

Paper

Nuevas fronteras del urbanismo privado. Conglomerados de urbanizaciones privadas y fragmentación de la periferia metropolitana de Buenos Aires (Argentina)

Vidal-Koppmann, Sonia

sonia.vidalk@gmail.com

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Centro de Estudios del Transporte Metropolitano (CETAM). Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Palabras clave

Fronteras urbanísticas, Mutaciones socioterritoriales, Conglomerados de urbanizaciones, Regiones metropolitanas, Buenos Aires.

Resumen

El crecimiento de las urbanizaciones privadas cuyo número asciende a más de quinientas en la periferia de la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA), marca una nueva tendencia: la consolidación de fronteras urbanísticas en el territorio.

Ya no se trata de archipiélagos urbanos que modifican la morfología del paisaje suburbano; sino de conglomerados de conjuntos residenciales cerrados de grandes dimensiones, que de manera aleatoria dividen o encierran localidades pre-existentes.

La normativa de ordenamiento territorial, tanto en el caso de Buenos Aires como en el de otras áreas metropolitanas de América latina, no ha podido

controlar el fenómeno de agregación entre urbanizaciones privadas, que responden a una estrategia de marketing de los desarrolladores inmobiliarios.

Por lo tanto, esta presentación tiene por finalidad intentar explicar el impacto de este fenómeno disruptivo en los procesos de suburbanización. Para ello plantaremos las relaciones entre los conglomerados de urbanizaciones privadas y los circuitos de movilidad urbana metropolitana; y además, consideraremos el surgimiento de centralidades extra-urbanas, que contribuyen a generar procesos de fragmentación y de desigualdad socio-territorial.

Finalmente, resta agregar que la presente investigación se encuadra en los enfoques teórico-conceptuales del Urbanismo frente a las desigualdades socio-espaciales (Harvey, 2007), de las cuestiones relativas a la injusticia espacial (Soja, 2014) y de las multiterritorialidades de las regiones globalizadas (Haesbaert, 2004). Asimismo que para su implementación se adoptó una metodología que combinó técnicas de análisis cualitativas y cuantitativas, sustentadas por el trabajo de campo.

Introducción

El crecimiento sostenido de urbanizaciones cerradas en la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) durante más de tres décadas ha ido marcando diferentes ciclos en la morfología urbana y en el ordenamiento espacial.

El paisaje de la periferia metropolitana conformado por un archipiélago de fragmentos semi-urbanos dispersos, fue adquiriendo a lo largo del tiempo un nuevo orden basado en un incipiente proceso de aglomeración de emprendimientos privados.

Sin embargo, no parece casual este agrupamiento de urbanizaciones; más bien podría considerarse como el resultado de la saturación de determinadas zonas del periurbano, que se muestran atractivas para este tipo de desarrollos inmobiliarios.

En este sentido, si una de las ventajas comparativas para la localización de urbanizaciones privadas es su proximidad a vías de circulación de alta velocidad, entonces los corredores viales metropolitanos son un indiscutible factor de atracción.

La idea de apartarse en términos de distancias geográficas de la principal ciudad metropolitana (Buenos Aires); y la necesidad de estar muy cerca de ella

en términos de tiempos de viaje, perfila un conglomerado de urbanizaciones con efectos de “barrera” para el ordenamiento urbano-territorial.

En esta nueva morfología del paisaje periurbano, se pueden observar localidades menores “encerradas” por el urbanismo privado, o ciudades intermedias con su expansión limitada por estas nuevas fronteras. Esta estructura de la periferia metropolitana forma parte del desafío que debería encarar el desarrollo territorial, en particular en el caso de Buenos Aires.

De esta manera, los avances del urbanismo de mercado y las nuevas territorialidades que va generando, nos llevan a plantear los siguientes interrogantes: ¿la aglomeración de emprendimientos urbanísticos es producto de una lógica de evolución, o constituye un salto de escala del concepto de urbanización privada?, ¿en qué categoría político-administrativa se englobaría un agrupamiento de este tipo de urbanizaciones dentro del territorio metropolitano? ¿Existe alguna limitación legal y urbanística para la localización en relación de vecindad de los conjuntos residenciales cerrados?

Para analizar estas cuestiones y teniendo en cuenta nuestras investigaciones previas, identificamos dos tipos de situaciones que nos interesa exponer como tema de discusión:

- a) La frontera físico-urbana de los conglomerados de urbanizaciones que crean un efecto “*cluster*” en torno a la expansión espontánea y/o planificada de las localidades abiertas.
- b) La integración de megaproyectos urbanos dentro del sistema de localidades de los municipios en relación con la zonificación vigente. Ambas situaciones constituyen un aspecto de relevancia en la transformación socio-territorial de ciudades y regiones; y nos atrevemos a afirmar que han sido dejadas de lado sistemáticamente en los procesos de planificación, aumentando las desigualdades e inequidades del desarrollo urbano.

Nuevas fronteras interurbanas: casos-testigo

La evolución urbanística de los emprendimientos residenciales privados, cuyo número asciende a más de quinientos, en la periferia de la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA), marca una nueva tendencia: la consolidación de fronteras físicas en el territorio.

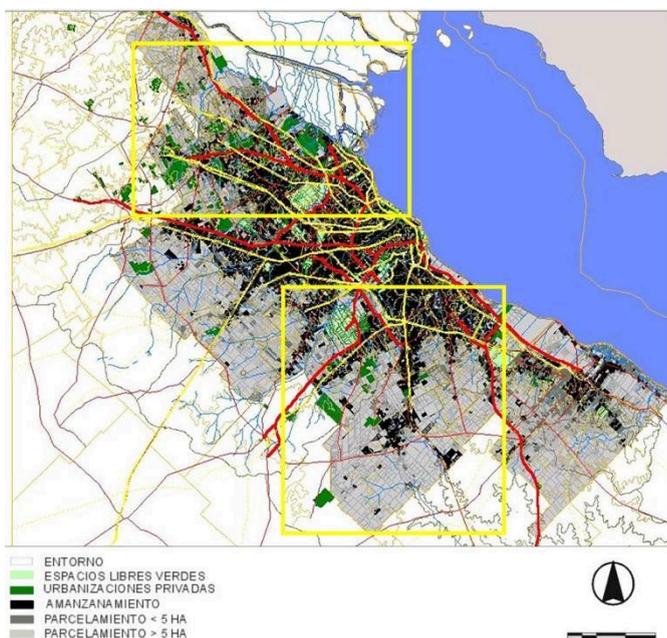
Ya no se trata de fragmentos de ciudad que modifican la morfología del paisaje suburbano; sino de conglomerados de conjuntos residenciales cerrados de grandes dimensiones, que de manera aleatoria dividen o encierran localidades pre-existentes.

La normativa de ordenamiento territorial, tanto en el caso de Buenos Aires como en el de otras áreas metropolitanas de América latina, no ha podido controlar el fenómeno de agregación entre emprendimientos.

Por lo tanto, nos planteamos como objetivo, en primer lugar, analizar estos escenarios de “encerramiento” producidos por las nuevas urbanizaciones en localidades de diferente escala, y sus consecuencias con respecto a la expansión futura de las mismas. Y en segundo término, describir los impactos ambientales y territoriales generados por mega-proyectos urbanos (ciudades privadas) en relación con su entorno inmediato.

Consideramos que estos objetivos nos servirán para explicar el concepto de asfixia por urbanización. Para ello nos enfocaremos en diferentes casos en los corredores viales norte y sudoeste de la RMBA, señalados en la Figura 1.

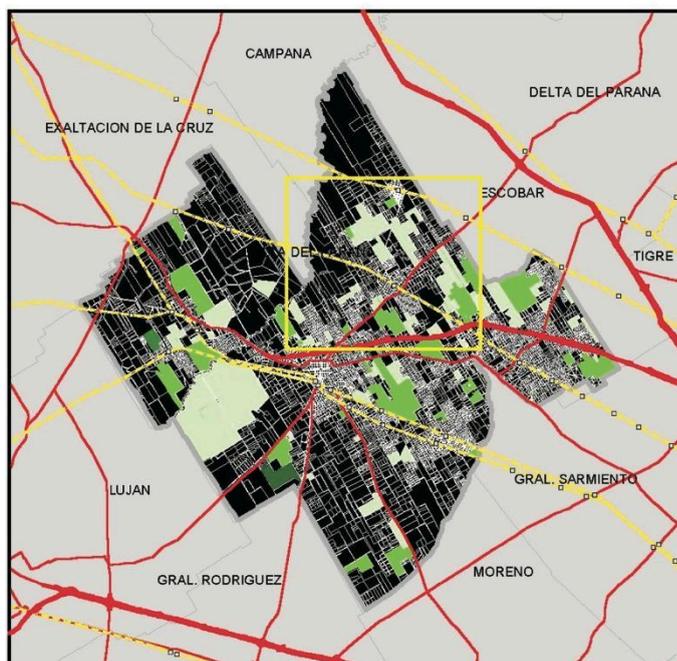
Figura 1: Áreas de estudio en la región metropolitana de Buenos Aires



Fuente: Centro de Información Metropolitana, FADU-UBA, 2020.

En el presente trabajo presentaremos tres casos significativos: dos de ellos ubicados en la subregión norte (municipio de Tigre) y noroeste (municipio de Pilar) y el tercero en la subregión sudoeste (municipio de Esteban Echeverría). El municipio de Pilar es altamente representativo del fenómeno del urbanismo de mercado, ya que concentra alrededor de 200 urbanizaciones cerradas de distintas tipologías (casi un 40% del total de la RMBA) (Vidal-Koppmann, 2014). Particularmente, nos interesó el caso de la ciudad privada Pilar del Este, cuyo emplazamiento ha separado a dos localidades menores de 10.000 habitantes y vecinas entre sí: Zelaya y Villa Rosa. Según puede verse en la Figura 2, esta ciudad privada en vías de consolidación crea una frontera disruptiva entre los dos núcleos urbanos, alterando las condiciones de funcionalidad pre-existentes.

Figura 2: Municipio de Pilar



Fuente: Centro de Información Metropolitana, FADU-UBA, 2020.

Como puede observarse, la barrera urbanística que conforma esta ciudad no solo separa, sino que también constituye un freno a la futura expansión de ambas localidades. Cabe agregar que no es el único caso en este municipio, por ejemplo, la pequeña localidad de Manzanares (de aproximadamente 5.000 habitantes) presenta rodeado todo su perímetro de urbanizaciones cerradas.

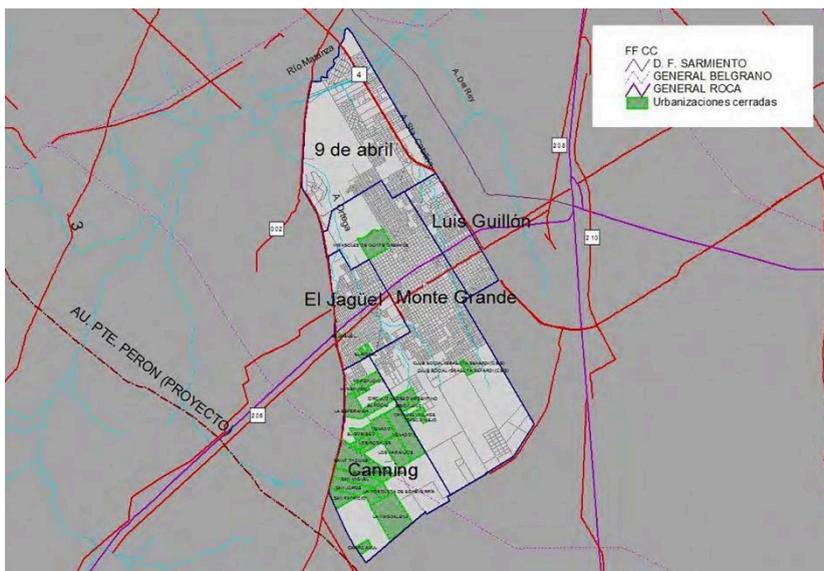
El segundo de los ejemplos, también localizado en la zona norte de la RMBA, se encuentra en el municipio de Tigre. Es el caso de dos ciudades privadas muy próximas entre sí (Nordelta y Villanueva), y con un crecimiento dinámico en los últimos veinte años. Ambas se han edificado en una subregión geográfica de humedales. El 90% del territorio donde está construida la primera de ellas posee estas características; en la segunda sucede algo similar, y en los dos casos se ha producido una transformación radical en lo que se refiere a modificación del relieve (rellenos y sobre-elevamientos), de los cursos de agua (desvío de arroyos y diseño de lagunas artificiales) y del paisaje natural (Ríos y Pirez, 2008; Pintos y Narodowski, 2012).

La Figura 3 muestra una reproducción de los folletos de marketing de la empresa desarrolladora de Villa Nueva y permite observar cómo ambas ciudades privadas se van acercando y van englobando territorios, que probablemente sean privatizados en el mediano plazo. Además, puede apreciarse que otros barrios cerrados se han adosado, como parte de una estrategia de compartir economías de escala.

De esta forma y en sucesivas etapas el aglomerado de territorios privados va consolidándose y compactándose a lo largo de un corredor vial, estructurando lo que la publicidad inmobiliaria ha dado en llamar “tierra de *countries*”¹.

Figura 3: Ciudades privadas Villanueva y Nordelta, municipio de Tigre

¹ <https://www.lanacion.com.ar/propiedades/el-nuevo-mercado-barrios-cerrados-zona-norte-nid2319321/>



Fuente: Plan de Desarrollo Estratégico Territorial, partido de E. Echeverría, 2015.

Este es uno de los casos que mejor describe el concepto de “asfixia por urbanización”. Actualmente en el partido de E. Echeverría se han construido 37 urbanizaciones privadas (Reporte Inmobiliario.com, 2023) de las cuales la mayor parte se encuentran localizadas en Canning, tendencia que ya aparecía señalada en el diagnóstico del Plan Estratégico de dicho partido (Garay, 2015). Es preciso destacar que todos estos emprendimientos se desarrollan a lo largo de las rutas provinciales 52 y 58 (derivación vial del Corredor Sudoeste Ezeiza-Cañuelas), formando esas fronteras urbanísticas que señalamos en el inicio de este trabajo. Asimismo, en la Figura 4 puede observarse que el ejido urbano de esta ciudad de aproximadamente 15.000 habitantes carece de tierras para su ensanche. Como puede verificarse en la Figura 4, la ciudad abierta ha quedado sitiada por el conglomerado de urbanizaciones. Paradójicamente esta situación ocurre en un municipio que cuenta con un plan estratégico de desarrollo territorial.

En síntesis, el avance del urbanismo de mercado sobre la planificación es un hecho consumado que afecta ciudades y regiones a diferentes escalas. Se trata de un proceso multi-escalar, multi-actoral y multi-sectorial. En los países de América latina, las políticas económicas neoliberales y la discontinuidad de los procesos de planificación han generado este nicho favorable para la reproducción de los capitales financieros en relación con los negocios inmobiliarios (Pereira e Hidalgo, 2008). Por ende, es necesario que las investigaciones aplicadas a los fenómenos urbanos trasciendan los ámbitos académicos y aporten instrumentos y dispositivos a la planificación territorial (Naciones Unidas-CEPAL, 2018).

Ciudades asfixiadas por el urbanismo privado

A través de las investigaciones realizadas durante dos décadas hemos podido dar cuenta de la evolución del fenómeno del urbanismo de mercado,

verificando que su crecimiento ha ido en aumento y que ha sufrido una transformación en lo que se refiere a la producción de los emprendimientos.

En este sentido, hay que destacar que los barrios cerrados ubicuos de la década de 1990 han dado paso a conjuntos de mayor escala: las ciudades privadas. Como así también se observa una transformación topológica consistente en el pasaje de los “archipiélagos de condominios cerrados” a los conglomerados de urbanizaciones privadas, como un *continuum* a lo largo de corredores viales (Vidal-Koppmann, 2018).

Cabe agregar que ninguna de estas mutaciones fueron previstas en los planes de los municipios. Los cambios en la zonificación y las zonificaciones “de excepción” han dado lugar a situaciones irreversibles; tal es el caso de las localidades que se seleccionaron como ejemplo. A partir de su análisis, hemos definido la noción de “asfixia por urbanización”; que permite explicar cómo ciudades de distinta jerarquía y tamaño van quedando cercadas por la consolidación de emprendimientos privados periféricos.

Por otra parte, el concepto anterior se vincula con la noción de “frontera urbanística”. Reflexionando sobre el mismo y comparando casos-testigo hemos podido determinar distintas variantes. Las mismas las clasificamos de la siguiente manera:

- a) La frontera que impide el libre acceso a la urbanización regulada por el perímetro vallado y las entradas con dispositivos de seguridad privada.
- b) Las fronteras generadas alrededor de ciudades por la localización de emprendimientos privados circunvalando su perímetro.
- c) La frontera constituida por la agregación de urbanizaciones privadas sobre ejes viales de alta velocidad.

En cualquiera de los tres grupos precedentes se distinguen el enclaustramiento y la exclusión como factores en común. La barrera de emprendimientos que rodea ciudades, o la que se levanta a lo largo de un eje de circulación, constituyen situaciones que impiden planificar el futuro crecimiento de los núcleos urbanos y el ordenamiento del territorio. Esta agregación de emprendimientos residenciales privados de baja densidad y alto consumo de tierras se va transformando en fronteras reales que condicionan el desarrollo urbano.

Volviendo sobre las tipologías de fronteras mencionadas precedentemente, el formato de diseño urbano más estudiado y que ha dado lugar a mayor cantidad de trabajos académicos, es el primero; es decir, el de la auto-exclusión de la ciudad vallada. Esta primera tipología muestra la barrera del muro perimetral, que controla el acceso de visitantes o de cualquier persona que no habite dentro del conjunto residencial (Pires Caldeira, 2009; Svampa, 2005; Cáceres y Sabatini, 2004).

Esta frontera entre la urbanización privada y su entorno inmediato dio visibilidad a un incipiente fenómeno de fragmentación territorial y de segregación social. En nuestros primeros estudios adoptamos el concepto de “archipiélagos urbanos”, excelentemente definido por C. De Mattos (2015). La frontera creaba una nueva dinámica entre “los de adentro y los de afuera”; pero su irrupción en el ordenamiento territorial fue aceptada mediante sucesivas

modificaciones en las normativas urbanísticas de zonificación de los municipios.

El impacto de los fragmentos urbanos privados esparcidos en la periferia de la RMBA, fue detectado cuando localidades abiertas del entorno sufrieron inundaciones por modificación del relieve o de los cursos de agua. Este es uno de los ejemplos de impacto ambiental más evidentes, pero podrían mencionarse otros, tales como el consumo de suelos productivos, la privatización de áreas de reserva natural, etc.

La segunda de las tipologías, la de las fronteras conformadas por emprendimientos privados que van sitiando ciudades, ha sido muy poco investigada. No obstante, constituye un proceso en franco avance que se presenta en todas las subregiones de la región metropolitana.

Para sostener esta afirmación, los trabajos de campo y las consultas a fuentes secundarias se centraron en los municipios con mayor cantidad de urbanizaciones privadas. De ahí que los tres casos-testigo se seleccionaron en Tigre, Pilar y E. Echeverría.

En estos ejemplos los emprendimientos privados se transformaron en fronteras físicas, que atentan contra posibles ensanches de localidades abiertas (Canning, Manzanares). O bien, constituyen un elemento disruptivo entre núcleos urbanos, forzando a modificar las infraestructuras de movilidad urbana y las prácticas cotidianas de sus habitantes. El caso de las localidades de Villa Rosa y Zelaya en el municipio de Pilar, son un buen ejemplo. Ambas localidades poseen equipamientos básicos y servicios complementarios que se ven perjudicados por la presencia de Pilar del Este, mega-emprendimiento que conforma una frontera divisoria.

Por último, la tercera categoría planteada (conglomerados de urbanizaciones privadas), nos remite a un formato más reciente que altera el sistema de núcleos urbanos tradicional. Ya no se trata de una ciudad privada de grandes dimensiones, sino de una agregación de emprendimientos jalonando un corredor vial. Esta situación no es casual.

Las investigaciones sobre la movilidad urbana y los procesos de suburbanización apuntan a la relación entre el uso intensivo del automóvil y de los transportes privados con los nuevos desarrollos urbanísticos (Blanco y San Cristóbal, 2011). Ello obedece a la necesidad de disminuir las distancias medidas en tiempos entre los emprendimientos y las ciudades metropolitanas (Buenos Aires, La Plata, Córdoba, Rosario, etc.).

Principalmente, la cercanía a las autopistas y corredores de alta velocidad es un factor que genera valor agregado a este tipo de proyectos.

Por otra parte, tanto en la normativa urbanística provincial o municipal no aparece ningún impedimento para que una urbanización privada se sitúe adosada a otra. De esta manera y con el paso del tiempo, se puede apreciar una frontera de barrios cerrados.

En este punto, es preciso destacar dos cuestiones:

- a) El salto de escala que implica pasar de una ciudad privada a un aglomerado urbano, que puede traspasar los límites interjurisdiccionales de los municipios.
- b) La réplica de este fenómeno en distintos corredores del territorio nacional. Como ejemplo de ello, puede mencionarse el conjunto de

barrios y pueblos marítimos privados que está emergiendo a lo largo de la RP 11 (ruta interbalnearia) de la provincia de Buenos Aires (Vidal-Koppmann, 2020).

Frente a estos procesos del urbanismo de mercado, cabría replantearse el rol de la planificación territorial y sus posibilidades de asegurar la sustentabilidad socio-territorial. Indudablemente, se trata de un tema abierto y que debería ser encarado como otro de los desafíos para organizar futuras agendas de trabajo.

Reflexiones sobre las preguntas iniciales

Es bien sabido que gran parte de las investigaciones comienzan a partir de un conjunto de interrogantes que servirán para acotar la temática a estudiar y además, para orientar el diseño del método de investigación y seleccionar el objeto de estudio. Sin lugar a duda, este trabajo no escapa a esa regla y es por ello, que en la “Introducción” planteamos algunas de esas preguntas disparadoras.

En este sentido, las principales cuestiones nos interpelaban sobre una segunda fase en la producción de desarrollos urbanísticos, que podría considerarse como una nueva mutación socioterritorial en las periferias metropolitanas: el paso de fragmentos urbanos a conglomerados de urbanizaciones, y su impacto en el desarrollo territorial.

Por este motivo decidimos enfocar el análisis en las tres preguntas-clave que enunciamos al inicio y en base a ellas, hacer unas breves reflexiones para dejar abierto el debate.

Agrupación de urbanizaciones cerradas: ¿dinámica evolutiva espontánea o planificada por el urbanismo de mercado?

Es evidente que la localización de conjuntos residenciales privados de importantes dimensiones “adosados” unos a otros, no es obra de la casualidad. Esta ubicación de proximidad genera economías de escala, permitiendo compartir servicios y equipamientos.

En segundo lugar, si algunas de estas urbanizaciones vecinas son desarrolladas por una misma empresa, podrían fusionarse, bajo el argumento de conformar una etapa de ensanche.

En tercer lugar, la vecindad impide que otros usos del suelo “invadan” este aglomerado de emprendimientos residenciales; y por ende, adquieren a los efectos del marketing urbano un mayor valor.

Finalmente, todas las urbanizaciones se disponen a lo largo de un corredor de alta velocidad, lo que significa una ventaja en términos de movilidad y comunicación física con ciudades de rango metropolitano.

El impacto de este nuevo formato de sumatoria de urbanizaciones de similares características es alto, y conforma un salto de escala, ya que no se trata de un pueblo privado a la vera de una autopista, sino de una frontera de pueblos privados.

Este tipo de barrera urbanística no es exclusivo de la RMBA. Puede observarse en distintas zonas del país; por ejemplo, en el corredor atlántico bonaerense entre los municipios de La Costa y Pinamar³.

³ Vidal-Koppmann (2024) trabajo publicado en el XVII Coloquio Internacional de Geocrítica, UERJ, Río de Janeiro.

Conglomerados de urbanizaciones: ¿qué sucede cuando traspasan límites interjurisdiccionales?

En algunos de los municipios un mismo mega-emprendimiento compuesto por un conjunto de barrios privados queda emplazado en dos jurisdicciones diferentes. Tal es el caso de proyectos en la localidad de Canning, con un sector de barrios ubicados en el partido de Ezeiza y otro en el de E. Echeverría. Esta es una situación confusa desde el punto de vista administrativo, ya que dentro de un mismo emprendimiento los barrios quedan supeditados a diferentes normativas, que emanan de los respectivos municipios a los cuales pertenecen.

Por el momento, no existe ningún impedimento para que los desarrolladores adquieran una fracción de tierras en un municipio y otra lindera en el municipio vecino, con la intención de construir una segunda etapa del proyecto o asegurar su expansión.

Las consecuencias de esta situación podrían generar condiciones de desigualdad para los habitantes de la urbanización. En tanto que, desde el punto de vista ambiental, las transformaciones en el relieve de un sector, o las modificaciones en cursos de agua (por citar algunas intervenciones en el territorio), podrían impactar en el municipio aledaño. Asimismo, la normativa de diseño urbano y de edificación aplicada a ambos sectores del mismo emprendimiento, también podría ser diferente en razón de pertenecer a dos municipios distintos.

La ubicuidad de los mega-emprendimientos: ¿qué normativa de ordenamiento territorial regula su localización?

El desarrollo de la investigación demostró que los ejemplos seleccionados y descriptos precedentemente eran representativos de situaciones que se replican en diferentes áreas metropolitanas de nuestro territorio. Indagando sobre la normativa en diferentes escalas de planificación territorial (provincial, municipal), se pudo constatar la ausencia de un marco regulatorio en la mayoría de los casos. Aun en provincias como la de Buenos Aires que es pionera en poseer una ley de usos de suelo y ordenamiento territorial⁴, es muy elemental lo que dispone acerca de la localización de urbanizaciones especiales. Por lo general, estas cuestiones de ordenamiento quedan a cargo de los municipios. Y en algunos de ellos que se rigen por un plan estratégico de desarrollo urbano (Echeverría, Pilar, Tigre, Escobar, etc.), la cantidad y la localización de los emprendimientos privados no está debidamente analizado y regulado. Por lo tanto, no debería sorprender que localidades abiertas queden sitiadas por una barrera de urbanizaciones privadas.

Resumiendo, estas reflexiones que acabamos de enunciar solo responden a los interrogantes preliminares de manera parcial. Si seguimos el derrotero completo de las investigaciones (PICT-3351-2016 y PICT-0105-2021), muchas otras cuestiones han ido apareciendo. Ello marca la importancia de la formulación de preguntas que permiten elaborar hipótesis de trabajo y encaminar un proceso de búsqueda de nuevos conocimientos.

⁴ Decreto-ley 8912 de Usos del Suelo y Ordenamiento Territorial, Gobierno de la provincia de Buenos Aires, 1977.

Bibliografía

BLANCO, J. y SAN CRISTÓBAL, D. (2011). Restructuración de la red de autopistas y metropolización de Buenos Aires, *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (5), pp. 73-88.

CÁCERES, G. y SABATINI, F. (2004). *Barrios cerrados en Santiago de Chile: entre la segregación y la inclusión*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

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

GARAY, A. (Coord.) (2015). Informe Final Consolidado. Plan estratégico para el desarrollo territorial del partido de Esteban Echeverría, Provincia de Buenos Aires. La Plata: BID. Disponible en: <https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-loc/BUENOSAIRE/Plan-Estrategico-Desarrollo-Territorial-del-Partido-de-Esteban-Echeverria.pdf>

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

HARVEY, D. (2007). *Espacios del capital*. Madrid: Akal.

HIDALGO, R. y PEREIRA, P. X. (Eds.). (2008). *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina*. Santiago de Chile: Universidad de Sao Paulo – Pontificia Universidad Católica de Chile.

NACIONES UNIDAS, CEPAL (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de desarrollo Sostenible. Una oportunidad para América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: CEPAL.

PINTOS, P. y NARODOWSKI, P. (Comps.). (2012). *La privatopía sacrílega*. Buenos Aires: Imago Mundi.

PIRES DO RIO CALDEIRA, T. (2009). *Ciudad de muros*, 1ª Edición en español. Madrid: Gedisa.

RÍOS, D. y PIREZ, P. (2008). Urbanizaciones cerradas en áreas inundables del municipio de Tigre: ¿producción de espacio urbano de alta calidad ambiental? *Revista EURE*, Vol. XXXIV, (101), pp. 99-119.

SOJA, E. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Madrid: Ed. Tirant.

SVAMPA, M. (2005). *La brecha urbana*. Buenos Aires: Ed. Capital intelectual.

VIDAL-KOPPMANN, S. (2014). *Countries y barrios cerrados. Transformaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ed. Dunken.

VIDAL-KOPPMANN, S. (2018). Los conglomerados de urbanizaciones privadas. Una nueva frontera para el desarrollo urbano-territorial. En: Vidal-Koppmann S. (Comp.) *Dinámica socio-espacial de regiones metropolitanas*, (pp.119-134). Buenos Aires: IMHICIHU-CONICET.

VIDAL-KOPPMANN, S. (2020). Urbanizaciones costeras: consume paisajístico y privatización del Litoral Atlántico. En: SILVEIRA M. L. *et al.* (Coords.). *Ciudad, comercio y consumo. Nuevas perspectivas para la geografía*, (pp.365-380). Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades.