



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

MOVILIDAD Y POBREZA URBANA. Conectividad y marginación social en los
corredores viales de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Sonia Vidal-Koppmann

sonia.vidalk@gmail.com

Universidad de Buenos Aires / CONICET

Argentina



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

RESUMEN

Desde la ampliación y completamiento del sistema de redes de autopistas en la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) a principios del siglo XXI, el paisaje urbano generado por los procesos de acumulación del capital traducidos en especulación inmobiliaria, fue marcando cuñas de riqueza rodeadas por bolsones de pobreza.

Con los corredores viales, el crecimiento de urbanizaciones privadas de elite adquirió un desarrollo inusitado que dejó atrás cualquier intento de regulación urbanística y ordenamiento territorial. A posteriori, este sistema incorporó un nuevo elemento: la aparición de centralidades periféricas competitivas con las áreas centrales de los municipios de la región.

Nuestras investigaciones han destacado la consolidación de dos circuitos fragmentados: uno determinado por la movilidad y el acceso al transporte público; y el otro, definido por la generación de modalidades de transporte semi-público y privado (esencialmente el automóvil).

Ambos ponen en evidencia situaciones de desarrollo urbano desigual y muestran la fuerte inequidad en cuanto al derecho pleno a la ciudad de los distintos estratos de población que la habitan.

Las políticas de transporte y ordenamiento territorial para la RMBA de la actual gestión de Gobierno están lejos de proponer soluciones que mejoren la conectividad y achiquen la marginación de los sectores más vulnerables.

Asimismo es poco eficiente la conexión de las localidades suburbanas con las nuevas centralidades periféricas; y se nota la falta de integración de las áreas suburbanas intersticiales, que parecerían quedar segregadas en forma definitiva, aumentando la fragmentación socio-territorial. Se observa la brecha entre la planificación de los usos del suelo y la planificación sectorial del transporte, demostrando nuevamente



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

que son los procesos de financiarización de lo urbano los que siguen comandando el ordenamiento territorial.

Nuestra presentación mostrará los avances del proyecto Movilidad y Pobreza Fase III, radicado en el Centro de Estudios de Transporte del Área Metropolitana (CETAM - Universidad de Buenos Aires) que ha tomado en una primera etapa como caso de estudio el corredor sudoeste de la RMBA. En el mismo, la aparición de numerosas urbanizaciones privadas y nuevas centralidades emergentes permiten observar los planteos expuestos precedentemente.

ABSTRACT

Since the expansion and ending of the system of highway networks in the metropolitan region of Buenos Aires (RMBA) at the beginning of the XXIst century, the urban landscape generated by the processes of capital accumulation translated into real estate speculation, was marking wedges of wealth surrounded by poverty areas.

With the highway corridors, the growth of private urbanizations acquired a superlative development that left behind any attempt of urban regulation and territorial ordering. A posteriori, this system incorporated a new element: the appearance of competitive peripheral centers with the central areas of the municipalities of the region.

Our research has focused the consolidation of two fragmented circuits: one determined by mobility and access to public transport; and the other, defined by the generation of semi-public and private transport modalities (essentially cars).

Both show situations of unequal urban development and show the strong inequality in terms of the full right to the city of the different population strata that inhabit it.

The transport and territorial planning policies for the RMBA of the current government management are far from proposing solutions that improve connectivity and reduce the marginalization of the most vulnerable sectors.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

The connection of the suburban localities with the new peripheral centralities is not very efficient; and we can see the lack of integration of interstitial suburban areas, which would seem to be permanently segregated, increasing socio-territorial fragmentation.

On the other hand, there is a gap between the planning of land uses and the sectoral planning of transport, demonstrating again that it is the processes of financialization of the urban, which continue to command land use.

Our presentation will show the progress of the Mobility and Poverty Phase III project, based in the Center for Transport Studies of the Metropolitan Area (CETAM - University of Buenos Aires) that has taken in a first stage as a case study the southwest corridor of the RMBA. In the same, the appearance of numerous private developments and new centralities allow to observe the expositions previously developed.

Palabras clave

Ordenamiento territorial – accesibilidad – desarrollo urbano

Keywords

Territorial planning - accessibility - urban development



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

I. Introducción

En el corredor sudoeste de la región metropolitana de Buenos Aires (autopistas Ricchieri, Ezeiza-Cañuelas y rutas provinciales 52 y 58) se localiza la zona denominada por los emprendedores inmobiliarios como el “corredor verde” o “el triángulo ecológico”. La misma engloba los municipios de Ezeiza, Esteban Echeverría, Presidente Perón, San Vicente y Cañuelas; los que en la última década muestran una importante transformación en sus territorios como resultado creciente del fenómeno de consolidación de los procesos del mercado inmobiliario.

Esta evolución en la morfología del hábitat (aparición de urbanizaciones privadas, nuevas áreas de centralidad y aumento de la movilidad privada) ha sido analizada en nuestros últimos proyectos de investigación; lo que nos permite plantear la hipótesis de que dicho corredor está siguiendo un derrotero similar al del corredor norte de la RMBA, y que el mismo se consolida después de 2004 debido a la oferta de grandes fracciones de suelo a bajo costo, a las mejoras en las vías rápidas de circulación y a la flexibilidad en las normativas de ordenamiento territorial, generando un proceso de aumento de la polarización socio-territorial.

Las mutaciones en los usos del suelo y la planificación del transporte presentan como consecuencias directas la fragmentación del territorio, la disolución de los límites entre lo rural y lo urbano, el crecimiento caótico de áreas urbanas de baja densidad y las inequidades ambientales entre los emprendimientos privados y la urbanización de los suburbios. De tal forma que en un mismo espacio se superponen barrios cerrados, ciudades privadas, villas miseria, basurales a cielo abierto y zonas de alto valor paisajístico y ecológico, provocando conflictos ambientales de alta complejidad.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Por ende, el objetivo de este trabajo consistirá en mostrar a través del estudio de casos el impacto de estas transformaciones en la expansión de la periferia y el desafío que imponen al ordenamiento urbano-territorial y a la planificación metropolitana.

Nuestra presentación mostrará los avances del proyecto Movilidad y Pobreza Fase III, radicado en el Centro de Estudios de Transporte del Área Metropolitana (CETAM - Universidad de Buenos Aires) que ha tomado en una primera etapa como caso de estudio el corredor sudoeste de la RMBA. En el mismo, la aparición de numerosas urbanizaciones privadas y nuevas centralidades emergentes permiten observar los planteos expuestos precedentemente.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

II. Marco teórico/marco conceptual

En nuestro país, las urbanizaciones privadas no constituyen un tipo de hábitat exclusivo de la región metropolitana de Buenos Aires o de las áreas metropolitanas de algunas de las ciudades más pobladas (Córdoba y Rosario). Si bien en la RMBA, en la actualidad, hay más de 500 proyectos de este tipo, en muchas localidades de diferente escala y tamaño podemos encontrar propuestas similares.

Este conocimiento nos permite afirmar que la simple deducción de que la escala demanda este tipo de productos inmobiliarios, no es la más adecuada; a pesar de que en gran parte de los países latinoamericanos el fenómeno es propio de sus metrópolis de mayor peso demográfico. De acuerdo con lo señalado por autores como Harvey (2007:46), Davis (2006:112), Nel-lo (1998:41) y otros, la expansión acelerada de nuevas formas de urbanización sólo puede entenderse en el marco de las transformaciones económicas y políticas que afectaron también a la mayoría de los países latinoamericanos.

Una premisa que habría que descartar en principio, es que el urbanismo privado haya sido la solución adoptada para desconcentrar la población de las grandes metrópolis. Junto con este planteo también habría que dejar de lado la idea de que la oferta de urbanizaciones cerradas surgió como respuesta a las inaceptables condiciones ambientales que se asocian a las ciudades hipertrofiadas. Ninguna de estas dos afirmaciones es totalmente aceptable.

Aún reconociendo que la anomia y la calidad de vida en las áreas metropolitanas influyen en la aparición de formas de urbanización más conectadas con la naturaleza, no son los únicos factores que han incidido



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

en las mutaciones socio-territoriales recientes en Argentina, Brasil, Chile y otros países de la región (Vidal-Koppmann, 2015:89).

En nuestro caso y particularmente en la región metropolitana, el aumento exponencial de estas nuevas tipologías de hábitat está estrechamente asociado a la llegada de capitales del exterior en la década de los 90, a los procesos de convertibilidad monetaria, a la especulación financiera y a la flexibilidad del marco de ordenamiento territorial. Acompañando a estos procesos, el Estado realizó fuertes inversiones en infraestructura que favorecieron los negocios inmobiliarios. Así pueden encontrarse investigaciones que remarcan la relación entre la terminación y/o ampliación de las autopistas metropolitanas (Blanco, 2005:12; Blanco y San Cristóbal, 2012:74; Vidal-Koppmann, 2011:24) y la construcción de emprendimientos residenciales privados (clubes de campo, barrios cerrados, condominios, etc.). Por otra parte, la localización de este tipo de hábitat que hacia comienzos del presente siglo había consumido una superficie del territorio metropolitano equivalente a dos veces y media la superficie de la Ciudad de Buenos Aires (Ciccolella, 2011:24; Vidal-Koppmann, 2010:37, 2014:87), se asocia con la aparición de áreas de centralidad externas a los centros urbanos tradicionales (Vecslir, 2012:33). Se advierte, entonces, la consolidación de una nueva morfología en el paisaje suburbano estructurada en forma de “cuñas” que convergen en la ciudad metropolitana y en donde está materializada la relación entre autopistas, urbanizaciones privadas y centralidades emergentes.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

III. Metodología

Los trabajos de relevamiento preliminar in situ comenzaron en 2010 y abarcaron el sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y 14 municipios que quedaban comprendidos dentro de la Cuenca del Río Matanza-Riachuelo. En las investigaciones preliminares se realizaron tareas de observación directa y registros fotográficos y cartográficos que fueron posteriormente utilizados en la definición del recorte geográfico del área de estudio. Asimismo y como parte de una investigación realizada para el Ministerio de Salud de la Nación se tomó contacto con funcionarios municipales de las áreas de Ordenamiento Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente y se realizaron entrevistas.

Posteriormente se puso en marcha el Proyecto Movilidad y Pobreza (Fase I, 2010-2013; Fase II 2013-2016; y Fase III desde 2017 hasta la actualidad). Estas investigaciones retomaron los insumos de los primeros relevamientos y se actualizaron los datos, ya que a partir de 2012 se contó con la información estadística definitiva del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda elaborado por el INDEC (2010).

En la primera fase de la investigación se acotó el área de estudio a cinco municipios que conformaban el corredor sudoeste y que en las publicaciones especializadas en *real estate* eran señalados como el “corredor verde Canning-San Vicente”.

La localización de proyectos de emprendimientos privados de urbanización se hizo a través de la información de diversas guías comerciales del sector inmobiliario, de cartografía digital confeccionada por la Secretaría de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires, cartografía específica elaborada por el Centro de Información



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Metropolitana (FADU – Universidad de Buenos Aires), y finalmente imágenes satelitales de uso académico (Google Earth).

Los avances de la primera etapa se publicaron en el documento de trabajo Movilidad y Pobreza I, editado por el Centro de Estudios de Transporte del Área Metropolitana (CETAM-FADU-UBA) en 2012. Más tarde, se elaboró un segundo documento de trabajo de similares características en 2015. Y a fines de 2017 se cerró la fase II con el libro Movilidad y Pobreza III, también editado por el CETAM.

Por último, interesa destacar que la apertura temática abordada en las primeras fases de la investigación, incluyó cuestiones de movilidad y accesibilidad; aspectos relativos a la problemática social que subyace dentro de los procesos de planificación del transporte y a las cuestiones de desarrollo geográfico desigual que se ven acentuadas por desacertadas políticas de ordenamiento territorial y de gestión urbana.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

IV. Análisis y discusión de datos

La situación descrita en los párrafos precedentes puede ser observada en la totalidad de los corredores metropolitanos (norte, oeste, sudoeste y sur), aunque hay que remarcar que la expansión del fenómeno de las urbanizaciones privadas ha impactado con mayor fuerza en el corredor norte (Figura 1), especialmente en los municipios de Pilar y Tigre (Prevot-Schapira, 2001:51; Janoschka, 2002:288; Carballo, 2002:242; Vidal-Koppmann, 2002:265).

La oferta de emprendimientos inmobiliarios en la década del 90 se concentraba en un 73% en la subregión norte, en tanto que en las subregiones oeste y sur los porcentajes equivalían al 12% y al 15% respectivamente (Vidal-Koppmann, 2014:94-95). En la primera de las subregiones mencionadas los municipios de Pilar y Tigre se perfilaron con los líderes de este proceso, captando fuertes inversiones privadas destinadas a la construcción de desarrollos inmobiliarios de gran envergadura (ciudades privadas, centros comerciales, etc.); mientras que en la subregión sur, con mayor lentitud se fueron concretando emprendimientos similares, particularmente localizados en los municipios de Ezeiza y Esteban Echeverría (los más cercanos en distancia geográfica a la Ciudad de Buenos Aires).



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

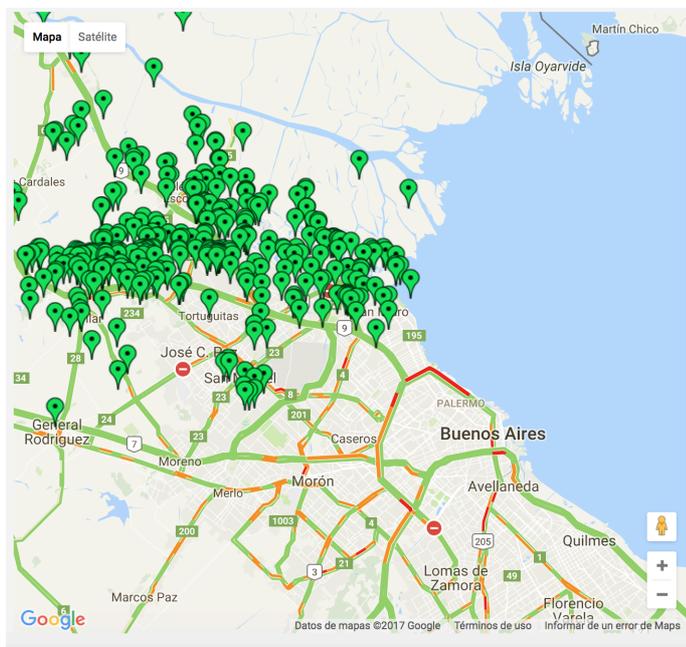


Figura 1. Impacto de las urbanizaciones privadas en el corredor norte

Fuente: Revista on-line *Guiacountry*, 2017. Disponible en: www.guiacountry.com/revista/index.php

Sin embargo, el crecimiento potencial del corredor sudoeste conformado por los municipios de Ezeiza, Esteban Echeverría, Presidente Perón, San Vicente y Cañuelas (Figura 2) se comenzó a evidenciar con el proceso de recuperación de la crisis de 2001 por parte de los emprendedores, y actualmente, es el que muestra el mayor dinamismo inmobiliario.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

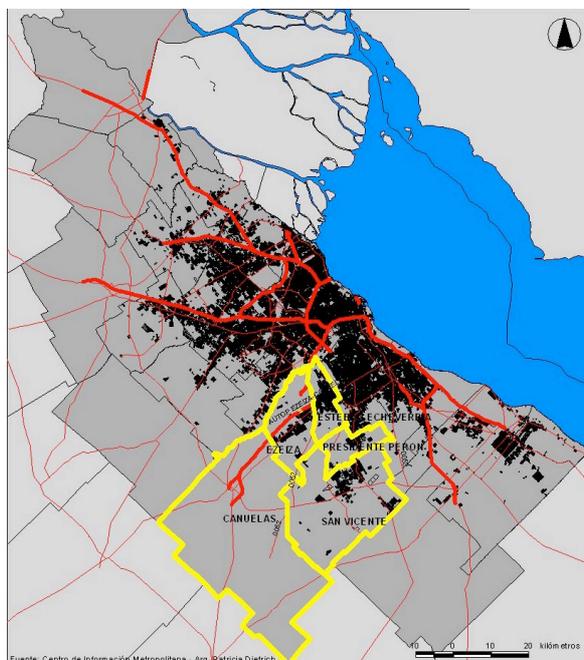


Figura 2. Municipios del Corredor Verde

Fuente: elaborado para la autora por el Centro de Información Metropolitana, FADU, UBA, 2010

Cabe destacar que los municipios que integran este conjunto poseen diferencias en cuanto a la superficie de áreas urbanizadas, las densidades y las actividades económicas predominantes. Por el contrario, es común a todos ellos el importante aumento de población experimentado en las últimas dos décadas y el alto porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas (más del 20%). Esta situación contrasta con el crecimiento de urbanizaciones cerradas dotadas de la totalidad de servicios e infraestructuras gestionados de forma privada (Figura 3).



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

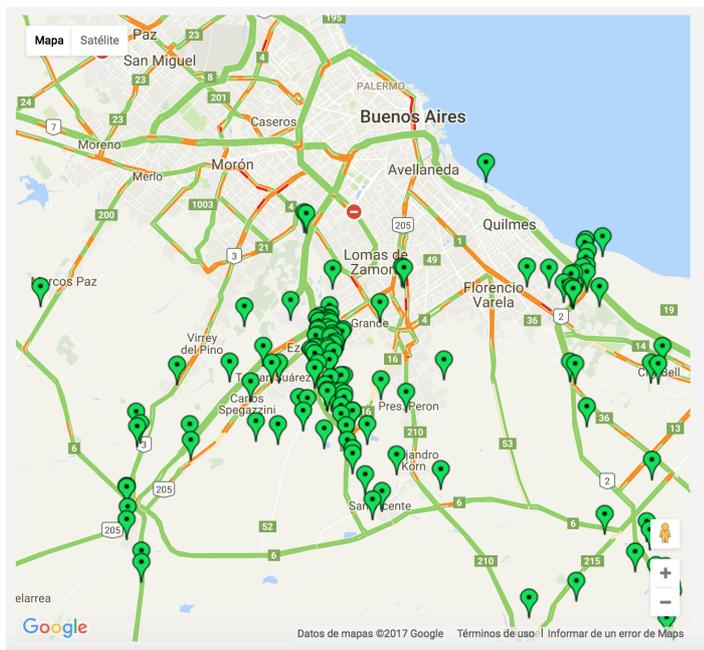


Figura 3. Impacto de las urbanizaciones privadas en el corredor sudoeste

Fuente: Revista on-line *Guiacountry*, 2017. Disponible en:

www.guiacountry.com/revista/index.php

Es preciso destacar que el proceso de crecimiento demográfico se encuentra asociado a la movilidad y a las migraciones internas y de países limítrofes. Según se pudo observar en investigaciones precedentes¹, no sólo el éxodo de población de la ciudad metropolitana hacia las urbanizaciones privadas de la periferia configuró esta oleada de nuevos habitantes; sino también la llegada de población de escasos recursos que se radicó en asentamientos precarios y villas miseria. Las posibilidades de trabajo en la industria de la construcción y de empleos en servicios poco calificados requeridos por los habitantes de las urbanizaciones (personal doméstico, jardineros, petiseros, limpiadores de piscinas, etc.) atrajeron a los migrantes. Las transformaciones territoriales poseen una estrecha relación con los cambios socio-demográficos (Svampa,

¹ Proyectos UBACYT Interdisciplinarios Movilidad y Pobreza, Fase I y Fase II, dirigidos por la autora entre 2010 y 2016.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

2001:173; Lacarrieu y Thuillier, 2001:110), generando una dinámica urbana que se traduce en cifras en el Cuadro 1.

MUNICIPIO	SUP. KM2	POBLACIÓN TOTAL	VARIACION 1991-2001	VARIACIÓN 2001-2010	DENSIDAD HAB/KM2
Ezeiza	243,02	160.219	57,80%	37,80%	659,28
Echeverría	223	298.814	23,00%	23,40%	1339,97
Pte. Perón	121	81.147	45,70%	34,80%	670,63
Cañuelas	1203	50.526	35,40%	21,90%	42
S. Vicente	666	59.708	29,40%	33,60%	89,65

Cuadro 1. Crecimiento intercensal del corredor sudoeste

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos censales, 2011

Del cuadro anterior se desprende que los municipios de San Vicente y Cañuelas dejan traslucir a través de sus bajas densidades demográficas, sus características de semi-ruralidad. En efecto, el primero de ellos cuenta con dos localidades de tamaño intermedio (la ciudad cabecera homónima y Alejandro Korn) y una pequeña localidad (Domselaar) que no llega a los 5000 habitantes; el segundo posee cuatro localidades urbanas² Cañuelas (ciudad cabecera), Máximo Paz, Santa Rosa y A. Petión (éstas dos últimas con menos de 5000 habitantes) y cuatro localidades menores que no sobrepasan los mil habitantes. Ambos distritos forman parte de la Cuenca del Abasto de la provincia de Buenos Aires y sus actividades económicas predominantes se clasifican dentro del sector primario. No obstante, la expansión incontrolada de la región metropolitana y el avance de los emprendimientos inmobiliarios los englobó, en la denominada “tercera corona”; y en la actualidad el mayor porcentaje de empleos está dentro del sector terciario.

² Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina se consideran como “urbanas” las localidades con más de 2.000 habitantes



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Asimismo la subdivisión de algunos municipios de la provincia de Buenos Aires debida a la implementación de la Ley nacional 11.550 en 1994, llevó a la partición de Ezeiza en dos distritos: Ezeiza y Esteban Echeverría. Por este motivo, la localidad de Canning, una de las máximas receptoras del proceso de urbanización privada, quedó dividida en Canning Este (Ezeiza) y Canning Oeste (E. Echeverría). Como resultado de estas acciones algunos proyectos de barrios cerrados y clubes de campo se localizan entre los dos municipios.

Estos factores han determinado en parte, que el proceso de transformación socio-territorial mencionado presente características diferenciales a lo observado en el norte de la RMBA. Las más relevantes son:

- a. Las urbanizaciones se alinean a lo largo de los corredores de transporte, atravesando distintos municipios y definiendo un recorte territorial propio “despegado” de su entorno inmediato.
- b. La estrategia de venta pone el foco en la inversión, sin tener ya que enmascararse en los otrora *slogans* del mercado inmobiliario (“el regreso a la naturaleza”, “la seguridad de la comunidad cerrada”, etc.)
- c. Los megaproyectos encarnados en “áreas de nueva centralidad” lideran el eje del desarrollo urbanístico.

En síntesis, el “corredor verde Canning – San Vicente” presenta dichas características, a través de una estructura territorial donde la movilidad privada canalizada por las autopistas Ricchieri y Ezeiza-Cañuelas y las rutas provinciales 52 y 58, articula una cuña de urbanización diferencial, con respecto al tejido suburbano de los municipios que atraviesa. La tríada autopista-urbanizaciones-nuevas centralidades constituye un escenario altamente complejo a la hora de reordenar los procesos de fragmentación territorial y de desequilibrio ambiental.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

El Corredor Canning-San Vicente es presentado por los promotores inmobiliarios como un circuito ecológico donde la calidad ambiental está garantizada. De acuerdo con lo que se describe en el apartado precedente, estamos frente a un recorte o fragmento de territorio que se despega de su contexto inmediato: la cuenca Matanza-Riachuelo, uno de los diez sitios más contaminados del planeta³.

En los cinco municipios que lo integran se asienta un total de 94 urbanizaciones privadas con diferentes grados de consolidación. La más antigua de ellas, Mi Refugio, data de los 60 cuando el municipio de Ezeiza aún no se había dividido. Actualmente la mayor cantidad de proyectos están situados en este distrito y en Esteban Echeverría; en particular en la localidad de Canning donde se concentra el 53,19% del total del corredor. En el Cuadro 2 puede observarse el detalle:

MUNICIPIO / LOCALIDAD	CANT. URBANIZ. PRIVADAS	% UP sobre el total	CARACTERÍSTICAS
Ezeiza	11	11,7	Predominio clubes de campo
Echeverría	4	4,25	Todas las tipologías*
Canning (Este y Oeste)	50	53,19	Todas las tipologías*
Pte. Perón	3	3,19	Predominio clubes de campo
San Vicente	11	11,7	Predominio clubes de campo y clubes de chacras
Cañuelas	15	15,95	Predominio clubes de chacras

Cuadro 2. Urbanizaciones privadas en los municipios del Corredor Verde

Fuente: elaboración propia sobre la base de la Revista GuíaCountry 2017.

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

³ Según el informe del Instituto Blacksmith de New York y la Cruz Verde Suiza, reproducido por el Diario Clarín, Secc. Ciudad, 5/11/2013.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

En el Cuadro 2 se registró la localidad de Canning, separada de Ezeiza (Canning Este) y Echeverría (Canning Oeste), para remarcar la concentración de emprendimientos inmobiliarios en un territorio que hasta hace veinte años poseía un perfil semi-rural y cuya población no sobrepasa en el presente los 15.000 habitantes. No obstante, esta mutación operada en términos de desarrollo urbano, ha hecho que se transforme en una especie de “marca” para la promoción de los nuevos proyectos. Así pueden encontrarse publicidades que destacan que un determinado emprendimiento está ubicado “en la región de Canning”.

Los factores que han influido de manera directa en esta transformación son la disponibilidad de importantes fracciones de suelo rústico, la ampliación de la ruta provincial N°52, que conecta con la autopista Ezeiza-Cañuelas, la conexión con la futura Autopista Presidente Perón, y la proximidad con la Ciudad de Buenos Aires (30 kilómetros). Posiblemente influye de forma indirecta, su alejamiento del tejido suburbano degradado de las localidades vecinas; pero aún así no escapa su territorio de estar incluido en su totalidad en una cuenca de alta contaminación.

Uno de los casos de estudio que identificamos dentro del corredor verde, es el partido de E. Echeverría que despierta interés debido al impacto negativo en la calidad ambiental, ocasionado por las transformaciones urbanas.

Como se dijera anteriormente en este municipio el número de urbanizaciones supera los 30 proyectos. Según lo estimado en el Plan Estratégico de Desarrollo Territorial del Partido de Esteban Echeverría (2012), el consumo de suelo fértil por parte de urbanizaciones cerradas



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

representa un 12% del territorio (alrededor de 1450 hectáreas)⁴. Este avance del urbanismo de mercado queda plasmado en la localidad de Canning Oeste, en donde se observa un escaso desarrollo de tejido urbano abierto y la casi totalidad de las tierras ocupadas por los proyectos inmobiliarios (Figura 4). Podría afirmarse que el sur de este municipio está fragmentado debido a este proceso: y avanzando en un escenario prospectivo de ordenamiento territorial, también se podría aventurar que en el futuro Canning apuntara a transformarse en una localidad privada como Nordelta (en el municipio de Tigre).

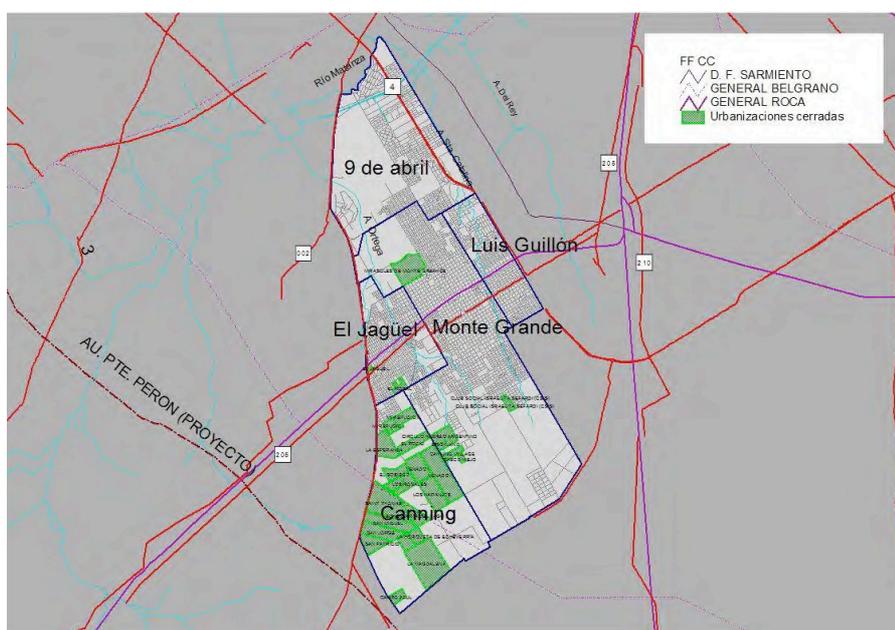


Figura 4. Urbanizaciones privadas en Echeverría

Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial de E. Echeverría, Consultor: A. Garay, 2014.

Disponible en <https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/.../planes.../Plan-Estrategico-Desarrollo-..>

Retomando lo dicho en el apartado precedente, este territorio escindido de su contexto completa el sistema de desarrollo privado con el surgimiento en Canning de megaproyectos inmobiliarios destinados a

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



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

comercio y servicios. Desde 2005 en adelante se construyeron tres *shopping centers* (Las Toscas, Brisas y Portal de Canning), un hotel de cinco estrellas Plaza Central Canning, un centro comercial con locales de diseño Canning Design, tres hipermercados, un *home center* y espacios de multi-cines. Todos estos proyectos conforman un área de nueva centralidad articulados por las vías rápidas de circulación y conectados exclusivamente por la movilidad privada (Figura 5).

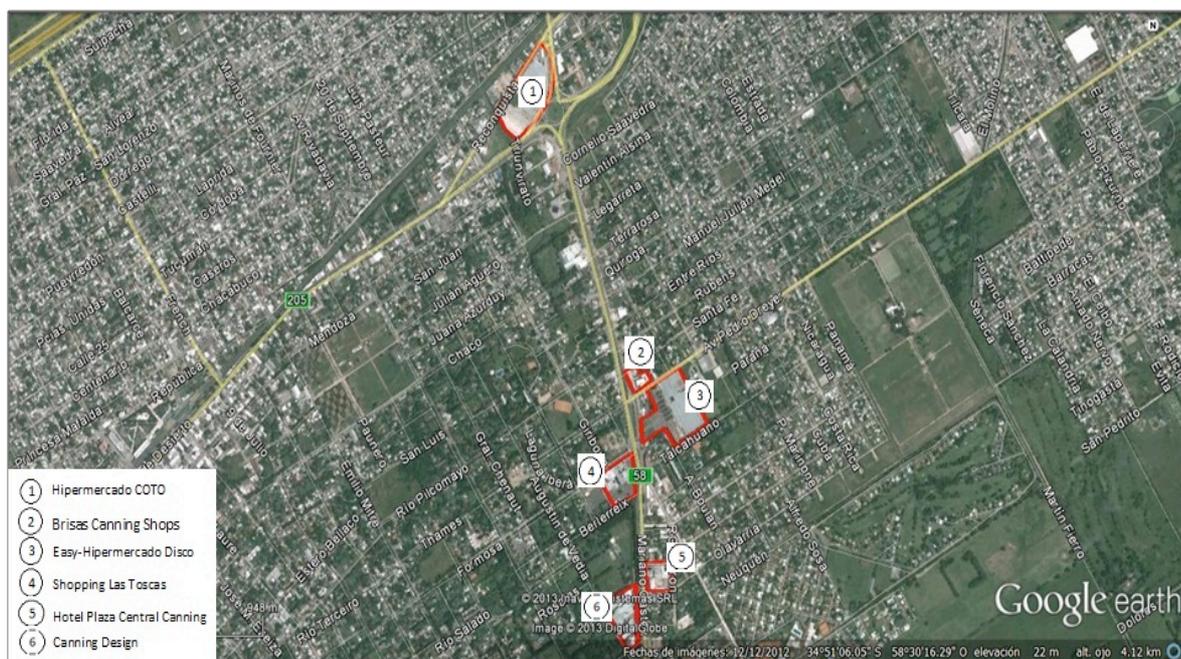


Figura 5. Área de nueva centralidad del corredor Canning-San Vicente

Fuente: Elaborada por la autora sobre la base de imagen de Google Earth 2014.

En la imagen satelital se observa la localización de estos proyectos de gran envergadura a lo largo de las rutas provinciales 205 y 58. Estos canales comunican los cinco municipios; pero no garantizan la circulación del transporte público. El transporte automotor en estos partidos es ineficiente en lo que respecta a cobertura y frecuencias en los recorridos. Por otra parte, los megaproyectos alineados sobre vías de alta



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

velocidad, sólo permiten la vinculación entre ellos mediante el uso de vehículos particulares.

Esta secuencia de centros de comercio, turismo y esparcimiento sólo puede explicarse en función de la tipología de urbanizaciones privadas que los engloba. Por ende, ese recorte del territorio del que venimos hablando se refuerza y se “auto-excluye” del resto del tejido urbano.

Los otros tres municipios que integran este corredor, se encuentran menos afectados por la contaminación de la cuenca por estar más alejados de la misma.

No obstante, los conflictos ambientales persisten en la medida en que la urbanización privada creciente va invadiendo tierras productivas, o espacios de reserva ecológica. Ese es el caso de San Vicente y de Cañuelas, los más alejados de la ciudad metropolitana y que formaban parte de lo que se considera como el “interior” de la provincia de Buenos Aires. Las actividades económicas primarias de épocas pasadas fueron reemplazadas por actividades de comercio y servicio y por industrias agroalimentarias. Las explotaciones agropecuarias de pequeña escala (menos de 50 hectáreas) y los tambos pequeños han ido desapareciendo frente al avance de los proyectos inmobiliarios encuadrados dentro de la tipología clubes de chacras y country-clubs. Como en el resto de los partidos, la disponibilidad de amplias fracciones de suelo rústico y las rutas provinciales que los atraviesan constituyen factores de peso, pero además, en los dos municipios mencionados los recursos paisajísticos aportan valor agregado. Por este motivo en San Vicente se localizan más de 15 urbanizaciones de diferentes tamaño y escala (desde el Principado de San Vicente hasta barrios cerrados de 3 hectáreas y pequeños condominios) y en Cañuelas más de una decena de las mismas con clubes



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

de chacras de extensiones superiores a las 200 hectáreas (Campos de Cañuelas I y II, Chacras de la Trinidad, Chacras de Abbot, etc.).

Cabe remarcar que los clubes de chacras no constituyen unidades agropecuarias de explotación intensiva y que sus densidades son menores a las de los barrios cerrados y los clubes de campo, ya que los lotes individuales poseen una superficie de 1,5 a 15 hectáreas. Se puede afirmar por lo tanto, que el sobre consumo creciente de suelo productivo para transformarse en áreas residenciales constituye un impacto negativo para el ambiente.

Resumiendo la problemática ambiental del corredor verde puede sintetizarse en el avance incontrolado de formas de urbanización privada sobre áreas de reserva paisajística (bosques, lagunas naturales, etc.) y tierras de alta aptitud agropecuaria; en la degradación de suelos por efecto de las industrias extractivas (tosca) y de las ladrilleras; en la contaminación de los acuíferos subterráneos (Pampeano) por la carencia de infraestructura de servicios en los cinco municipios; en la contaminación por vertido de residuos sólidos urbanos en basurales clandestinos a cielo abierto; y en la falta de evaluación del impacto ambiental que en su conjunto genera la totalidad de los nuevos proyectos de urbanización.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

V. Conclusiones

La criticidad ambiental del corredor sudoeste puede encararse desde diversos ángulos. En este trabajo señalamos los siguientes aspectos que inciden sobre el ordenamiento territorial:

- 1) las tierras degradadas como resultado de actividades extractivas (tosca) y de fabricación de ladrillos;
- 2) las zonas inundables afectadas por las crecientes de los ríos y arroyos de la cuenca Matanza-Riachuelo y agravadas por los cambios en el relieve y en los cursos de agua que han generado las urbanizaciones privadas;
- 3) el sobreconsumo de tierras para conjuntos residenciales privados;
- 4) la localización clandestina de basurales a cielo abierto.

Los tres municipios más afectados por los hornos de ladrillo y las canteras de tosca son Ezeiza, Perón y Echeverría. En el caso de este último se señala en el diagnóstico del Plan Estratégico que un 14% de las tierras productivas se han perdido por efecto de estas actividades.

En lo referente a las zonas inundables, el mayor impacto se evidencia en Ezeiza y Echeverría (9 de Julio) y en la zona norte del municipio de Cañuelas (Máximo Paz). La localización de asentamientos precarios en zonas bajo la cota de inundación y de barrios sin redes de infraestructura, pone en evidencia la falta de planes coordinados para toda la región.

En este sentido, hay que agregar que los municipios presentan situaciones diferentes en lo que se refiere a instrumentos de ordenamiento urbano tales como planes estratégicos y/o de desarrollo; planes urbano-ambientales y normativas urbanísticas. En casi todos se han iniciado acciones aisladas, estudios sin implementación y diagnósticos que han puesto en evidencia áreas de criticidad ambiental sin propuesta de



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

soluciones. Sin embargo, lo que representa el mayor conflicto es la falta de una planificación de conjunto de estos distritos que atravesados por similares problemáticas, no encaran objetivos en común y propuestas de acciones estratégicas que los integren en un marco de ordenamiento territorial y ambiental.

Existen algunos ejemplos en la RMBA en los que se ha intentado pensar la planificación en términos de asociación de municipios (consorcio zona norte, consorcio zona sur); o bien, la creación de organismos interjurisdiccionales para el tratamiento de cuencas hídricas (cuena del río Reconquista; cuena de los ríos Matanza-Riachuelo), o para el tratamiento de residuos sólidos urbanos. Más allá de los resultados de los casos concretos continúa siendo una necesidad la planificación integral de la región metropolitana y el estudio pormenorizado de cada una de las subregiones que la componen; el caso del corredor sudoeste merecería ser analizado dentro de estos nuevos escenarios de planificación.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina
La sociología en tiempos de cambio

VI. Bibliografía

Blanco J. (2005) Urbanización y movilidad. Contradicciones bajo el modelo automóvil intensivo. En *Anais do Encontro de Geografos de América Latina*. Sao Paulo: EDUSP.

Blanco J. y San Cristóbal D. (2012) Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires, Riurb N°8, pp. 73-88, Barcelona.

Carballo C. (2002) Buenos Aires y urbanización cerrada: nuevas formas de apropiación del espacio urbano. En Cabrales Barajas L. (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. pp.237-260. Guadalajara: UNESCO – UDG.

Ciccolella P. (2011) *Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización*. Quito: OLACCHI – Municipio Metropolitano de Quito.

Davis M. (2006) *Planeta favela*. San Pablo: Boitempo Editorial.

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

Garay A. (Coord.) (2012) *Plan Estratégico de Desarrollo Territorial del Partido de Esteban Echeverría. Informe Consolidado*. Esteban Echeverría: Municipio homónimo.

Harvey D. (2007) *Urbanismo y desigualdad social*. Buenos Aires: Ed. Siglo XXI.

Janoschka M. (2002) Urbanizaciones privadas en Buenos Aires: ¿hacia un nuevo modelo de ciudad latinoamericana?. En Cabrales Barajas L. (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, pp.287-318. Guadalajara: UNESCO – UDG.

Lacarrieu M. y Thuillier G. (2001) Las urbanizaciones privadas en Buenos Aires y su significación. *Perfiles latinoamericanos* (19), pp. 83-114. Revista de la sede académica de Flacso. Ciudad de México: FLACSO.

Nel-lo O. (1998) Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa. En Monclús, F. (Comp.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, pp.35-58. Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

Prévot-Shapira M. (2001) Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades, *Perfiles latinoamericanos* (19), pp. 33-56, Revista de la sede académica de Flacso. Ciudad de México: FLACSO.

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

República Argentina, Ministerio de Economía, Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina (2010) Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. Buenos Aires: Autor.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Vecslir L. (2012) Nuevas centralidades del ocio y del consumo, ámbitos, modalidades e instrumentos de regulación de las grandes superficies comerciales en la región metropolitana de Buenos Aires, Revista Iberoamericana de Urbanismo, N°5, pp. 31-44. Madrid.

Vidal-Koppmann S. (2002) Nuevas fronteras intraurbanas: de los barrios cerrados a los pueblos privados. En Cabrales Barajas L. (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, pp.261-286. Guadalajara: UNESCO – UDG.

----- (2010) La reestructuración de las áreas metropolitanas en América latina. Buenos Aires: inequidad social y fragmentación territorial. En Perahia R. y Vidal S. (Comp.) *Cuestiones territoriales en la región metropolitana de Buenos Aires*, pp. 25-40. Buenos Aires: FADU – Ed. Nobuko.

----- (2011) Movilidad y urbanizaciones privadas. Consecuencias socio-espaciales en el corredor sudoeste en la región metropolitana de Buenos Aires. En Liberali A., Vidal S., y Orduna M. (Dir.) *Movilidad y Pobreza. Una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires*, pp. 11-33. Buenos Aires: CETAM/FADU/UBA.

----- (2014) *Countries y barrios cerrados. Mutaciones socio-territoriales en la región metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Dunken.

----- (2015) Desarrollo desigual y combinado en la periferia metropolitana de Buenos Aires. Grandes emprendimientos privados y generación de cuñas de riqueza. En Vidal-Koppmann S. (Comp.) *Metrópolis en Mutación*, pp. 83-101. Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades.



XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina
La sociología en tiempos de cambio