

**ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y PRODUCCIÓN INMOBILIARIA. LA
INTERVENCIÓN DE LOS ACTORES PRIVADOS EN EL CORREDOR
SUDOESTE DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES
(ARGENTINA)**

Dra. Arq. Sonia Vidal-Koppmann¹

Resumo

Las transformaciones recientes de la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) forman parte de un proceso sincrónico acaecido en grandes áreas urbanas latinoamericanas, donde los desarrolladores inmobiliarios y el mercado comandaron el desarrollo y territorial.

En la RMBA, desde 2000 en adelante, se fue consolidando una “cuña de riqueza” a lo largo de las vías de alta velocidad que conforman el corredor sudoeste. En este fragmento del territorio quedan involucrados diferentes municipios, caracterizados por poseer un 30% de su población en condiciones de pobreza y un número creciente de urbanizaciones privadas para sectores de mayor nivel económico.

Se ha configurado un escenario adecuado para que emprendedores inmobiliarios concreten intervenciones a gran escala: barrios cerrados (y mini-ciudades) con sub-centros de equipamientos, fragmentados de las ciudades existentes.

Se trata de una dinámica urbana que trasciende los límites municipales, con fuertes inversiones de capital privado, creando nuevos territorios con la impronta de archipiélagos de urbanización.

Los resultados de nuestras investigaciones demuestran la falta de instrumentos (normativa urbanística, políticas de desarrollo, planificación estratégica, etc.) de los gobiernos locales para encarar estos procesos de expansión urbana acelerada.

¹ Instituto Multidisciplinario de Ciencias Humanas (CONICET – Argentina). Universidad de Buenos Aires – Centro de Información Metropolitana (CIM). E-mail: svidal@ciudad.com.ar

Por ende, nuestra propuesta contempla:

a) analizar el impacto del urbanismo privado en la desterritorialización de zonas urbanas y semi-urbanas;

b) describir y explicar las estrategias de los desarrolladores en el ordenamiento y gestión territorial, como “socios” de los gobiernos municipales.

Palabras-clave: Región metropolitana – ordenamiento territorial – urbanizaciones privadas

Breve reseña del fenómeno de las urbanizaciones privadas en la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA)

En la actualidad, en la región metropolitana de Buenos Aires existen casi 500 urbanizaciones privadas, construidas con diferentes tipologías de diseño (clubes de campo o countries, barrios cerrados, condominios, ciudades privadas, clubes de chacras, etc.), que con distintos grados de consolidación co-existen con otras realidades urbanas: los asentamientos populares y las localidades tradicionales.

El fenómeno que despuntó de manera incipiente a mediados de los '70, cobró un desarrollo acelerado desde 1995 en adelante debido a diferentes causas.

En primer lugar, el proceso de estabilidad económica estimuló la industria de la construcción y favoreció nuevos desarrollos inmobiliarios.

En segundo lugar, la construcción de importantes obras viales (redes de autopistas metropolitanas) impulsó localizaciones más alejadas de la Ciudad de Buenos Aires.

En tercer lugar, el rendimiento de los negocios inmobiliarios alentó a los propietarios de grandes fracciones de tierras destinadas a usos agropecuarios a vender y a participar en los nuevos desarrollos inmobiliarios.

Y por último, la legislación en materia urbanística demasiado flexible o, a veces inexistente, facilitó el camino a los incorporadores de suelo urbano, quienes ubicaron sus productos inmobiliarios en la forma más rentable haciendo caso omiso a la planificación urbana. De esta forma, la expansión metropolitana fue guiada por los procesos de mercado, limitándose los municipios a aprobar transformaciones territoriales que modificaban

Ordenamiento territorial y producción inmobiliaria. La intervención de los actores privados en el corredor sudoeste de la región metropolitana de Buenos Aires (Argentina)

Sonia Vidal-Koppmann

sustancialmente el ordenamiento urbano, generando un nuevo patrón de urbanización: la ciudad privada difusa y fragmentada.

Sin embargo, las dispares condiciones de la región metropolitana en cuanto a sus dimensiones físico-geográficas y socio-económicas hicieron que este fenómeno se desarrollara en forma diferencial según los ejes de expansión urbana convergentes hacia la ciudad primacial.

Notoriamente, el mayor crecimiento de las urbanizaciones privadas coincidió con la traza del denominado corredor Norte y Noroeste. En efecto, a lo largo del Acceso Norte – Autopista Panamericana se han localizado un 74% de estos nuevos productos inmobiliarios contra el 10,6% y el 15,4% de las localizaciones en los corredores Oeste y Sudoeste.

Cuadro 1: Urbanizaciones privadas en la región metropolitana de Buenos Aires

CORREDOR	URBAN. PRIV.	PORCENTAJE	OBSERVAC.
Norte	185	36,3%	7 megaproyec*
Noroeste	193	37,7%	3 megaproyect
Oeste	54	10,6%	2 megaproyect.
Sur-sudoeste	79	15,4%	10 megaproyect

Fuente: elaboración propia sobre la base de información publicada, 2011

- Megaproyectos: conjuntos de barrios cerrados con mix de usos del suelo

Analizando el Cuadro 1 se puede observar la importante diferencia en lo referente a cantidad de emprendimientos. Como primera explicación puede argumentarse que tanto en la zona norte como noroeste de la región, las comunicaciones y la infraestructura vial favorecieron los desarrollos inmobiliarios.

A su vez, algunos de los municipios en esta área (Tigre, San Isidro, Pilar, Escobar, entre otros) se comportaron como fuertes receptores de las inversiones en este rubro, creando un ambiente de negocios amigable para concretar las operaciones del mercado inmobiliario. La normativa urbanística fue decisivamente permisiva para albergar emprendimientos privados de distintas dimensiones y tipologías.

Asimismo debe destacarse que municipios como Tigre, Pilar y Escobar poseían (y aún siguen teniendo) vastas zonas cubiertas por humedales o fracciones importantes destinadas a usos rurales. La disponibilidad de tierras bien comunicadas con la ciudad de Buenos Aires fue un incentivo importante en la concreción del “fenómeno country”.

También contribuyó la existencia de antiguos cascos de estancias y de casas quintas para afianzar el proceso de construcción de residencias de fin de semana en barrios cerrados y clubes de campo. Entre 1960 y 1980 la burguesía industrial invirtió en las residencias de fin de semana ubicadas mayoritariamente en el corredor norte; aprovechando la ventaja de las comunicaciones. Mientras que a las residencias de fin de semana de la zona norte y noroeste se podía llegar a través de las rutas nacionales N° 8 y 9 y de algunos ramales del ferrocarril, en el resto de la región las vías de comunicación no eran tan fluidas.

La expansión de los emprendimientos privados hizo eclosión a mediados de la década del '90 con la proliferación de la tipología "barrio cerrado". Las ventajas de esta tipología urbanística sobre el resto de los emprendimientos eran evidentes: estos barrios no necesitaban una infraestructura deportiva interna de importancia; sus dimensiones podían ser variables; los propietarios no debían pagar ninguna membresía y la ubicación del conjunto residencial era totalmente flexible. Los barrios cerrados se convirtieron en un producto inmobiliario ubicuo y captaron la demanda de usuarios que los adoptaron como lugares de residencia permanente.

Los grandes equipamientos comerciales y los centros educativos y de salud privados acompañaron este proceso y reforzaron la oferta de las zonas residenciales para una población de buen poder adquisitivo.

Por otra parte, la declinante situación económica que comenzó hacia fines de los '90, fue indudablemente un factor negativo que los desarrolladores transformaron en oportunidad; ya que muchas familias debieron optar por residir en la ciudad o mudarse a su segunda residencia, y en esta decisión influyeron las condiciones de calidad de vida que ofrecían las urbanizaciones privadas.

El punto de desaceleración del crecimiento inmobiliario lo marcó la crisis institucional y financiera de 2001, que frenó casi todos los emprendimientos y obligó a los desarrolladores a rearmar su estrategia de marketing. Los actores privados lograron revertir la tendencia y a partir de 2003 en adelante, convencieron a los inversionistas con el argumento de que la mejor forma de mantener y hacer crecer el capital era "transformándolo en ladrillos" (Vidal-Koppmann, 2007). Es precisamente en este momento, donde se vislumbra la posibilidad de expansión de otras zonas de la región

metropolitana en las cuales aún los valores del suelo eran bajos y existían grandes fracciones para lotear.

La mira de los desarrolladores apunta, entonces, hacia las zonas sur y suroeste en las cuales desde el año 2000 en adelante se fueron terminando y ampliando las obras de infraestructura vial. Dos autopistas (Buenos Aires – La Plata y Ezeiza – Cañuelas) y su conexión con rutas provinciales ensanchadas y pavimentadas conformaron el nuevo corredor de desarrollo de emprendimientos inmobiliarios.

Caracterización del “corredor verde” Canning - San Vicente

El denominado corredor verde que enlaza los municipios de Ezeiza, Esteban Echeverría, Presidente Perón, San Vicente y Cañuelas, reúne un conjunto de localidades a lo largo de dos autopistas y de su continuación por dos rutas provinciales, como puede observarse en la Figura 1.

Se trata de un producto creado por los desarrolladores inmobiliarios que posee la particularidad de afectar terrenos en diferentes municipios y estar pensado en conjunto como una gran franja de superficie donde, además de emplazarse todo tipo de urbanizaciones cerradas, se ubican centros comerciales y de servicios.

El “Corredor verde Canning – San Vicente” constituye un ejemplo de expansión del urbanismo privado a través de vías rápidas de comunicación: la autopista Ricchieri, la autopista Ezeiza-Cañuelas y las rutas provinciales 52 y 58. Se trata de un proceso de incorporación zonas urbanizadas fuera de las ciudades pre-existentes; que va invadiendo y fragmentando áreas rurales, gestando “urbanización sin urbanismo” (Xavier Pereira, 2008).

A lo largo de las trazas viales mencionadas se han construido 25 urbanizaciones privadas y se encuentran en proyecto de concreción alrededor de 15 más.

En su mayoría estos conjuntos se concentran en la localidad de Canning, situada en los municipios de Ezeiza y Esteban Echeverría.

Aproximadamente el 80% de los emprendimientos privados (edificados y en construcción) en esta zona se emplazan a lo largo de la ruta provincial 52 que divide a ambos municipios a la altura de la localidad de Canning; y a uno y otro lado de ella, el

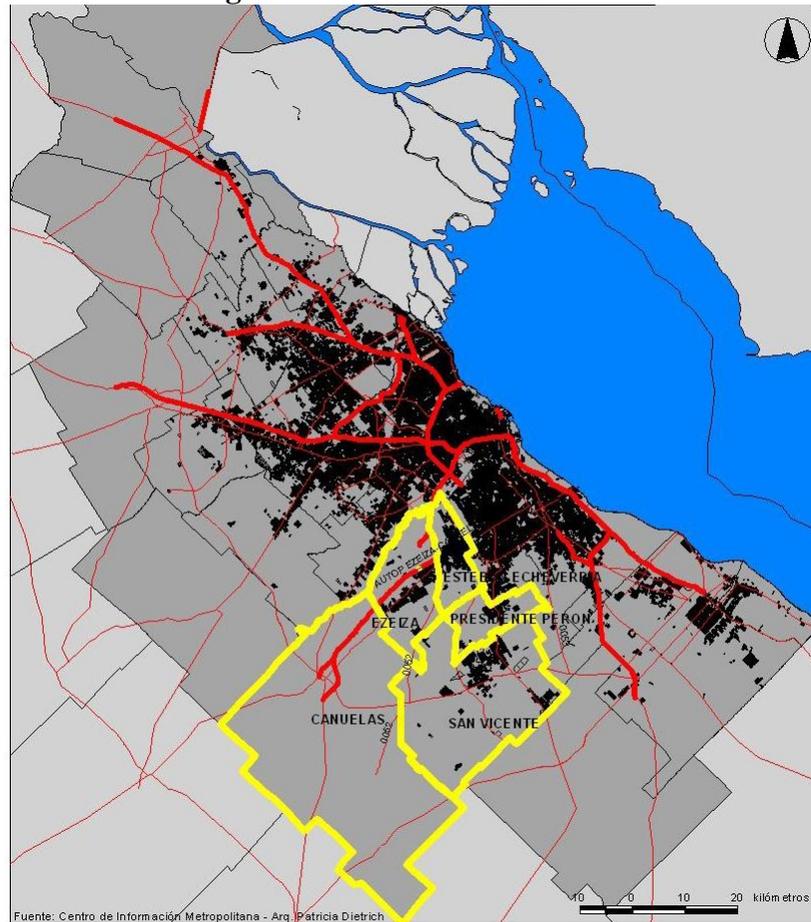
Ordenamiento territorial y producción inmobiliaria. La intervención de los actores privados en el corredor sudoeste de la región metropolitana de Buenos Aires (Argentina)

Sonia Vidal-Koppmann

“corredor verde” va sumando nuevos proyectos. La capacidad potencial de habitantes del conjunto de estos barrios cerrados y clubes de campo llegaría aproximadamente a los 73.000, en contraste con la población residente de Canning, que según los últimos datos censales llega a unos 10.000 habitantes.

Cabe aclarar que el cálculo de población potencial se realizó considerando la cantidad de hectáreas de los actuales emprendimientos y la normativa que indica que la densidad de las urbanizaciones privadas no debería superar los 40 habitantes por hectárea (Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, Decreto Ley 8912). No obstante, hay que admitir que la cifra obtenida podría variar sensiblemente con la incorporación de tipologías tales como los condominios en vertical cuyas densidades no han sido estimadas por falta de información, y por los mega-emprendimientos, cuyos barrios poseen diferentes densidades.

Figura 1: Área de estudio



Fuente: CIM –FADU-UBA, Cart: P. Dietrich, 2010

Ordenamiento territorial y producción inmobiliaria. La intervención de los actores privados en el corredor sudoeste de la región metropolitana de Buenos Aires (Argentina)

Sonia Vidal-Koppmann

Los distritos presentan muchas características en común a pesar de que en cada uno de ellos rige una normativa urbanística propia que responde a las disposiciones generales del decreto Ley Provincial 8912 de Usos del Suelo y Ordenamiento Territorial,

En el Cuadro 2 se han colocado algunos indicadores para poder señalar los aspectos en común entre ellos.

Cuadro 2: Características de los municipios del corredor sudoeste

MUNICIPIO	SUP. KM2	POBLAC . 2010	CRECIM . 2001/10	CRECIM. 1991/2001	DENSIDA D Hab/Km2	POBLAC . NBI
EZEIZA	243,02	160.219	26,34%	57,80%	532,0	26,10%
ECHEVERR	223,00	298.814	3,64%	23,00%	1531,5	20,40%
P. PERÓN	121,00	81.147	25,82%	45,70%	497,4	30,00%
CAÑUELAS	1.203,00	50.526	15,73%	35,40%	35,4	16,60%
S. VICENTE	666,00	59.708	25,42%	29,40%	66,9	23,10%

Fuente: elaboración propia sobre la base de los datos provisionales del Censo Nacional 2010.

En principio cabe señalar que todavía en la actualidad, las localidades urbanas ubicadas en estos municipios, pueden definirse como ciudades intermedias, rodeadas de vastas fracciones rurales.

Estos núcleos urbanos tienen en común serias deficiencias en la provisión de equipamientos y servicios; y los funcionarios municipales del sector de Planificación y Ordenamiento Urbano coinciden en que uno de los problemas más graves que enfrentan es la falta de tierras para la localización de conjuntos habitacionales de interés social.

Surge de la lectura del Cuadro 2 que tanto Cañuelas como San Vicente están dentro de lo que podría considerarse como municipios predominantemente rurales, con escasa población y con densidades promedio muy bajas. Ambos pertenecen a la denominada “cuenca lechera” y la mayor superficie de sus territorios está destinada a explotaciones agropecuarias. Aún así, comparten con el resto de los otros la importante cifra de población con necesidades básicas insatisfechas, en especial en lo relativo a requerimientos habitacionales.

El principal problema consiste en la falta de tierras públicas para generar operaciones de desarrollo urbano. No sucede lo mismo con los emprendimientos privados, ya que el mercado inmobiliario cuenta con recursos para la adquisición de suelo y además, logra cambios en las zonificaciones para poder implantar usos urbanos en zonas rurales.

Puede afirmarse que en forma similar a lo que sucedió en las zonas norte y noroeste de la región metropolitana, se asiste a una doble dinámica urbana: por un lado, el proceso de desarrollo de las localidades que va siempre a la zaga del crecimiento demográfico, desatendiendo sus necesidades más perentorias; por otro, el desarrollo pujante de los emprendimientos de urbanización privada, que sigue incorporando fragmentos urbanos de baja densidad, alejados de las localidades.

Otro punto en común es que, históricamente, los municipios de la zona sur de la región metropolitana han quedado rezagados de los procesos de desarrollo urbano, presentando situaciones de inequidad en la distribución de inversiones.

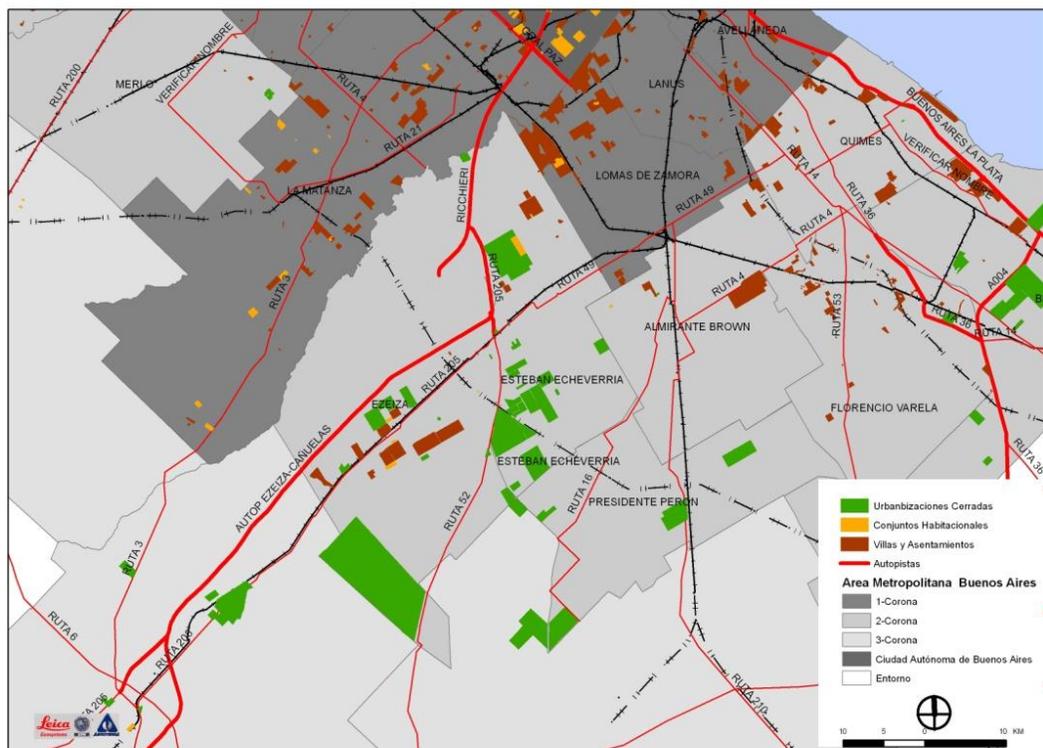
La presencia de basurales clandestinos a cielo abierto, los arroyos contaminados por el vertido de efluentes industriales y/o domiciliarios; o los suelos degradados por la extracción de recursos minerales, son algunas debilidades que se detectan en casi todos ellos y que contrastan con potencialidades tales como contar con formaciones arbóreas naturales; con atractivos paisajísticos (espejos de agua), o bien, con lugares con un rico patrimonio arquitectónico, aún no explotados.

En tercer lugar, se observa que en cuatro de los cinco municipios que integran el corredor verde, se localizan mega-proyectos que pretenden emular a las ciudades privadas emplazadas en la zona norte de la región (Pilar del Este, Nordelta, Villanueva, etc.). Paradójicamente en estos territorios los planes de vivienda social impulsados por el Ministerio de Planificación Federal (Plan Federal de Construcción de Viviendas) se localizan en zonas alejadas de las plantas urbanas por ser el suelo urbano un recurso escaso; y entretanto, las urbanizaciones privadas también coinciden en estas localizaciones ya que el precio de la tierra es conveniente para los negocios inmobiliarios.

De esta forma aparecen islas urbanas de diferentes categorías: las tierras apropiadas por las clases más pobres, la vivienda social desintegrada y los enclaves de quienes “huyen” de la ciudad abierta. En el sector donde se va expandiendo la cuña de riqueza, los

archipiélagos urbanos (De Mattos, 2004:36) jalonan el paisaje agropecuario según puede verse en la Figura 2.

Figura 2: Corredor Verde Canning – San Vicente



Fuente: Centro de Información Metropolitana (FADU-UBA), Cart: P.Dietrich

En cuarto lugar, hay que destacar una desaceleración en el crecimiento poblacional en el último período intercensal, si se lo compara con el período precedente. En general, casi todos los municipios del segundo y tercer cordón de la región metropolitana se ha evidenciado esta desaceleración y algunos investigadores (Abba, 2011) consideran que las magras condiciones del empleo en la región es una de las principales causas.

“En este caso se observa un fuerte patrón re-centralizador del cambio de tendencia que muestra la caída de las tasas de la 3ª. Corona y la moderación en la 2ª. Corona; y la recuperación de la Ciudad Central y de la 1ª. Corona que refuerzan el patrón de centralidad de la Buenos Aires Metropolitana (...) El sesgo señalado, más heterogéneo al interior de los distritos, muestra la circunstancia de que las jurisdicciones que evidencian

mayor recuperación, parecieran ser aquellas en las que las tasas de industrialización y en particular la presencia de PYMES en sus territorios son mayores, no se observa el mismo dinamismo en las jurisdicciones con un sesgo más residencial” (Abba, 2011:4).

Tomando en cuenta esta explicación, podría interpretarse el bajo crecimiento del municipio de Esteban Echeverría en los últimos nueve años. En este distrito, la localidad de Canning es la que ha concentrado la mayor radicación de urbanizaciones residenciales, a las que han acompañado la localización de comercios y servicios; pero no ha ocurrido un repunte del sector industrial. Por lo tanto, el municipio se está convirtiendo en una especie de “distrito dormitorio”, con flujos diarios de población hacia la Ciudad de Buenos Aires, tendencia que sus autoridades pretenden revertir.

No obstante, el porcentaje de crecimiento de los cuatro casos (con la excepción de Echeverría) duplica el promedio de crecimiento de la provincia de Buenos Aires que fue del 12,7%, de acuerdo con los primeros datos censales publicados.

En esta apreciación se basan los emprendedores privados para afirmar que “los countries han sido el eje del crecimiento” (Diario La Nación, 9 de enero de 2011); y además para remarcar que el corredor verde creció en un promedio del 22%, superando a otras zonas de la región metropolitana. Señalan como una de las causas el crecimiento del municipio de San Vicente (35%) y de Ezeiza (34%), debido al auge de las urbanizaciones privadas en donde la población residente es de carácter permanente.

“Alentados por el ensanche y repavimentación de la ruta 52-58, que permite un mejor acceso a la zona, muchos ciudadanos bonaerenses porteños han decidido en la última década disfrutar de cerca el ambiente...” (Entrevista del Diario La Nación a un desarrollador inmobiliario, 9 de enero de 2011).

El comentario precedente nos lleva a hacer una reflexión sobre el entorno que rodea al corredor verde. En efecto, todos los municipios que lo integran están englobados en el área de influencia de la cuenca de los ríos Matanza-Riachuelo; es decir, la cuenca que posee el mayor grado de contaminación, tanto hídrica, como del suelo y del aire, de la RMBA. Difícilmente podría pensarse que el corredor verde escapa a estas condiciones de contaminación, sólo disfrazada esta situación mediante la creación de “naturaleza

artificializada”; es decir, modificando el relieve y algunos cursos de agua y generando un urbanismo privado poco sustentable en el tiempo (Pirez y Ríos, 2007:12).

Reflexiones finales acerca de las nuevas estrategias privadas y el ordenamiento urbano-territorial de la región metropolitana

Más allá de ser otro capítulo en lo que se refiere a la reproducción de las urbanizaciones cerradas, con su complemento de equipamientos de gran envergadura para comercio y servicios; el denominado “corredor verde Canning – San Vicente” presenta características de un tipo de ordenamiento urbano-territorial que puede impactar fuertemente sobre la estructura de los municipios, en particular, y de la región metropolitana, en general.

La materialización de una “cuña de riqueza”, casi autónoma con respecto al entorno circundante que, según la visión de la dinámica inmobiliaria urbana, conforma una de las zonas de mayor impulso en la actualidad; motiva la necesidad de un estudio más detallado para comprender y explicar el devenir del urbanismo privado.

Este proceso de creación de nuevos territorios urbanos en la zona sur de la región, comenzó a acelerarse después de la crisis de 2001 y se encuentra directamente asociado a la ampliación de la red vial de autopistas, específicamente a la traza de la autopista Ezeiza – Cañuelas, a la culminación de las obras de la autopista Buenos Aires – La Plata (Blanco, 1999:5; Ciccolella, 2004:57), y al uso intensivo del automóvil particular como medio hegemónico de transporte (Kralich, 1999:12; Blanco, 2005:5).

Si bien hay una complejidad de factores que podrían explicar el crecimiento socio-demográfico de los municipios de esta sub-región; indudablemente, el aumento de urbanizaciones privadas con la consecuente aparición de centros comerciales, y la posibilidad de nuevas fuentes de trabajo en la industria de la construcción y en servicios, pueden ser considerados como factores de peso.

En este sentido debe remarcarse que el aumento demográfico no sólo responde a los nuevos habitantes de las urbanizaciones, cuya cifra en valores absolutos no es alta; sino que también habría que tener presente la llegada de inmigrantes provenientes del interior del país y de países vecinos, que se han instalado en forma precaria en asentamientos

irregulares. Tanto la corriente migratoria de las clases medias y medio-altas como la de las clases populares, parecerían estar directamente relacionadas entre sí, mediante la oferta y demanda de servicios, situación que ha sido expuesta por muchos científicos sociales (Castells, 2001; Sassen, 1999, entre otros).

Cabe señalar que este proceso en el corredor sudoeste parecería constituir una réplica de lo acontecido en las sub-regiones metropolitanas norte y noroeste, las que concentran alrededor del 74% de los proyectos de urbanizaciones cerradas; sin embargo, conviene destacar que existen algunas diferencias propias de esta “segunda ola urbanizadora.”

En primer lugar, se destaca una cuestión de escala. Las urbanizaciones cerradas en los municipios de zona norte y noroeste (Tigre, Pilar, Escobar, entre otros) se han ido expandiendo dentro de cada partido sin existir una visión integradora. Vale decir, que los desarrolladores fueron sumando proyectos y aprovechando los beneficios de una economía de agregación, sin una idea rectora de conjunto.

A la inversa, el denominado corredor verde parecería pensado a priori con un nuevo concepto de ir integrando propuestas de desarrollos urbanísticos que trascienden los límites jurisdiccionales de los municipios. La “cuña de riqueza” va englobando localidades, a la par que segrega territorios poco atractivos para los emprendimientos privados.

En términos de ordenamiento territorial, todos los municipios afectados deberían poseer una normativa urbanística similar, para que los emprendimientos en diferentes jurisdicciones se rigieran por las mismas reglas. Esto en la actualidad no sucede y, por lo tanto, se generan situaciones diferenciales en los distritos con respecto a la recepción de urbanizaciones privadas.

En segundo lugar, cabe remarcar la fuerte inversión de capitales en mega-proyectos que según la opinión de los desarrolladores, liderarán el proceso de expansión de este eje de urbanización. En este sentido, debe mencionarse que algunos de estos emprendimientos han sido concebidos como una propuesta turística con el diseño de hoteles de alta gama en complementariedad con clubes de golf y/o de equitación, dentro de los perímetros vallados; y otros como el germen de un área de nueva centralidad.

El “mix de usos del suelo” que es una de las características distintivas de estos productos inmobiliarios, implica la demanda de excepciones en la normativa urbana vigente. Situación que da lugar, en la mayoría de los casos, a improvisaciones que atentan contra un ordenamiento territorial planificado y sustentable.

Y en último término, merece señalarse la búsqueda desde un principio, por parte de los desarrolladores, de la concertación con actores públicos para re-zonificar áreas que permitan viabilizar los nuevos emprendimientos. También en este sentido debe remarcarse el surgimiento de asociaciones entre emprendedores, empresas y vecinos *countristas* para analizar y definir lineamientos estratégicos.

Es indudable que la participación y la concertación de intereses públicos y privados constituyen factores claves de un urbanismo realista y sostenible. No obstante, en el caso de estudio las formas para poner en marcha estos procesos de concertación, no han sido debidamente instrumentadas.

En algunos de estos municipios se observa la presión de los intereses privados y el desconcierto de los funcionarios para tomar decisiones con respecto a cuestiones ambientales y de ordenamiento territorial. O en el peor de los casos, se observa también la recepción de proyectos de gran envergadura, sólo porque representan nuevas inversiones en el territorio.

De existir estudios en detalle sobre las fortalezas y debilidades que plantean los nuevos emprendimientos; y además, de que dichos estudios tuvieran la difusión necesaria entre técnicos y políticos, se lograría capitalizar un conjunto de experiencias ya realizadas, que servirían de guía para la planificación y la toma de decisiones.

Para concluir, sobre la cuestión de las nuevas estrategias implementadas por los desarrolladores habría que intentar analizar los dispositivos adecuados de concertación, anteponiendo los intereses de los ciudadanos a los de los capitales financieros que sólo van en pos de la mayor rentabilidad. La idea no sería frenar las posibles inversiones sino controlarlas y canalizarlas hacia una redistribución en el territorio que mejore las actuales condiciones de calidad de vida.

Con instrumentos de planificación y gestión adecuados, los actores públicos y privados podrían crear sinergia para generar oportunidades tendientes a favorecer el desarrollo urbano y a consolidar el ordenamiento territorial de la región.

Bibliografía

Abba A. “Revelaciones de los datos provisionales del Censo 2010 ¿Una nueva realidad de Buenos Aires Metropolitana?”, Publicación on-line del Observatorio Metropolitano Local – UOLBAM, Buenos Aires: CiHAM, FADU, UBA, 2011.

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

----- (1999). Transporte y espacio urbano en Buenos Aires. Reestructuración de la red de autopistas metropolitanas y cambios en la organización espacial. Primer Encuentro Internacional Humboldt. Buenos Aires: Centro de Estudios A. Von Humboldt. Versión en CD-Rom.

Castells M. (2001). La era de la información. Vol. I: La sociedad red. 3ª. Ed. México: Siglo XXI Editores.

Ciccolella P. (2004). “Metrópolis en transición: Buenos Aires al desnudo entre la expansión económica y la crisis”. En Aguilar A. (Comp.), *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países* (pp. 53-77). México: Honorable Cámara de la LIX Legislatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

De Mattos C. (2004). “Santiago de Chile de cara a la globalización ¿otra ciudad?” En Aguilar A. (Coord.), *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países* (pp.19-52). México: H. Cámara de Diputados de la LIX Legislatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

Kralich S. (1999). “Aptitud de la red de transporte urbano para la delimitación de la metrópolis en expansión”. En Actas del V Seminario Internacional de la RII. Toluca: Red de Investigadores Iberoamericana sobre Globalización y Territorio. CD-Rom.

Pirez P. y Ríos D. “Urbanizaciones cerradas en áreas inundables del municipio de Tigre ¿producción de espacio urbano de alta calidad ambiental?”, Revista EURE, vol. 34, n°101, Santiago de Chile, abril 2008.

Sassen S. (1999). *La ciudad global*. New York, Londres, Tokio. 1ª. Edición en castellano. Buenos Aires: Eudeba.

Xavier Pereira P. (2008). [São Paulo: globalização e transição metropolitana](#). En *Scripta Nova*, Vol. XII, N° 270, 1° de agosto de 2008. Barcelona: Universidad de Barcelona.

Vidal-Koppmann S. (2008) Mutaciones metropolitanas: de la construcción de barrios cerrados a la creación de ciudades privadas. Balance de una década de urbanización privada en la región metropolitana de Buenos Aires. En *Scripta Nova*, Vol. XII, N° 270, 1° de agosto de 2008. Barcelona: Universidad de Barcelona.