

CIUDADES PRIVADAS DEL SIGLO XXI
Nuevas estrategias del mercado inmobiliario en la periferia metropolitana de Buenos Aires

Descriptores:

Periferia metropolitana. Urbanismo privado. Sistema urbano-regional

Autora:

Sonia Vidal-Koppmann

Nacionalidad:

Argentina

E-mail: svidal@ciudad.com.ar

Teléfono: +54.11.4826-0324

Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas - CONICET
Universidad de Buenos Aires

Dirección postal: Saavedra 15 – Piso 5° - CP: 1083
Ciudad Autónoma de Buenos Aires – Argentina

Resumen

Desde la perspectiva del urbanismo, el comienzo del siglo XXI se caracteriza por la aparición en la región metropolitana de Buenos Aires, de proyectos de gran envergadura desarrollados por agentes privados. Entre ellos sobresalen las ciudades privadas y las áreas comerciales y de servicios, denominadas nuevas centralidades.

Ambos diseños urbanos se mantienen en estrecha relación y requieren de eficaces condiciones de movilidad para su concreción y para su exitoso funcionamiento.

La intervención de los agentes privados ha impactado en las transformaciones territoriales, creando un "sistema urbano paralelo" en la región, orientado a la captación de residentes con un alto nivel socio-económico.

No obstante, la red de ciudades pre-existente no ha desaparecido y con la yuxtaposición de este nuevo sistema de urbanismo privado, se profundizan las condiciones de fragmentación espacial y de segregación social.

Descriptores:

Regiones metropolitanas. Ciudades privadas. Ordenamiento territorial.

Abstract

PRIVATE CITIES OF THE 21st CENTURY..

New strategies of the real estate in the metropolitan periphery of Buenos Aires

From the perspective of urbanism, the beginning of the twenty-first century in the metropolitan region of Buenos Aires has been characterized for the emergence of large-scale projects developed by private actors. Among them stand out private cities and commercial and services areas, called new centralities.

Both urban designs are in close connection and require effective mobility conditions for its concretion.

The intervention of private agents has impacted in the territorial transformations, creating a "parallel urban system" in the region, oriented towards attracting residents with a high socio-economic status.

However, the traditional network of cities has not disappeared and, with the juxtaposition of this new system of private urbanism, it deepened the conditions of spatial fragmentation and social segregation.

Key words:

Metropolitan regions. Private cities. Territorial management

Aproximación al tema de investigación

A mediados de 2002, los debates llevados a cabo en el Coloquio Internacional "Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas" (Universidad de Guadalajara), pusieron en evidencia una lógica de mercado que lideraba los procesos de urbanización. Bajo

diferentes denominaciones (condominios, urbanizaciones cerradas, barrios privados, etc.) todas las principales metrópolis latinoamericanas presenciaban la emergencia de formas de urbanización totalmente divorciadas del ordenamiento territorial pre-existente. Dentro de ese ámbito se dieron a conocer los avances de una investigación, donde el enfoque estaba puesto en las transformaciones socio-territoriales producidas por los procesos de urbanización liderados por agentes privados.

En la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA), se observaba que en el inicio del nuevo siglo, las ciudades privadas aparecían y se expandían mostrando el perfil más neto del capitalismo relacionado con la transformación urbana.

La continuidad de las investigaciones realizadas desde aquel encuentro hasta el presente, nos permite reflexionar críticamente sobre la corriente del nuevo urbanismo (“*new urbanism*”) que ha mostrado el avance y la superioridad de los procesos de mercado sobre el desarrollo urbano.

Focalizándonos en la temática de estas transformaciones socio-territoriales recientes, nuestro objetivo consistirá en explicar la evolución de estos mega-proyectos concebidos como ciudades satélites privadas, que se presentan como un sistema de centros urbanos montado sobre nuevas condiciones de movilidad y de tecnologías de comunicación; impactando en la expansión continua de la región metropolitana.

En este sentido, consideramos que existe un importante cambio de escala entre la tipología “barrio privado” o “club de campo” y la de cualquiera de las nuevas mega-urbanizaciones; por ello nos planteamos las siguientes cuestiones:

1. ¿Cómo evolucionaron en sus primeros años de existencia las ciudades privadas?
2. ¿Qué impacto socio-espacial han producido en la región?
3. ¿Qué relación se desprende entre los objetivos de creación de las mismas y su grado de consolidación después de una década?

Para profundizar en estos aspectos se adoptó como premisa de partida que las ciudades proyectadas, promocionadas y en muchos casos en vías de edificación y consolidación, no siempre han logrado (o lograrán) concretar las etapas de crecimiento planificadas. Por lo tanto, dimos por supuesto, en primer lugar, que existiría un desfase entre los proyectos de urbanizaciones y los resultados alcanzados; y dada esta situación, habría escasas alternativas para adaptar los territorios transformados. Y en segundo término, que los factores preponderantes para la localización serían las condiciones de movilidad y la presencia vecina de otras tipologías de urbanización similares; de donde resultaría un modelo socio-territorial basado en la generación de “corredores de riqueza”.

“Hacer ciudad”: el objetivo de los desarrolladores privados

El concepto de “ciudad privada”, en sí mismo merecería dedicarle un amplio debate, ya que pone en cuestión si esta nueva categoría urbana puede poseer *status* de ciudad. Analizando

los textos clásicos de la Escuela de Chicago (especialmente los del sociólogo Louis Wirth¹) aparecen una serie de aspectos centrados en el carácter público de una construcción colectiva y espontánea como lo es “la producción de ciudad”; como así también las huellas culturales de las sociedades que las construyeron y habitaron.

Por este motivo, se deja pendiente el debate; pero sí es preciso dilucidar la diferencia que radica dentro del marco del nuevo urbanismo, entre la tipología de urbanización “ciudad privada” (denominada comercialmente “ciudadpueblo”, “pueblo privado”. “ciudad náutica”, etc.) y los clubes de campo o los barrios cerrados de gran envergadura.

A través del análisis de las diferentes tipologías de urbanizaciones cerradas (Vidal-Koppmann, 2002) se desprende que para ostentar la categoría de “ciudad privada”, el proyecto debe ser concebido como un conjunto de barrios cerrados con un área de comercio y servicios de libre acceso. Se destaca en este tipo de diseño urbanístico, la autonomía en la gestión de servicios de infraestructura (redes de agua y desagües, pavimentos, plantas potabilizadoras y/o de tratamiento de efluentes, etc.). Asimismo dentro del área central se ubican instituciones educativas, centros de salud, oficinas, estudios y supermercados.

Según el Decreto-Ley 8912 de Uso del Suelo y Ordenamiento Territorial de la Provincia de Buenos Aires (1977)² este tipo de proyectos es considerado dentro de la categoría de “urbanizaciones especiales” y por lo tanto, deben presentar desde su inicio el “Plan Maestro”.

Como se dijera en un principio, a comienzos del presente siglo las ciudades privadas avanzaban en la RMBA con fuertes inversiones financieras y una campaña publicitaria destinada a los sectores de altos ingresos. Cualquiera de esos nuevos proyectos, desde el punto de vista demográfico, podía alcanzar el rango de ciudad (Nordelta: 130.000 habitantes; Estancias del Pilar: 48.000 habitantes; Villanueva: 45.000 habitantes; entre otras). La cantidad de habitantes planificada equivalía a la de las ciudades intermedias de la provincia de Buenos Aires.

Por ende y considerando el crecimiento potencial de estos núcleos, es factible afirmar que algunos de los municipios de la región metropolitana a mediados de este siglo, contarán con “ciudades tradicionales” y con “ciudades privadas”, con un mismo tamaño demográfico. Vale decir, que aparecerán ciudades medianas privadas en el sistema urbano bonaerense.

Actualmente, se encuentran en marcha más de doce conjuntos residenciales de este tipo, distribuidos en las diferentes zonas que componen la periferia metropolitana (Cuadro 1), advirtiéndose que en varios municipios (por ejemplo, Tigre y Pilar) hay más de un núcleo con estas características.

¹ El clásico artículo de Wirth “El Urbanismo como modo de vida” marca las claves para explicar la ciudad contemporánea.

² Esta ley que fue instaurada por la dictadura militar aún sigue en vigencia en la provincia de Buenos Aires.

Cuadro 1. Ciudades privadas en la RMBA

PROYECTO	MUNICIPIO	BARRIOS	POBLACIÓN	OBSERVACIONES
Nordelta	Tigre / norte	20 + área central + colegios + c. salud +universidad	130.000 hab.	90% del predio son humedales. Salida al río Luján
Villanueva	Tigre / norte	11 + centro comercial y de servicios	45.000 hab.	Laguna + salida al río Luján
Estancias del Pilar	Pilar / noroeste	5 + 3 clubes temáticos + área central (El Pueblo)	8.000 hab. (Se redujo la cifra inicial)	Laguna artificial aprovechando una cava
Pilar del Este	Pilar / noroeste	3 + 1 en etapa de construcc.	45.000 en el proyecto fundacional	Cambio de empresa desarrolladora
Puertos del Lago	Escobar / noroeste	20 + área central	Sin datos	6 km de costa sobre el río Luján
Puerto Palmas	Campana / norte	3 + c.comercial + villa náutica + bahía	Sin datos	Frente sobre Paraná de las Palmas – C. ecológica
Puerto Trinidad	Hudson (Berazategui) / sur	1 + muelle y servicios	80 familias	Posee 1 Km de costa s/ Río de la Plata
Colony Park	Tigre (Delta) / norte	Isla privada con 5 barrios	Sin datos	Suspendido por intervención judicial
Reserva Los Cardales	Campana / norte	Residencias + deptos. + hotel de lujo (Sofitel)	Sin datos	Reserva natural con laguna de 20 has,
Área 60	Brandsen / sur	15 + c.comercial + hotel internacional	15.000 habitantes	Sólo hay dos barrios en construcción
El Principado	San Vicente / sudoeste	Residencias uni y multi-familiares + área central y sectores deportivos	Sin datos	Ciudad náutica, sectores comunicados por canales
Mirasoles	E. Echeverría / sudoeste	4 + área comercial + parque industrial	Sin datos	Diseño semi-abierto. Parque industrial (60 Has)
Pampas Pueblo de Hudson	Berazategui /sur	4 + Centro cívico comercial	Sin datos, mix de residencias+torres	Apertura al Río de la Plata (muelle)

Elaboración propia sobre la base de suplementos especializados, 2012.

Comparadas las ciudades del cuadro precedente con los proyectos que se promocionaban hace una década, se advierte que ha habido modificaciones. Algunos de los emprendimientos promocionados no llegaron a concretarse; aunque es difícil saber si hubo cambios en los propietarios de las tierras adquiridas para tal fin. En un solo caso (Puerto

Trinidad), la quiebra de la empresa desarrolladora hizo que los compradores damnificados se organizaran en forma de cooperativa y que decidieran construir sus viviendas³. De la ciudad náutica proyectada originalmente, sólo se pudo edificar un barrio cerrado.

Por este motivo, hemos elaborado una clasificación de las ciudades privadas según su evolución, agregando que no todas las que emergieron en los años previos y posteriores al cambio de siglo tuvieron trayectorias similares con respecto a su expansión y consolidación. Factores como la ubicación, los vaivenes económicos, las campañas de promoción y marketing mejor o peor armadas, y la solvencia de las empresas desarrolladoras incidieron de manera directa para poder concretar los proyectos.

Estudiando la totalidad de las potenciales ciudades privadas que se encuentran localizadas en la RMBA, pueden distinguirse las siguientes categorías:

- a) Ciudades consolidadas: Nordelta y Villanueva. Ambas localidades pertenecen al municipio de Tigre y en la actualidad, se encuentran en crecimiento con apertura de nuevas etapas.
- b) Ciudades en proceso de transformación: Pilar del Este y Puerto Trinidad en el noroeste y en el sur de la región respectivamente. En ambos casos, el proceso de crecimiento evidenció una etapa de estancamiento y luego de un cambio en la firma emprendedora, comienza otra vez su construcción.
- c) Ciudades futuras: Área 60 en el corredor sur de la RMBA, y San Sebastián y Puertos del Lago en el corredor noroeste. Estos tres megaproyectos comenzaron sus obras con posterioridad a la crisis político-económica de 2001.
- d) Los conjuntos de urbanizaciones privadas localizadas en diferentes municipios pero que constituyen una unidad funcional a lo largo de un corredor de transporte. Como ejemplo, puede mencionarse el “Corredor Verde Canning-San Vicente” que se encuentra ubicado en la sub-región sudoeste metropolitana.
- e) Ciudades privadas orientadas al turismo: El Principado de San Vicente, Puertos del Lago, Reserva Los Cardales en los corredores sudoeste y noroeste respectivamente. En estos tres mega-proyectos la residencia permanente se combina con el turismo.

Ciudades consolidadas y nuevas centralidades

En la estrategia armada por los empresarios inmobiliarios se impuso a mediados de 2004 un objetivo muy firme: “hacer ciudad”. Esto significaba no contentarse con construir grandes barrios cerrados, sino buscar un producto inmobiliario que emulara la ciudad abierta y que ofreciera condiciones de confort urbano, de seguridad y de calidad de vida superiores. En ese momento tres grandes emprendimientos parecían reunir estas condiciones: Nordelta (Tigre). Estancias del Pilar (Pilar) y Villanueva (Tigre).

Las comunicaciones viales directas con la ciudad metropolitana de Buenos Aires, el avance acelerado de las obras y el acompañamiento con equipamientos de educación, salud y

³ Los diarios nacionales trataron ampliamente el tema y denominaron “Cooperativa Vip” al grupo de propietarios que conformaron esta asociación, aludiendo al status socio-económico de estos moradores.

abastecimiento, produjeron el efecto buscado: muchas familias de jóvenes profesionales optaron por este tipo de urbanización, que además se identificó con un nuevo estilo de vida.

Los tres mega-proyectos citados aparecieron en el mercado inmobiliario entre 1998 y 2000 y en su planificación contemplaron la localización de un área comercial y de servicios abierta al resto de las urbanizaciones privadas de la zona. En general, el plano maestro de cada uno de ellos presenta una zonificación estricta, siguiendo los postulados de un urbanismo emanado de la histórica Carta de Atenas.

De los tres conjuntos urbanos, Nordelta con una superficie de 1.600 hectáreas, es el que posee una mayor diversificación de usos del suelo. Dentro de tipologías edilicias que van desde la vivienda individual hasta los edificios de apartamentos, ha incorporado áreas para estudios profesionales y oficinas de empresas. El plan original aún no se ha completado. De hecho siguen construyéndose nuevos barrios y el horizonte de población de 130.000 habitantes también está lejano.

No obstante, su impacto territorial es evidente. Dejó de ser un conjunto de barrios cerrados para transformarse en una localidad más del municipio y su zona comercial y de servicios ha adquirido las características de una nueva centralidad, en competencia con el centro tradicional de la ciudad cabecera de Tigre.

En el mismo municipio y formando parte de la localidad de Benavidez, se localiza el otro mega-proyecto. Villanueva con un desarrollo de 700 hectáreas, alberga en la actualidad once barrios cerrados, de los cuales ya han sido suscriptos un 85%. El área comercial también está abierta a la comunidad y ocupa alrededor de siete hectáreas concentrando comercios gastronómicos, tiendas y algunos servicios.

Lo remarcable en estos dos casos, es la proximidad física entre ellos que en términos de transformación territorial provoca una fuerte impronta; ya que una vasta extensión del municipio aparece privatizada. Esta situación se encamina hacia la posibilidad de una agrupación de ciudades cerradas, que a futuro podrían reclamar un status de municipio privado, a semejanza de lo que se observa en ciertas comunidades estadounidenses.

Ciudades en transformación

No todos los lanzamientos de emprendimientos de envergadura han seguido una evolución lineal. La dinámica del mercado inmobiliario ha impulsado el crecimiento de algunos y frenado el de otros.

Entre 1994 y 1999 emergieron los primeros proyectos de ciudades privadas, entre ellos estaban Estancias del Pilar, Estancia San Miguel, Puerto Trinidad y Pilar del Este. De los cuatro, sólo el primero sigue creciendo sin llegar todavía a su consolidación.

Los dos últimos mencionados, por el contrario, pasaron por etapas de estancamiento que obligaron a plantear diferentes estrategias financieras para poder seguir adelante. El proyecto Pilar del Este fue promocionado como una “verdadera ciudad satélite”; vale decir, con condiciones de autonomía en cuanto a su funcionamiento.

Con una superficie de 580 hectáreas pretendía albergar dieciocho barrios y una población superior a los 40.000 habitantes. Diez años después de su fundación sólo presentaba un barrio edificado, un edificio para reuniones sociales y un colegio privado. La continuidad del proyecto se dio con el cambio de la firma desarrolladora que re-diseñó el plan director y comenzó la construcción y venta de cuatro nuevos barrios. Este caso todavía se encuentra bastante lejos de constituirse en ciudad.

Puerto Trinidad localizado en el sur de la región metropolitana (municipio de Berazategui) fue concebido como una “ciudad náutica”, desarrollada en 380 hectáreas con una capacidad locativa de 10.000 habitantes.

Sin embargo, los avatares financieros llevaron a la quiebra a la empresa desarrolladora. En esa instancia, las ochenta familias que habían adquirido sus terrenos decidieron armar una cooperativa para poder continuar con el proyecto. Al presente, la “cooperativa vip”, como fue llamada por los medios, ha conseguido terminar sólo una etapa de este ambicioso proyecto.

Ciudades futuras (en construcción)

La crisis financiera que atravesó el país en 2001 significó un freno para el mercado inmobiliario hasta que tres años después las firmas desarrolladoras de mayor envergadura, decidieron retomar sus actividades con proyectos más ambiciosos que los clubes de campo o los barrios cerrados. Así vuelven a promocionarse nuevas ciudades privadas.

En el año 2007, las publicaciones especializadas en bienes raíces destacaron tres grandes proyectos: Puertos del Lago en Escobar, San Sebastián en Pilar y Área 60 en Brandsen.

La nueva ciudad náutica denominada Puertos del Lago, es una réplica de Nordelta ya que pertenece a la misma empresa desarrolladora y en una superficie de 1.400 hectáreas construirá además del conjunto de barrios cerrados, un centro comercial, un polo gastronómico, un centro médico, clubes y colegios. A diferencia de la ciudad-pueblo de Tigre este conjunto abarca seis kilómetros de costa sobre el Río Luján, lo que le ha permitido el diseño de barrios cerrados náuticos y de embarcaderos.

La inversión inicial para la adquisición de las tierras fue de 50 millones de dólares, pero la empresa estima que las obras demandarán 300 millones más (*Diario La Nación*, 2/7/2007). Es de destacar que a pesar de la importancia de las inversiones, la población de Escobar y las asociaciones ambientalistas están en franca oposición, ya que consideran que el impacto de este proyecto sobre el entorno tendrá serias consecuencias.

Otra ciudad en marcha es Área 60 en la cercanía de la Autopista Buenos Aires-La Plata en el corredor sur de la RMBA. Están proyectados quince barrios que en su totalidad ocuparán alrededor de 800 hectáreas. Dentro de este conjunto un grupo inversor italiano ha comprado una fracción que costó 40 millones de dólares para construir un área comercial que se asemejará a una aldea italiana del Medioevo (“El Borgo”). Si bien ya existen viviendas edificadas resulta difícil aventurar si el proyecto llegará a consolidarse.

Al igual que el ejemplo anterior San Sebastián es otra de las incipientes mega-urbanizaciones que cobraron impulso en los últimos cuatro años. En este caso el proyecto se desarrollará en 1.100 hectáreas, donde se edificarán trece barrios y áreas de comercio y servicios. Sus promotores aseguran que cada barrio tendrá alrededor de 350 lotes; por lo tanto, si se concretara en su totalidad podría dar cabida a casi 5.000 familias.

Cabe agregar que junto con Estancias del Pilar y Pilar del Este serían tres ciudades privadas construidas en este municipio, que por otra parte, es el que posee la mayor cantidad de urbanizaciones cerradas de toda la región metropolitana (alrededor de 180 urbanizaciones).

Conglomerados de urbanizaciones privadas

La continuidad y vecindad de urbanizaciones cerradas a lo largo de un corredor de transporte constituye una modalidad incipiente; pero que debería ser tomada en cuenta como un proceso de transformación de alto impacto futuro.

El caso del “corredor verde” ha sido tratado en recientes publicaciones (Vidal-Koppmann, 2012), destacando la formación de una cuña de riqueza en medio de un entorno degradado.

El conglomerado de conjuntos residenciales se desarrolla en diferentes municipios por lo que cada urbanización se encuentra bajo distintos códigos de edificación y/o planeamiento urbano. No obstante, es visto por sus desarrolladores como una integración de proyectos y se está presionando para ser tratados con una reglamentación en común.

Si bien no es el caso de una ciudad privada única, sus características de homogeneidad permitirían con el transcurso del tiempo una virtual unificación en torno a la figura político-administrativa de localidad privada.

Ciudades privadas con vocación turística

Es de destacar que las urbanizaciones más recientes ubicadas en el corredor sur muestran una expansión de la región metropolitana, adoptando como eje vial la Autovía 2. Este dato podría ser tomado como tendencia de crecimiento y de posible vinculación con otros municipios del interior de la provincia, como por ejemplo el partido⁴ de Chascomús, ya invadido por urbanizaciones privadas.

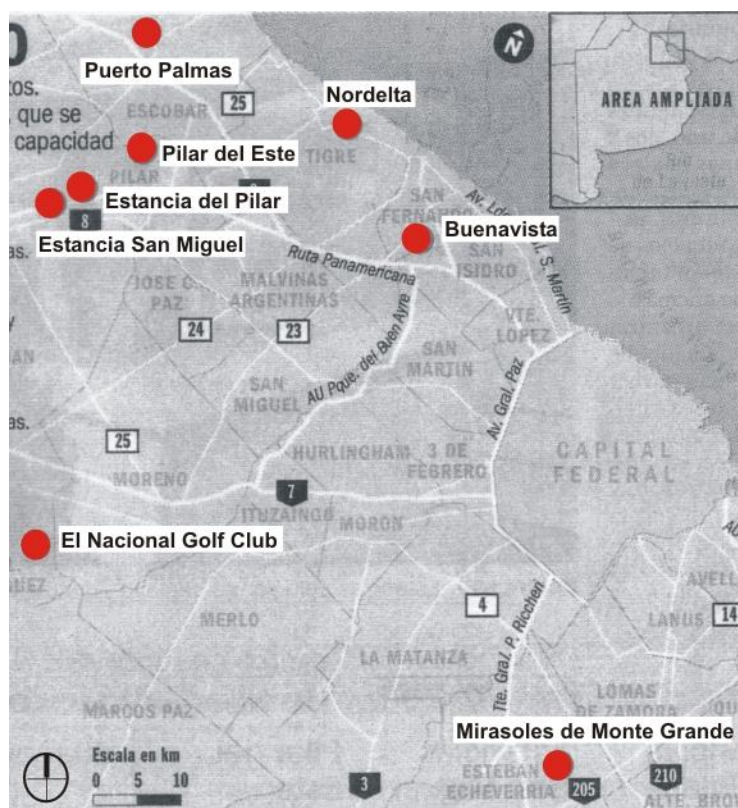
En investigaciones previas, se ha detectado la tendencia de localización de mega-proyectos asociados al litoral marítimo al situarse sobre la Ruta 11 (interbalnearia) de la provincia de Buenos Aires. Tanto en los municipios de Villa Gesell, de La Costa, Mar del Plata, etc., los proyectos se encuentran relacionados con la actividad turística, ofreciendo viviendas de veraneo o para alquiler temporario.

⁴ Se denomina partido en la provincia de Buenos Aires a la delimitación de jurisdicciones político-administrativas cuyos límites coinciden con los del municipio. La nomenclatura de partido y municipio es equivalente. En el resto de las provincias argentinas no existe esta delimitación.

La nueva impronta de incorporar en el diseño urbano una mezcla de usos del suelo y de integrar actividades relacionadas con el ocio a la vivienda de carácter permanente, marca un punto de inflexión no sólo en la tipología de las urbanizaciones privadas, sino en la vocación turística de las localidades de la región metropolitana.

Con anterioridad al año 2005 las ciudades privadas promocionadas como “las ciudades satélites del siglo XXI” solamente incluían sectores de esparcimiento y de deportes para los residentes de sus barrios, así se observa en una figura publicada en un diario de amplia difusión nacional (Figura 1)

Figura 1. Pueblos privados



Fuente: Diario Clarín, Suplemento Countries, 2005

Con el paso del tiempo, se ha podido constatar la evolución de estas ciudades. En general, la cantidad de barrios cerrados del Plan Maestro inicial disminuyó. Tal es el caso de Pilar del Este, que reformuló su proyecto con el cambio de la empresa desarrolladora y pasó de dieciocho barrios a cuatro; o de Estancias San Miguel, un proyecto de catorce barrios cerrados en una fracción de 850 hectáreas, que hasta el presente sólo ha avanzado con dos barrios (Los Alcanfores y Las Acacias). En este ejemplo permanece vacante la mayor parte de la superficie destinada al emprendimiento.

Las dos únicas ciudades que aparecen en la Figura 1 y que continúan con su plan original son Puerto Palmas y Nordelta. Esta última, si bien está lejos de alcanzar la meta poblacional enunciada, sigue construyendo y comercializando nuevos barrios y además, ya ha logrado la radicación de un centro de salud privado y la filial de una universidad también de gestión privada. En estos ejemplos la hotelería de nivel internacional se encuentra integrada en los diseños.

No obstante, lo más llamativo de la *ciudadpueblo* Nordelta es que ya se reconoce dentro de la jurisdicción del municipio de Tigre como una localidad privada y la empresa desarrolladora ha adquirido y comenzado las obras de un proyecto de similares características en el partido de Escobar (Puertos del Lago).

En resumen, contando con el precedente de una localidad privada que podrá albergar a más de cien mil habitantes, resta preguntarse si en el mediano plazo esta situación no se multiplicará en la región y de ser así, ¿cómo sería su inserción dentro del sistema de centros urbanos de la misma?

La estrategia de diversificación del producto inmobiliario

Indudablemente la creatividad de los desarrolladores a la hora de poner nuevos productos en el mercado inmobiliario ha traspasado el discurso publicitario del “contacto con la naturaleza” y/o de “la búsqueda de un refugio en el verde”, para proponer ciudades privadas temáticas que atraigan no sólo moradores permanentes sino también a un selecto segmento del turismo internacional.

El “Principado de San Vicente”, actualmente en etapa de construcción y venta, fue concebido por sus proyectistas como una ciudad náutica dentro del municipio homónimo. Los barrios cerrados se encuentran conectados por canales y para asegurar la infraestructura turística, el plan contempla la localización de un hotel internacional (Figura 2).

Conviene aclarar que el partido de San Vicente se ubica dentro de un dinámico circuito de desarrollos inmobiliarios: el denominado “corredor verde Canning - San Vicente”, asociado a la traza de la autopista Ezeiza – Cañuelas y su prolongación a través de las rutas provinciales 52 -58.

Figura 2. El Principado



Fuente; información publicitaria en el sitio web del proyecto, 2009

En esta zona del sudoeste metropolitano se erigen más de treinta proyectos de urbanizaciones privadas con diferentes grados de consolidación; y, además, concentra diez mega-proyectos, entre ellos “El Principado”. Las características socio-espaciales de los municipios que integran este corredor (Ezeiza, Echeverría, Presidente Perón, San Vicente y Cañuelas) son variadas. Mientras que algunos de estos distritos están muy poco urbanizados y con amplios territorios agropecuarios (por ejemplo, Cañuelas y San Vicente), otros son netamente urbanos. Sin embargo, todos ellos poseen en común un alto déficit de viviendas y de infraestructura y servicios básicos, que se refleja en los porcentajes de población con necesidades básicas insatisfechas (NBI), según puede observarse en el Cuadro 2.

Cuadro 2 Características socio-espaciales de los municipios del corredor sudoeste

<i>MUNICIPIO</i>	<i>LOCALIDADES</i>	<i>POBL. VILLAS</i>	<i>POBL. NBI</i>	<i>URBAN. PRIV.</i>
Ezeiza	Canning, Ezeiza, Spegazzini, T. Suárez, La Unión	18.850 habit. 10 villas	26,10%	11
Echeverría	M. Grande, Canning, 9 de Abril, El Jagüel, Luis Guillón	4.696 hab. 7 villas	20,40%	14 Mega proyecto de 450 Has
Pte. Perón	Guernica	Sin datos. Barrios carenciados	30,00%	3 ME: 173 Has + Hotel 5*
Cañuelas	Cañuelas, A. Petión, M. Paz, Uribelarrea	Sin datos. Barrios carenciados	16,60%	9 ME: 1400 has. Proy. Club de chacras
S. Vicente	San Vicente, A. Korn	Sin datos. Barrios carenciados	23,10%	1 Ciudad náutica 200 has.

Fuente: elaboración propia sobre la base de información municipal, 201

En el corredor sur, partidos tales como Berazategui y Brandsen tampoco se caracterizan por haber solucionado la problemática habitacional o de cobertura de servicios; pero en forma paralela a esta realidad urbana, en ambos se están construyendo ciudades privadas: Pampas Pueblo de Hudson y Área 60.

La propuesta de Área 60 (ciudad privada) se basa en la edificación de 15 barrios dotados de todas las infraestructuras y con alta tecnología de comunicaciones; aunque la originalidad del proyecto está cifrada en la construcción de un área central (El Borgo) que poseerá las características morfológico-espaciales de una aldea italiana del siglo XIV. Actualmente, sólo dos barrios se encuentran en proceso de construcción y de comercialización; y por lo tanto, sería demasiado arriesgado conjeturar sobre la evolución de este proyecto.

En el corredor norte de la región también se asientan nuevos emprendimientos que intentan atraer futuros residentes apelando al recurso del interés paisajístico de los proyectos. Con este criterio se comenzaron las obras de Colony Park (isla privada) localizada en el sector insular del municipio de Tigre.

El mega-proyecto fue promocionado como un conjunto de barrios náuticos privados, rodeados de importantes espacios verdes. La alusión al cuidado de las especies autóctonas, la creación de un vivero en el predio y “el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes combinando la vida urbana con la seguridad y tranquilidad de una isla privada”⁵, no fueron argumentos suficientes para convencer a los habitantes isleños y a las organizaciones defensoras del medio ambiente.

⁵ Este objetivo aparece enunciado en el sitio oficial del proyecto www.colonypark.com

La isla del Delta delimitada por el río Luján, el Canal de Vinculación y el Arroyo Pacú, en la que se proyectó el mega-emprendimiento de 300 hectáreas había sido declarada Reserva Natural Integral; pesar de lo cual en 2007 se concedió un permiso de pre-factibilidad para que la empresa desarrolladora comenzara las obras. Sin embargo, a mediados de 2008 el municipio intervino paralizando la construcción y haciendo lugar a las protestas de los ambientalistas (InfoBAN, 1/07/2008)

En 2009 y existiendo un trámite judicial iniciado por las denuncias de las asociaciones ambientalistas y de privados, la empresa adjudicó lotes para la venta a varias inmobiliarias de la zona, haciendo caso omiso a la prohibición municipal; y continuó con las obras (tala de árboles, destrucción de cabañas de isleños, movimientos de tierras, etc.).

Las acciones legales llevadas a cabo, volvieron a concitar el interés de la opinión pública, logrando, a principios de 2012, la suspensión definitiva de este megaproyecto y de otros similares, hasta la puesta en marcha de un Plan de Manejo Ambiental.

Dejando de lado lo anecdótico de los vaivenes seguidos por muchas de estas urbanizaciones, está presente la resistencia de las organizaciones defensoras de los derechos ambientales, que da visibilidad a un tema central: el derecho a una calidad de vida urbana equitativa. Cuando las urbanizaciones privadas involucran cuestiones de orden ambiental y territorial que afectan al entorno (apropiación de humedales, modificación de cursos hídricos, sobreconsumo de tierras de alto valor agropecuario, etc.) debería existir un marco normativo y políticas oficiales que permitan evaluar la factibilidad de los proyectos.

Finalmente, es preciso agregar que se encuentra en estudio el Proyecto de Ley sobre Ordenamiento Territorial, que ha sido enviado al Parlamento por el Poder Ejecutivo Nacional. Esta ley-marco propiciará la reglamentación a nivel provincial y a nivel local de temas tan insoslayables como lo son el uso del suelo y la planificación del territorio.

Impacto socio-territorial y ambiental de las ciudades privadas

Dentro del territorio nacional, la región metropolitana de Buenos Aires es la que presenta la mayor concentración de urbanizaciones privadas. La cifra supera los quinientos conjuntos y la superficie insumida por los mismos representa aproximadamente el doble de la superficie ocupada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; es decir, 400 Km² en donde se pueden observar todas las tipologías de urbanizaciones residenciales privadas (clubes de campo, barrios cerrados, condominios en vertical, clubes de chacras y ciudades privadas).

Asimismo la RMBA es la única que posee doce ciudades satélites que, como se señalara anteriormente, presentan diferentes grados de consolidación. La situación descripta da lugar a un profundo debate, ya que cabe preguntarse si una ciudad privada puede ser la réplica de una ciudad abierta; o bien, si la cantidad de ciudades satélites que se están edificando en la periferia, son realmente la solución a los problemas de ordenamiento territorial de esta región que posee casi quince millones de habitantes.

Sin lugar a duda, estas cuestiones merecerían un tratamiento en profundidad, pero más allá del mismo pueden hacerse algunas consideraciones preliminares.

En primer lugar, ninguna de las ciudades privadas está inserta dentro de un plan estratégico local y menos aún metropolitano. Los proyectos han quedado librados al arbitrio del mercado. Tanto en el *Plan Estratégico Territorial* (PET) elaborado por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2006) como en los *Lineamientos Estratégicos* presentados en 2007 por la Secretaría de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires, no aparece alusión alguna a la necesidad de creación de ciudades satélites. Por el contrario, la concentración espacial de población en nuevas ciudades profundizaría el desequilibrio demográfico existente en la mayor región urbana del país.

En segundo lugar, la organización espacial de las ciudades privadas aparece como un sistema en paralelo al sistema de centros urbanos existentes. Analizando cada uno de los casos se pudo verificar que la relación del nuevo núcleo con la red de autopistas priorizaba la comunicación con la Ciudad de Buenos Aires y no generaba lazos con otras ciudades intermedias como podrían ser las cabeceras de los municipios. Así Área 60 destaca su conexión con la autopista Buenos Aires – La Plata, Nordelta muestra la facilidad de accesos para llegar al centro porteño desde la autopista Panamericana – Acceso Norte y además, remarca la posibilidad de una vinculación fluvial para llegar al Barrio de Puerto Madero (Ciudad de Buenos Aires). Todos los ejemplos enfatizan su conexión fluida con la ciudad metropolitana y eluden el tema de las comunicaciones con su entorno inmediato.

En tercer lugar, y complementando lo dicho precedentemente, este nuevo sistema de centros se estructura a través de vías rápidas de comunicación que enlazan “centralidades excéntricas”, ciudades privadas y urbanizaciones cerradas; quedando fuera del mismo, las localidades tradicionales con sus respectivas áreas centrales.

La emergencia de nuevas áreas de centralidad en torno a la concentración de comercios y servicios, constituye un fenómeno netamente asociado a la aparición de urbanizaciones privadas (Vidal-Koppmann, 2010).

Los desarrolladores han manifestado en entrevistas que los nuevos residentes de las urbanizaciones demandaban servicios a corta distancia. La dinámica del mercado inmobiliario consolidó zonas como el “Kilómetro 50” en Pilar, el nuevo centro de Canning; el área central de Nordelta; etc., para satisfacer las necesidades de los “fragmentos de ciudad” esparcidos por la periferia.

Dentro de la concepción del “urbanismo de mercado” que guía todos estos proyectos privados, las áreas de nueva centralidad localizadas en estrecha relación con las autopistas (de ahí sus denominaciones. “km 42”, “km 50”, “área 60”, etc.) imponen la necesidad del uso intensivo del automóvil para poder acceder a ellas (Blanco, 2005). La localización en zonas rurales aisladas de las ciudades cabeceras de los municipios, unidas a las bajas densidades de población (menos de 40 habitantes por hectárea), vuelven poco rentables los servicios de transporte público.

Paradójicamente resulta más sencillo trasladarse desde el centro de Buenos Aires hasta Nordelta (ciudad privada de Tigre), que desde la localidad cabecera de este municipio. Sucede algo similar en los distritos de Pilar, de San Vicente o de Brandsen. En todos los casos aparece una distorsión en las distancias geográficas si se las relaciona con los medios de transporte.

La movilidad y el transporte se convierten, de esta forma, en factores claves de esta “nueva revolución urbana” (Ascher, 2004). En consecuencia, estaríamos frente a dos sistemas urbanos paralelos: localidades tradicionales vinculadas mediante el transporte público en sus diferentes variantes y futuras localidades privadas conectadas por sistemas de transporte privado.

Por último, resta agregar las cuestiones referidas al medio ambiente que surgen de la localización de las ciudades privadas. Según se señaló, en determinados casos la problemática ambiental se instaló en el centro de los debates debido a que no es posible anteponer los intereses privados al interés público.

A la problemática de degradación ambiental habría que adicionarle la posible conflictividad social que podría surgir en estos archipiélagos urbanos (de socialización selectiva), escindidos de su entorno inmediato y, además, la carencia de normativa en materia de gestión y administración de las ciudades privadas. En las que están en funcionamiento, los reglamentos de co-propiedad y los códigos de convivencia constituyen el único marco legal vigente.

Para sintetizar, entendemos que el problema urbanístico que plantean estos conjuntos urbanos adquiere una dimensión mayor que la de los cambios en los usos del suelo y en consecuencia de las zonificaciones existentes. La complejidad de la situación demanda su estudio en múltiples dimensiones (social, ambiental, política, territorial), todas ellas conectadas entre sí.

Ciudades privadas y nuevas áreas de centralidad en el paisaje periurbano

En el apartado anterior destacamos cómo las ciudades privadas y las centralidades emergentes conforman un nuevo concepto de sistema de núcleos urbanos, que además está estrechamente relacionado con los canales de comunicación y el transporte (condiciones de accesibilidad).

Desde esta perspectiva, las áreas de nueva centralidad ubicadas en nodos estratégicos de la red de autopistas metropolitanas no sólo desempeñan un rol funcional, sino que también están asociadas a factores simbólicos propios de la cultura globalizada (García Canclini, 2002).

Por otra parte, si bien un área de centralidad es concebible como un nodo concentrador de actividades terciarias (especialmente comerciales) y generadora de flujos centrípetos, no siempre su ubicación espacial obedece a una forma única. De hecho, guiándonos por los ejemplos localizados en diferentes ciudades latinoamericanas, podemos reconocer: nuevas

centralidades al interior de un tejido urbano consolidado; o bien, en zonas periurbanas de urbanización dispersa.

La emergencia de nuevas áreas de centralidad fuera de la trama urbana y asociadas a una urbanización insular de baja densidad, está generando otro modo de apropiación del territorio, que compite con los sub-centros pre-existentes. El estudio de casos llevado a cabo en investigaciones precedentes ha demostrado que las nuevas centralidades se fueron configurando en torno a las zonas con mayor localización de urbanizaciones privadas, Como ejemplos pueden señalarse los centros de comercio y servicios denominados “Km 50” y “Km 42”, en el municipio de Pilar y los Paseos Comerciales “Nordelta” y “Villanueva”, ubicados en dos ciudades privadas del municipio de Tigre.

Actualmente, los desarrollos más recientes contemplan la inclusión de actividades de comercio y servicio dentro del *Master Plan*, destacando su posible uso por parte de los residentes en urbanizaciones cerradas vecinas (Puertos del Lago, Área 60, Pampas De Hudson, etc.)

No obstante, la localización de los nodos de actividades comerciales en la segunda y la tercera corona de la región metropolitana se separa definitivamente de las áreas urbanas; y por ende, esta situación influye de manera directa sobre las condiciones de accesibilidad para el conjunto de la población.

A medida que nos alejamos de la ciudad de Buenos Aires, el transporte público es cada vez más escaso e ineficiente. La población de menores recursos de la segunda y tercera corona de la región resulta ser la más afectada por la falta de medios de movilidad. En consecuencia, las autopistas en lugar de ser canales de conexión para acceder a estas áreas de consumo y recreación se transforman en barreras. Las dificultades de accesibilidad constituyen un factor de profundización de la exclusión de los sectores socio-económicos menos pudientes.

Las áreas de centralidad fuera de las ciudades (centralidades excéntricas) y cerca de las autopistas parecerían destinadas sólo a las franjas de población que utilizan el automóvil individual como medio de transporte. De una forma sutil, el ordenamiento territorial de estas nuevas formas arquitectónicas está reforzando una situación de fragmentación socio-espacial iniciada por la localización de las urbanizaciones privadas.

Este esquema de ordenamiento territorial derivado del “fenómeno country”, ha sido aceptado en muchos municipios como la imagen de la “modernización y el progreso”. Pero el entusiasmo por parte de los actores públicos en los aspectos positivos de la expansión urbana⁶, no ha permitido tomar cabal conciencia de las consecuencias de la fragmentación territorial y de la segregación social que va aumentando con la privatización de los espacios públicos.

⁶ En el municipio de San Vicente se promulgó un decreto “declarando de interés municipal la localización de barrios cerrados y nuevas urbanizaciones” asociando este tipo de emprendimientos a condiciones de modernización y progreso.

Consideraciones finales

En nuestra opinión, la ciudad privada debería ser considerada como una “mutación socio-territorial” de la ciudad tradicional, destinada a satisfacer los requerimientos de ciertos segmentos de la población identificados con un modo de vida en contacto con la naturaleza y/o con la utopía de la ciudad previsible y segura. Analizando la transformación del “objeto ciudad”, cabría aplicarle la noción de “metamorfosis del espacio habitado” enunciada por M. Santos (1996), quien señaló la necesidad de encontrar nuevas categorías para comprender este fenómeno.

Estas nuevas urbanizaciones privadas en su forma y función podrían ser similares a las ciudades satélites de mediados del siglo pasado. Sin embargo, al observar su homogeneidad socio-económica y su desarrollo dentro de un perímetro vallado, se asemejan, invariablemente, a lo que Bauman denomina un “pseudo-ghetto” (Bauman, 2003) o lo que Méndez Sáinz (2002) ha descripto como “espacios de simulación”.

El “urbanismo encerrado” de las nuevas propuestas adquiere una dimensión social que demanda el trabajo interdisciplinario para su abordaje. Dentro de esta problemática subyace la noción del “control del espacio” asociada con la de “control social”, ya sea en sus aspectos materiales (accesos controlados, seguridad privada, número de posibles actividades, zonificación estricta, etc.) como en sus aspectos intangibles (segregación por estratos socio-económicos; búsqueda de exclusividad; repetición de pautas culturales globalizadas; etc.).

El espacio público abierto de la ciudad tradicional se ha transformado en un recinto con diferentes grados de privacidad, que varían desde el acceso a un barrio delimitado por barreras físicas y casillas de control con guardias, hasta las cámaras de seguridad y los circuitos de video cerrados para observar los movimientos de los usuarios de las áreas centrales.

Este paisaje privatizado que comenzó a poblar las zonas norte y noroeste de la RMBA, en la actualidad se replica en el resto de los corredores metropolitanos que convergen sobre la ciudad primada, constituyendo una especie de “sistema urbano paralelo”.

Los resultados que arroja el trabajo de campo, muestran que las ciudades privadas sólo se conectan entre ellas por contigüidad cuando existe proximidad física. Tal es el caso de Nordelta y de Villanueva en el partido de Tigre, cuyos territorios tienden a aglomerarse. En el resto de los ejemplos verificados, no aparece la comunicación entre núcleos privados. Se establece, por lo tanto, la relación ciudad cerrada – autopista – ciudad metropolitana. Dicha relación marca en el territorio una impronta de “racimo de urbanizaciones” en torno a los ejes viales, basado en la accesibilidad por vías de circulación rápidas y en diferentes modalidades de transporte privado.

Sin embargo, la aglomeración metropolitana sigue manteniendo intacta su estructura de centralidades tradicionales; y por ello configura con las urbanizaciones privadas, un esquema de territorios “yuxtapuestos” (Haesbaert, 2004). Los mismos constituyen la expresión más acabada de una dimensión socio-económica polarizada y segmentada.

En resumen, en el espacio metropolitano se erigen estructuras sociales homogéneas y heterogéneas: la burbuja urbana de las ciudades cerradas en contraposición a la complejidad e incertidumbre de la ciudad abierta.

Como corolario de lo expuesto precedentemente, estamos en condiciones de afirmar que la superposición de localidades privadas en la estructura urbano-regional, plantea cuestiones a resolver en diferentes dimensiones.

En principio, en la lógica del ordenamiento territorial no encuentra herramientas legales adecuadas. Los municipios carecen de instrumentos técnicos y normativos para aceptar o rechazar estos nuevos proyectos. Les resulta dificultoso frente a una propuesta de inversores privados evaluar costos – beneficios económicos, sociales y ambientales. No existe un enmarque de planificación metropolitana que pueda controlar la localización de núcleos privados y su vinculación con el resto del sistema de centros urbanos.

La segunda reflexión atañe a la dimensión social. El sistema de centros urbanos privados se encuentra fragmentado de la urbanización pre-existente, al constituir una propuesta de espacios temáticos destinados a determinados segmentos de población, que optan por su auto-segregación, sea por cuestiones de distinción y prestigio, de seguridad o de simple moda. Los estudios sociológicos y antropológicos (Svampa, 2001; Lacarrieu, 2002; Arizaga, 2004, Caldeira, 2000; entre otros) dan cuenta de una “fragmentación de la sociedad” que se materializa espacialmente en estos conjuntos. Asimismo advierten sobre las posibles consecuencias de la reproducción social “entre muros”.

En tercer término, habría que tomar en cuenta la dimensión ambiental en función de las fuertes transformaciones territoriales que implica el diseño urbano de estos conjuntos. En ejemplos extremos como la isla privada se han producido modificaciones estructurales en el paisaje que afectan el hábitat de sus antiguos moradores y de las islas vecinas (rellenos, construcción de terraplenes, desvíos de cursos de agua, tala de especies autóctonas, etc.). En otros casos menos publicitados, los barrios aledaños o las localidades próximas sufren inundaciones periódicas debido a las modificaciones del relieve y/o de los cursos hídricos.

En cuarto lugar, cabe hacer una reflexión sobre las cuestiones que plantea el diseño urbano de cada uno de estos núcleos. En la totalidad de los ejemplos observados existe una falta de articulación con el entorno que queda fuera del perímetro vallado. Esta situación acentúa los procesos de fragmentación territorial; y a futuro constituiría una barrera para integrar las ciudades privadas a la urbanización metropolitana.

Finalmente, en la dimensión político-administrativa comienza a perfilarse una nueva problemática: la gobernabilidad de las ciudades privadas. En los EE.UU. de América, varios millones de personas habitan en municipios privados. Esta situación descrita con todo detalle en la obra *Privatopia* (Mac Kenzie, 1994) y estudiada en sus aspectos más críticos por el urbanista Mike Davis (1993), debería servir para analizar en profundidad el caso argentino, donde ya existe una localidad privada y otras en vías de consolidación.

Todas las dimensiones expuestas se interrelacionan, generando espacios cada vez más complejos que requieren de una pluralidad de disciplinas para ser analizados holísticamente. La réplica de modelos urbanos globalizados supone nuevos desafíos para las tradicionales formas de gestión y ordenamiento territorial. Asimismo la inevitable participación de los agentes privados en los procesos de urbanización, demanda tomar conciencia de los nuevos escenarios de negociación y de los requerimientos de dispositivos de concertación entre actores, en pos de una mejor calidad de vida urbana.

Referencias Bibliográficas

Arizaga, C. (2004). Prácticas e imaginarios en el proceso de suburbanización privada. In Cuenya B., Fidel C. y Herzer H. (Coords.), *Fragmentos sociales. Problemas urbanos de la Argentina* (pp. 53-74). Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.

Bauman, Z. (2003). *Comunidad. En busca de seguridad en un mundo hostil*. Buenos Aires: Siglo XXI de Argentina Editores.

Blanco, J. (2005). Urbanización y movilidad,. Contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. *Anais do X Encontro de Geografos de América Latina*. X EGAL, CD-Rom. Sao Paulo.

Caldeira, T. (2000). *Cidade de muros. Crime, segregacao en Sao Paulo*. (1ª Ed.) Sao Paulo: Edusp Editora.

Davis, M. (1993). *Cidade de Quartzos. Escavando o futuro em Los Angeles*. Sao Paulo: Editora Página Aberta.

García Canclini, N. (2002). *Latinoamericanos buscando lugar en este siglo*. Buenos Aires: Paidós.

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (1977). *Decreto-Ley 8912. Uso del Suelo y Ordenamiento Territorial*. La Plata.

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (2007). *Lineamientos estratégicos para la región metropolitana*. La Plata. Secretaría de Urbanismo y Vivienda.

Haesbaert, R. (2004). *O mito da desterritorializacao. Do "Fim dos territorios" a Multiterritorialidade*. Río de Janeiro: Bertrand Brasil.

Lacarrieu, M. (2002). La comunidad en el mundo imaginado en las urbanizaciones privadas en Buenos Aires. En Cabrales Barajas, L. (Coord.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (pp.177-216). México DF: Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades y UNESCO.

Mac Kenzie, E. (1994). *Privatopía. Homeowner Associations and The Rise of Residential Private Government*. New Haven: Yale University Press.

Mendez Sáinz, E. (2002). Espacios de la simulación. En Cabrales Barajas, L. (Coord.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (pp.65-90). México DF.:Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades y UNESCO.

República Argentina, Ministerio de Planificación Federal, Inversión y Servicios Públicos (2005). *Plan Estratégico Territorial*. Subsecretaría de Ordenamiento Territorial. Buenos Aires.

Svampa, M. (2001). *Los que ganaron*. Buenos Aires: Editorial Biblos.

Vidal Koppmann, S. (2002). Nuevas fronteras intraurbanas: de los barrios cerrados a los pueblos privados. Buenos Aires, Argentina. En Cabrales Barajas, L. (Coord.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (pp.261-286). México DF.: Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades y UNESCO.

------(2006). La ciudad privada: nuevos escenarios, nuevos actores ¿nuevas políticas urbanas? *Scripta Nova* (IX), 194, 1-13. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, [http:// www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-15.htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-15.htm)

----- (2010). Las ciudades valladas y su relación con el entorno. En Perahia R. y Vidal S. (Comp.) *Cuestiones territoriales en la región metropolitana de Buenos Aires*. (pp. 57-67). Buenos Aires: Ediciones FADU, Editorial Nobuko.

------(2012). Movilidad y urbanizaciones privadas. Consecuencias socio-espaciales del corredor sugoeste en la región metropolitana de Buenos Aires. En Liberali, A. (Directora) *Movilidad y Pobreza. Una prioridad para el Área metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones CETAM-FADU.

Wirth, L.(1938). Urbanism as a Way of Life. *The American Journal of Sociology*, Vol. 44, No. 1, (Jul., 1938), pp. 1-24. Chicago: The University of Chicago Press.