITORIALIDADES EN TORNO A LA MOVILIDAD METROPOLITANA. EL CASO DE BUENOS AIRES

VIDAL-KOPPMANN, Soniasonia.vidalk@gmail.com

Centro de Estudios del Transporte del Área Metropolitana (CETAM),
Instituto Superior de Urbanismo (ISU), FADU, UBA

Resumen

En el proyecto actualmente en curso, Movilidad y Pobreza (UBACYT Interdisciplinario), hemos relevado la morfología y estructura de conglomerados de urbanizaciones privadas, destacando no sólo su interrelación con las autopistas metropolitanas; sino también con el surgimiento de nuevas áreas de centralidad disociadas del tejido urbano pre-existente.

Es a partir de dicha constatación que desarrollaremos otra de las consecuencias de la expansión ilimitada de las urbanizaciones: la búsqueda de economías de aglomeración. Pondremos el foco en el corredor sudoeste de la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA), debido a su acelerada dinámica en materia de desarrollos inmobiliarios y a la notoria transformación del paisaje urbano.

Apoyándonos en el marco teórico de las desigualdades socio-territoriales como materialización de los procesos de acumulación del capital y la búsqueda de circuitos para su reproducción, por un lado; y por otro, en las evidencias en el territorio de la “tercera revolución urbana” que plantea F. Ascher (2004) orientada por la movilidad y las comunicaciones, sustentaremos la hipótesis de que en dicho corredor se está configurando una morfología de expansión basada en el agrupamiento de conjuntos urbanos cerrados; constituyendo a lo largo de las autopistas una barrera de urbanizaciones que condicionan a futuro el desarrollo de las localidades tradicionales y que refuerza una estructura de “movilidad selectiva”.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Consideramos asimismo que este fenómeno es parte de una estrategia del urbanismo privado para lograr ventajas competitivas.

El objetivo central del estudio plantea describir y explicar la expansión y aglomeración de los conjuntos residenciales cerrados, mediante el análisis de las causas que motivan dichos agrupamientos; y las desventajas y desafíos que estas “fronteras de urbanizaciones” generan en la planificación metropolitana. Buscamos dar visibilidad a una topología que está generando la aglutinación de emprendimientos privados en un sistema diferenciado en el territorio.

Resumiendo, como entendemos que se trata de un fenómeno que se va consolidando en los principales corredores viales metropolitanos, el análisis de uno de ellos, en este caso el del corredor sudoeste, puede ser de utilidad para aplicarlo a estudios similares en el resto. De tal forma que, tanto para los municipios involucrados como para el diseño de estrategias y la toma de decisiones para la RMBA en su conjunto, la apropiación de suelos altamente productivos destinados en su mayoría a la reproducción acelerada del capital financiero no debería pasar desapercibida en la agenda del ordenamiento territorial.

Palabras clave: Planificación, territorio, movilidad interurbana, Región Metropolitana, Buenos Aires

Introducción

Después de más de veinte años de crecimiento sostenido de urbanizaciones privadas en la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) pueden visualizarse los resultados de un urbanismo dependiente de los vaivenes del mercado inmobiliario y estrechamente vinculado a las lógicas del capitalismo, con la ausencia notoria de una planificación integral metropolitana.

En dos proyectos de investigación actualmente en curso, Movilidad y Pobreza. Fase III (UBACYT Interdisciplinario, 2017-2020) y Mutaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires (PIP-0325 CONICET, 2016-2019), hemos podido relevar la morfología y estructura de estos conjuntos, destacando no sólo su interrelación con el avance de las autopistas metropolitanas; sino también con la aparición de nuevas áreas de centralidad excéntricas del tejido urbano pre-existente.

La localización de las urbanizaciones privadas no es aleatoria, ni obedece sólo a la búsqueda de grandes fracciones de suelo rústico a bajo costo. Los factores de

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

movilidad y accesibilidad a la ciudad metropolitana, juegan un rol preponderante a la hora de plantear condiciones ventajosas de emplazamiento.

En efecto, basado el éxito de su funcionamiento en el uso intensivo del automóvil (Blanco, 2005) para una fluida y cotidiana comunicación con el principal centro urbano del país, su posición en proximidad con las autopistas y vías de alta velocidad es una condición primordial. Como consecuencia de ello las investigaciones mencionadas mostraron cómo se iban perfilando esas cuñas de riqueza rodeadas de bolsones de pobreza en las áreas intersticiales (Vidal, 2015, 2017).

Es a partir de dicha constatación que en el presente trabajo desarrollaremos otra de las consecuencias de la expansión ilimitada de las urbanizaciones: la obtención de economías de aglomeración. Para ello pondremos el foco en el corredor sudoeste de la RMBA, definido por la traza de las autopistas Ricchieri, Ezeiza-Cañuelas y rutas provinciales 52-58 dada su alta dinámica en materia de desarrollos inmobiliarios y la notoria transformación del paisaje urbano que se ha operado en su entorno.

Apoyándonos en el marco teórico de las desigualdades socio-territoriales como materialización de los procesos de acumulación del capital y la búsqueda de circuitos para su reproducción (Harvey, 2007), por un lado; y por otro, en las evidencias en el territorio de la “tercera revolución urbana” que plantea F. Ascher (2004) orientada por la movilidad y las comunicaciones, sustentaremos la hipótesis de que en el corredor sudoeste se está replicando la morfología de expansión del urbanismo privado que presenta el Corredor Norte (Acceso Norte, autopista Panamericana ramales Escobar y Pilar). Configurando a lo largo de las vías de comunicación una barrera de urbanizaciones cerradas, que condicionan a futuro el desarrollo del tejido urbano abierto y que refuerzan una estructura de “movilidad selectiva”.

Consideramos asimismo que este fenómeno es parte, por un lado, de una estrategia del urbanismo privado para lograr ventajas sustentadas en la complementariedad de infraestructuras y equipamientos de envergadura; y por otro, en el reforzamiento del marketing urbano, que proclama “la proximidad a un entorno de calidad”. De tal forma que la vecindad entre urbanizaciones afinitarias aumenta su valor agregado.

Por lo tanto, uno de los objetivos centrales de nuestro estudio consistirá en describir y explicar el proceso de expansión y aglomeración de los conjuntos residenciales cerrados en sus diversas tipologías, analizando las causas que motivan estos agrupamientos y las desventajas y desafíos que las “fronteras de urbanizaciones” generan en la planificación y ordenamiento territorial metropolitano. La idea rectora es poner en foco la nueva topología que está generando la aglutinación de proyectos de urbanizaciones privadas en un sistema diferenciado en el territorio, relacionado con autopistas y con nodos de actividades terciarias (nuevas centralidades).

¿Cómo estudiar los nuevos territorios?

Las tareas de investigación actualmente en curso, se sustentan en la combinación de métodos cuantitativos y cualitativos y en el intercambio interdisciplinar de los especialistas que integran el equipo básico de trabajo (planificadores, sociólogos, geógrafos), aunando actividades de gabinete y salidas a campo.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Desde el planteo teórico, el punto de partida de la investigación consistió en analizar las nociones de “centralidad emergente” y “multi-territorialidad”, proponiendo un nuevo concepto que asociara a ambas: la conglomeración de urbanizaciones. Para este cometido se recurrió al relevamiento de una nutrida bibliografía que pone en discusión estas nociones (Haesbaert, 2004; Moura, 2010; Ciccolella y Vecslir, 2011; De Mattos, 2015; entre otros), considerando la necesidad de incluir como variable interviniente la multi-escalaridad que implican los fenómenos globales implantados en territorios singulares.

En los dos proyectos de investigación citados precedentemente, de los cuales se desprende este trabajo, se ha considerado como área de estudio la región metropolitana de Buenos Aires, entendiendo que la misma comprende la ciudad autónoma homónima y el conjunto de los 41 municipios que la rodean, tal como aparecen listados en el Plan Estratégico Territorial (Argentina Urbana, 2011) y en los Lineamientos Estratégicos para la región metropolitana (2007).

A partir del contexto regional, se estableció un recorte geográfico que abarca cinco municipios del corredor sudoeste: Ezeiza, Esteban Echeverría, Presidente Perón, San Vicente y Cañuelas. Los mismos forman parte de lo que los desarrolladores urbanos han denominado el “corredor verde Canning-San Vicente (Figura 1). Dicha denominación aparece después de 2001 en las publicidades y noticias destinadas al sector inmobiliario, especialmente en los suplementos periodísticos de real estate de los diarios nacionales de mayor tirada (La Nación, Clarín). Los artículos aludían a una zona con gran potencialidad de desarrollo por presentar condiciones adecuadas en materia ambiental (áreas de bosques, lagunas naturales, sitios de reserva paisajística, etc.).

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

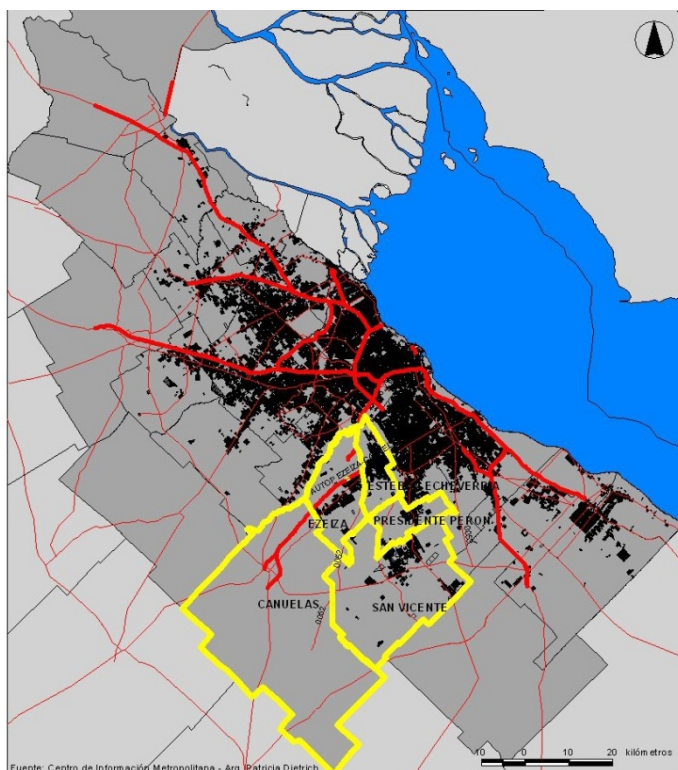


Figura 1. Área de estudio: Corredor Sudoeste. Fuente: Centro de Información Metropolitana, FADU, UBA. 2010

Dentro de este grupo de municipios se estudió con mayor detalle el partido de Esteban Echeverría, ya que la localidad de Canning ubicada en el sur de su territorio, representa un ejemplo emblemático de lo que definimos como conglomerado de urbanizaciones.

Resulta escasa la información de organismos oficiales sobre la localización, tamaño, superficie, cantidad de viviendas, e incluso población radicada en forma permanente en urbanizaciones privadas. Por este motivo se ha ido armando una base de datos¹ partiendo de guías comerciales (Verdecountry.com, Guiacountry.com, etc.) del sector inmobiliario, que aportan información sobre la dirección de cada conjunto y el nombre de las calles que definen su perímetro, la superficie ocupada, la cantidad de lotes y/o barrios, etc. También se han obtenido de las mismas, la ubicación por localidad y municipio de los conjuntos registrados.

Para ubicar las urbanizaciones se trabajó con cartografía geo-referenciada e imágenes satelitales, verificando los datos anteriormente mencionados. Asimismo a partir de datos censales de 2001 y 2010, se confeccionaron cuadros de síntesis que dieron cuenta del fenómeno de crecimiento demográfico en los cinco municipios bajo estudio. En todos ellos se observó un aumento de población superior al 20% en apenas una década.

1-Las bases de datos fueron armadas con información provista por la autora a los profesionales del Centro de Información Metropolitana, FADU-UBA.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Por otra parte, se contó con información procesada en el Centro de Estudios de Transporte del Área Metropolitana (CETAM-FADU), para analizar el comportamiento de los corredores viales y su relación con mega-proyectos urbanos (centros comerciales, de amenidades, oficinas, sedes corporativas, etc.).

El análisis de los diagnósticos elaborados por algunos de los municipios de esta área (Plan Estratégico de Ezeiza, Plan de Desarrollo de Esteban Echeverría, Plan Director de Cañuelas) y de informes sectoriales de transporte, se complementó con trabajos de campo. Se realizaron recorridos por la zona de estudio capturando imágenes del paisaje a lo largo de los ejes viales.

Por último se procedió a la comparación con el corredor norte (ramal Pilar) para analizar el planteo hipotético propuesto acerca de la réplica del proceso en el área de estudio. Cabe destacar que sobre el Corredor Norte-Ramal Pilar, hemos desarrollado proyectos de investigación precedentes a los actuales (UBACYT 2008-2010, PIP CONICET 0243 2010-2013), también orientados hacia las transformaciones de la región por efecto de la planificación de mercado (Vidal y Perahia, 2010; Vidal, 2011; Vidal, 2014).

Nuevas estrategias de desarrollos privados: los conglomerados de urbanizaciones

Los primeros resultados de nuestra investigación intentan demostrar que los conglomerados de urbanizaciones privadas, más allá de quedar fuera del alcance de la normativa de urbanismo nacional, provincial y municipal, contribuyen a la definición de criterios selectivos para la ordenación territorial, favoreciendo las estrategias de los privados y contando con el apoyo del marco institucional, desde sus inicios hasta la actualidad.

¿Por qué hablamos de conglomerados de urbanizaciones privadas y no de conjuntos de urbanizaciones? Esta fue una de las preguntas disparadoras que nos formulamos al iniciar el estudio.

Al avanzar en la investigación del Corredor Sudoeste, observamos la proximidad física de los emprendimientos privados. Esta situación se visualizó en un esquema de localización descrito en una de las guías comerciales (Guiacountry.com, 2017), y su posterior corroboración con imágenes de Google Earth (Figura 2).

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

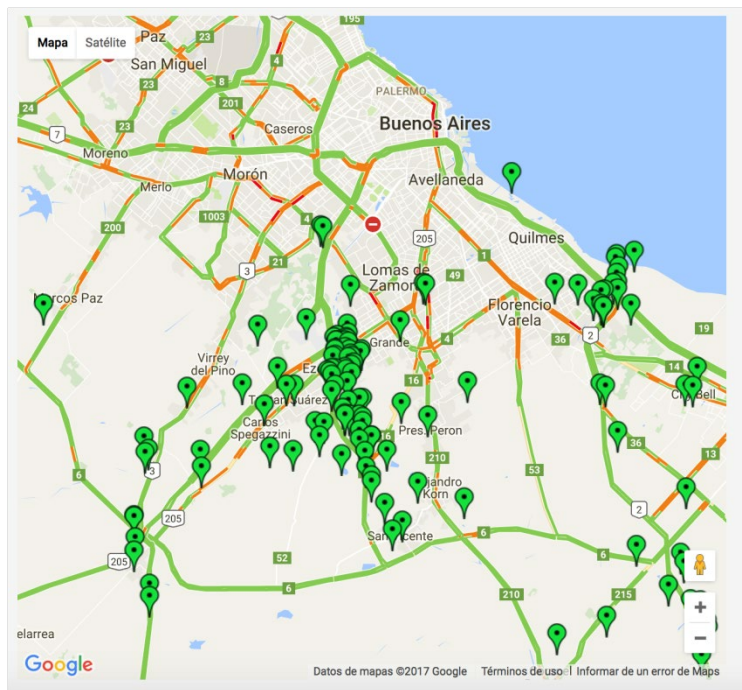


Figura 2. Urbanizaciones cerradas en el Corredor Sudoeste. Fuente: Guíacountry.com, 2017

En la figura precedente se observa la mayor parte de los emprendimientos privados concentrados en los municipios de Ezeiza y Esteban Echeverría. Si se afina la escala de la observación, puede verificarse que estos conjuntos se desarrollan a lo largo de las rutas provinciales 52 y 58.

Se realizó una primera recorrida por la zona en 2010, con el objetivo de entrevistar en profundidad a informantes-clave (profesionales técnicos de ordenamiento urbano y planificación). Esto permitió constatar que después de la ampliación de las rutas mencionadas, que se produjo en los primeros años del presente siglo, se comenzaron a localizar proyectos inmobiliarios de envergadura (hipermercados, centros comerciales, centros de amenidades, etc.). De las entrevistas surgió también que en los dos municipios se concentraban la mayor cantidad de barrios cerrados, clubes de campo, clubes de chacras y otros proyectos semejantes.

Esta situación se verificó y se actualizó con un relevamiento de urbanizaciones privadas llevado a cabo en 2017, cuyos resultados se sintetizan en el Cuadro 1.

MUNICIPIO / LOCALIDAD	CANT. URBANIZ. PRIVADAS	% UP sobre el total	CARACTERÍSTICAS
Ezeiza	11	11,70	Predominio clubes de campo
Echeverría	4	4,25	Todas las tipologías*
Canning (Este y	50	53,19	Todas las tipologías*

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Oeste)			
Pte. Perón	3	3,19	Predominio clubes de campo
San Vicente	11	11,70	Predominio clubes de campo y clubes de chacras
Cañuelas	15	15,95	Predominio clubes de chacras

Cuadro 1. Urbanizaciones privadas en el Corredor Sudoeste Fuente: elaboración propia sobre la base de la Revista GuíaCountry 2017.

* Tipologías: clubes de campo, barrios cerrados, clubes de chacras, ciudades privadas, condominios.

Al exponer los resultados en el cuadro de síntesis, se optó por señalar en forma separada la localidad de Canning, cuyo territorio se encuentra dividido entre los municipios de Ezeiza y E. Echeverría desde 1994². Se tomó esta decisión para poner en evidencia la concentración de urbanizaciones privadas en una localidad de escaso tamaño demográfico (aproximadamente 15.000 habitantes) y de características semi-rurales.

¿Cómo puede explicarse este fenómeno? Consideramos que algunos de los factores que han influido de manera directa en esta transformación son la disponibilidad de importantes fracciones de suelo rústico, la ampliación de la ruta provincial N°52, que conecta con la autopista Ezeiza-Cañuelas, la conexión con la futura Autopista Presidente Perón, y la proximidad con la Ciudad de Buenos Aires (30 kilómetros). Tampoco puede ignorarse que los valores del suelo en Canning después de la crisis de 2001 habían descendido, coincidiendo con el retroceso de las actividades extractivas (tosca y ladrilleras) practicadas en la zona. Estas tierras poco aptas para actividades primarias pero bien ubicadas con relación a las comunicaciones, se convirtieron en polo de atracción para los desarrollos inmobiliarios.

En la localidad ya existían algunas urbanizaciones, la más antigua de ellas “Mi Refugio” data de 1964. Por otra parte, el fenómeno explosivo del urbanismo privado en la zona norte marcaba un punto de saturación y un alza en los valores del suelo poco conveniente para los negocios en bienes raíces. Por este motivo, se desaceleran los lanzamientos de proyectos y se pone en marcha un dinámico proceso de crecimiento en el Corredor Sudoeste.

En este sentido, cabe destacar que el proceso de crecimiento demográfico se encuentra asociado a la movilidad y a las migraciones internas y de países limítrofes. Según se pudo observar en investigaciones precedentes³, no sólo el éxodo de

2-La Ley 11.550 de la Provincia de Buenos Aires dividió el municipio de Esteban Echeverría dando origen al municipio de Ezeiza. La localidad de Canning pasó a formar parte de ambos municipios.

3-Proyectos UBACYT Interdisciplinarios Movilidad y Pobreza, Fase I y Fase II, dirigidos por la autora entre 2010 y 2016.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

población de la ciudad metropolitana hacia las urbanizaciones privadas de la periferia configuró esta oleada de nuevos habitantes; sino también la llegada de población de escasos recursos que se radicó en asentamientos precarios y villas miseria. Las posibilidades de trabajo en la industria de la construcción y de empleos en servicios poco calificados requeridos por los habitantes de las urbanizaciones (personal doméstico, jardineros, petiseros, limpiadores de piscinas, etc.) atrajeron a los migrantes. Las transformaciones territoriales poseen una estrecha relación con los cambios socio-demográficos (Svampa, 2001; Lacarrieu y Thuillier, 2002), generando una dinámica urbana que se traduce en cifras en el Cuadro 2.

MUNICIPIO	SUP. KM2	POBLACIÓN TOTAL	VARIACION 1991-2001	VARIACIÓN 2001-2010	DENSIDAD HAB/KM2
Ezeiza	243,02	160.219	57,80 %	37,8%	659,28
Echeverría	223,00	298.814	23,00%	23,4%	1339,97
Pte. Perón	121,00	81.147	45,70%	34,8%	670,63
Cañuelas	1203,00	50.526	35,40%	21,9%	42,00
S. Vicente	666,00	59.708	29,40%	33,6%	89,65

Cuadro 2. Crecimiento intercensal del Corredor Sudoeste. Fuente: elaboración propia sobre la base de datos censales, 2017

Analizando las densidades brutas de los cinco municipios puede inferirse que los tres primeros poseen zonas más urbanizadas, por el contrario de Cañuelas y San Vicente, cuyo bajo número de habitantes y sus bajas densidades permiten caracterizarlos como partidos poco urbanizados. Asimismo en el cuadro llama la atención la alta densidad de E. Echeverría. Ello se explica por la división territorial mencionada anteriormente. Esta observación llevó a profundizar el estudio de las transformaciones socio-territoriales en dicho municipio, destacando que el número de urbanizaciones cerradas supera los 30 proyectos, siendo el más alto en relación con los otros municipios del corredor.

Según lo estimado en el Plan Estratégico de Desarrollo Territorial del Partido (2014), el consumo de suelo fértil por parte de urbanizaciones cerradas representa un 12% del territorio (alrededor de 1450 hectáreas)⁴. Este avance del urbanismo de mercado queda plasmado en la localidad de Canning Oeste, en donde se evidencia un escaso desarrollo de tejido urbano abierto y la casi totalidad de las tierras ocupadas por los proyectos inmobiliarios (Figura 3). Sin dudas, puede afirmarse que el sur de este municipio está fragmentado debido a este proceso.

Considerando el impacto territorial de estas transformaciones, no parece inapropiado afirmar que en un horizonte de mediano plazo, Canning podría convertirse en una localidad privada, de manera similar a la localidad de Nordelta en el partido de Tigre.

4-En el vecino partido de Ezeiza, la urbanización Club de Chacras estancia Villa María insume la misma superficie y es sólo uno de los proyectos de urbanización de este distrito.

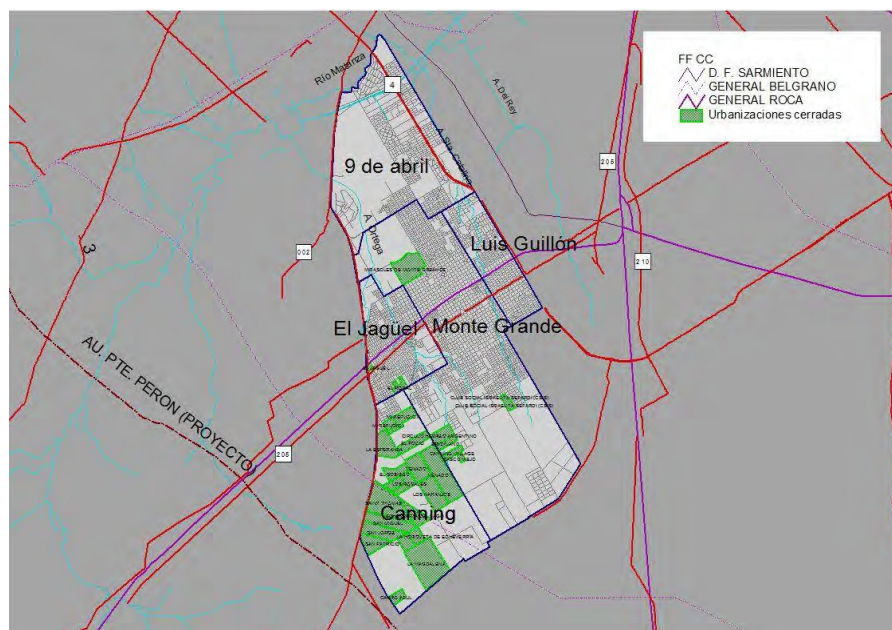


Figura 3. Urbanizaciones privadas en Esteban Echeverría. Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial de E. Echeverría, Consultor: A. Garay, 2014.

Aun ignorando la situación hipotética que planteamos en el párrafo precedente, se advierte observando la cartografía, el escaso margen de ensanche territorial que le queda al tejido urbano de la ciudad abierta. La mancha urbana limita con una frontera de territorios privados, cada uno con su propia traza interior y todos ellos encerrados en sí mismos. Las fracciones que todavía no están invadidas por nuevos proyectos se encuentran desarticuladas entre sí y sin ninguna posibilidad de completar la ciudad tradicional.

Este ejemplo no constituye un caso aislado. Las investigaciones realizadas desde hace más de una década y los resultados publicados (Vidal-Koppmann, 2014), nos han llevado a construir esta noción de conglomerado de urbanizaciones. Así también nos permiten sostener la hipótesis del efecto de réplica, reconociendo en otros ejemplos situaciones similares.

Resumiendo, como entendemos que se trata de un fenómeno que se va consolidando en los principales corredores viales metropolitanos, el análisis de uno de ellos, en este caso el del Corredor Sudoeste, puede ser de utilidad para aplicarlo a estudios similares en el resto. De tal forma que, tanto para los municipios involucrados como para el diseño de estrategias y la toma de decisiones para la RMBA en su conjunto, la apropiación de suelos altamente productivos destinados en su mayoría a la reproducción acelerada del capital financiero no debería pasar desapercibida en la agenda del ordenamiento territorial.

Reflexiones finales

Indudablemente la proximidad entre urbanizaciones cerradas representa una situación ventajosa para estos emprendimientos. Su vecindad permite compartir equipamientos comunitarios tales como colegios dentro del perímetro de alguno de ellos o filiales de establecimientos hospitalarios privados, o el diseño conjunto de medidas de seguridad externas a los barrios cerrados (patrullajes, garitas de vigilancia privadas, etc.). Asimismo en la promoción de los proyectos, en reiteradas ocasiones se destaca su vecindad a un desarrollo exitoso y muy consolidado.

No obstante, la posición es decididamente opuesta desde la perspectiva del ordenamiento territorial. Si tanto en el municipio de Ezeiza como en el de E. Echeverría se han implementado planes recientes de desarrollo urbano⁵, cabe preguntarse por qué situaciones como la de Canning, en donde más de un 70% del territorio está privatizado, no han sido contempladas en el ordenamiento.

Este planteo nos motivó a revisar toda la normativa vigente en la provincia de Buenos Aires sobre las características y localización de las urbanizaciones privadas. El análisis reveló que tan sólo en dos piezas legales está considerado el tema de la localización. En efecto, en el primer documento donde aparece legislada la cuestión de los clubes de campos es el Decreto-ley 8912 de 1977 (Decreto-ley de usos del Suelo y Ordenamiento Territorial). En el mismo el tema de la localización aparece mencionado escuetamente en su artículo 69°:

No podrán erigirse nuevos clubes de campo dentro de un radio inferior a siete kilómetros (7 Km) de los existentes, contado desde los respectivos perímetros en sus puntos más cercanos. (Decreto-ley 8912, 1977)

Queda claro que entre clubes de campo existe una distancia mínima de separación; pero de esta reglamentación no se desprende cuál sería la distancia mínima entre un club de campo y un barrio cerrado, u otra tipología de conjunto residencial privado (club de chacras, condominios, etc.). De hecho al momento de su sanción aún no habían irrumpido los barrios cerrados en el mercado inmobiliario.

El crecimiento explosivo de barrios privados, condominios privados y ciudades privadas⁶, data de la década de los noventa en adelante; lo que impulsa la sanción por parte de la provincia de Buenos Aires del Decreto 27 de 1998. Nuevamente en este instrumento legal es muy breve la referencia acerca del emplazamiento; sólo aparece citado en el artículo 3° inciso d): “el emplazamiento no ocasionará perjuicio a terceros respecto de la trama urbana existente ni interferirá futuros ejes de crecimiento”. (Decreto 27/98)

Por último, un tercer instrumento legal, el Decreto 1727 de 2002, habilita a los municipios de la provincia a determinar la factibilidad y emplazamiento de los proyectos en las zonas donde lo consideren adecuado, siempre que cuenten con un esquema de ordenamiento territorial y posean una oficina técnica de Planeamiento.

5-El Plan Estratégico de Desarrollo del partido de Echeverría data de 2014.

6-Tipología conformada por conjuntos de barrios cerrados

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Revisando el conjunto de instrumentos legales de esta provincia, sólo se agregan a los tres decretos mencionados dos más que versan sobre la subdivisión catastral y el dominio de las áreas comunes del interior de las urbanizaciones (Decreto 9404/86 y 947/2004).

Cabe destacar el vacío legal que perdura hasta la actualidad y la debilidad de la normativa vigente. Esta situación no sólo afecta cuestiones de ordenamiento urbano-territorial, sino también vulnera la dimensión ambiental. En este sentido, hay que remarcar que si bien cada proyecto de urbanización debe presentar ante la provincia un estudio de evaluación de impacto ambiental, esto no garantiza en forma integral, su incidencia sobre el entorno.

En la actualidad, no existen estudios realizados desde el ámbito oficial (provincia y municipios) que verifiquen el impacto de estos conglomerados de urbanizaciones desde una perspectiva ambiental y territorial. A la par de ello, los municipios tampoco se han planteado hasta qué punto su territorio puede ser apropiado por urbanizaciones privadas y en qué zonas les convendría la localización de estos emprendimientos.

Para concluir, es preciso señalar que en una mega-región urbana donde se erigen más de 500 urbanizaciones privadas, y en donde se observa cómo se van aglutinando y adquiriendo una nueva morfología territorial, resulta prioritario instalar este tema en la agenda de ordenamiento territorial metropolitano y analizar y proponer dispositivos de planificación y gestión adecuados a estos nuevos escenarios.

Bibliografía

ASCHER, F. (2004) Los nuevos principios del urbanismo. Madrid: Alianza Editorial.

BLANCO, Jorge (2005). Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. Anais do X Encontro de Geógrafos de América Latina. Sao Paulo: X EGAL, CD-Rom.

CICCOLELLA, P. y Vecslir, L. (2011) Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Revista de Geografía Norte Grande, (49), 63-78.

DE MATTOS, C. (2015) Revolución urbana. Estado, mercado y capital en América Latina. Santiago de Chile: RiL Editores.

HAESBAERT, R. (2004) O mito da desterritorialização. Sao Paulo: Bertrand Brazil.

HARVEY, D. (2007) Urbanismo y desigualdad social. 7ª. Ed. En español, Madrid: Siglo XXI.

JACOBS, J. (1969) The Economy of Cities . New York: Random House.

LACARRIEU, M. y Thuiller, G. (2001) Las urbanizaciones privadas en Buenos Aires y su significación. Perfiles Urbanos (19), 83-114.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

MOURA, R. (2010) Conglomerados urbano-regionales: confluencia multi-escalar. En Fernández, V. y Brandao, C. (Dir.) Escalas y políticas del desarrollo regional (p.151-184). Buenos Aires: UNL – Miño y Dávila Eds.

PERAHIA, R. y Vidal, S. (2010) Cuestiones territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires: Nobuko – Ediciones FADU.

República Argentina, Ministerio Federal de Planificación, Subsecretaría de Ordenamiento Territorial (2011) Plan Estratégico Territorial. Argentina Urbana. Buenos Aires: Autor.

República Argentina, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, Secretaría de Vivienda y Urbanismo (2007) Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires: Autor.

SVAMPA, M. (2001) Los que ganaron. Buenos Aires: Biblos.

VIDAL, S. (2012) Movilidad y urbanizaciones privadas. En Liberali A., Vidal S. y Orduna M. (Directores) Movilidad y pobreza. Una prioridad en la agenda metropolitana (p. 11-32). Buenos Aires: Ediciones CETAM/FADU.

----- (2014) Countries y barrios cerrados. Mutaciones socio-territoriales de la Región Metropolitana de Buenos Aires, Buenos Aires: Editorial Dunken.

----- (Dir.) (2015) Metrópolis en mutación. Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades.

----- (2017) Dinámica socio-espacial de las regiones metropolitanas. Movilidad y nuevas centralidades en la periferia de Buenos Aires. En Liberali A., Vidal S. y Orduna M. (Directores) Movilidad y pobreza. Marginación y conectividad (p.7-24). Buenos Aires: Ediciones CETAM/FADU.