

## EL RÍO DE TIEMPO Y AGUA. LAS LÓGICAS DE LAS TRANSFORMACIONES RECIENTES SOBRE TERRITORIOS CONSOLIDADOS

## THE RIVER OF TIME AND WATER. THE LOGIC OF RECENT TRANSFORMATIONS IN CONSOLIDATED TERRITORIES

**Viviana Colella**

Universidad Nacional de General Sarmiento

<https://orcid.org/0000-0002-2861-099X>

[vcolella@campus.ungs.edu.ar](mailto:vcolella@campus.ungs.edu.ar)

### Resumen

El corredor de la costa norte del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), a lo largo de las riberas que se extienden entre Vicente López y Tigre, tuvo cambios estructurales en los últimos treinta años con la irrupción de nuevas tipologías residenciales. En un proceso de reemplazo parcela a parcela, urbanizaciones cerradas, edificios en altura y condominios con *amenities* se localizaron en un territorio que se caracterizaba por la heterogeneidad funcional y espacial, con una mixtura de equipamientos recreativos, depósitos y barrios suburbanos, de sectores populares y medios.

El crecimiento por dispersión y la fragmentación y discontinuidad espacial que caracterizaron las transformaciones metropolitanas recientes fueron ampliamente estudiadas en relación a territorios periurbanos. En cambio, poco se ha analizado acerca de las particularidades que estos procesos adquieren en territorios previamente urbanizados. Por tratarse el corredor ribereño de un área con un largo proceso de urbanización y con alta sedimentación cultural, entendemos que brinda una gran oportunidad en este sentido. En ese marco, a través de un análisis morfológico nos proponemos comprender cómo opera el crecimiento por dispersión y la fragmentación espacial sobre un territorio ya consolidado.

**Palabras clave:** transformaciones metropolitanas recientes, productos inmobiliarios residenciales, análisis morfológico, ciudad dispersa, fragmentación espacial

### Abstract

*The north coast corridor of the Metropolitan Area of Buenos Aires (AMBA), along the riverbanks that extend between Vicente López and Tigre, has undergone structural changes in the last thirty years with the emergence of new residential typologies. In a process of replacing plot by plot, the gated communities, high-rise buildings and condominiums with amenities were located in a territory that was characterized by functional and spatial heterogeneity, with a mixture of recreational facilities, warehouses and suburban neighborhoods, with medium and low-income segments of the population.*

*The growth by dispersion and the spatial fragmentation and discontinuity that characterized recent metropolitan transformations have been extensively studied in relation to peri-urban territories. However, not much has been analyzed about the particularities that these processes acquire in previously urbanized territories. As the riverside corridor is an area with a long process of urbanization and high cultural sedimentation, we understand that it offers a great opportunity in this regard. In this framework, through a morphological analysis, we intend to understand how growth by dispersion and spatial fragmentation operate on an already consolidated territory.*

**Keywords:** recent metropolitan transformations, residential real estate products, morphological analysis, dispersed city, spatial fragmentation

Fecha recepción: 05 de septiembre de 2022

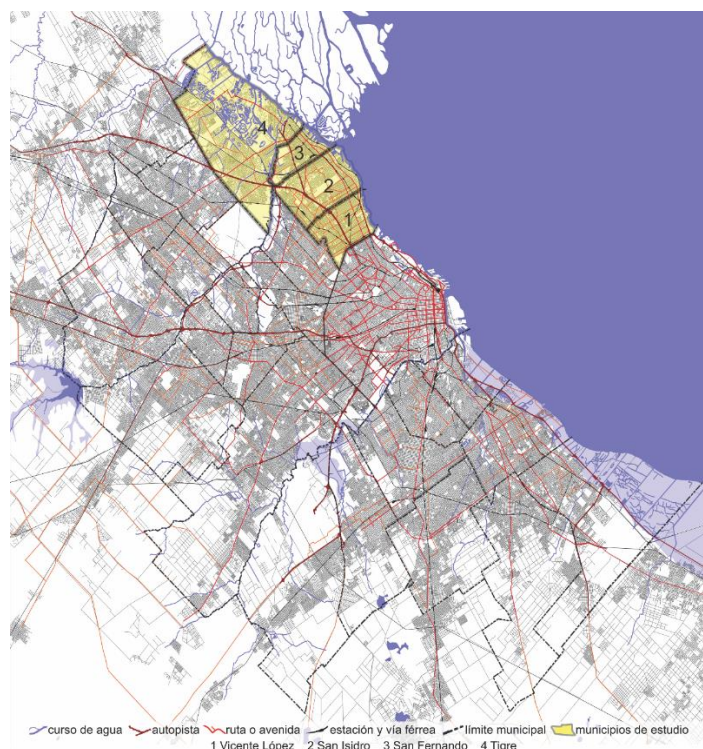
Fecha aceptación: 24 de noviembre de 2022

## Introducción

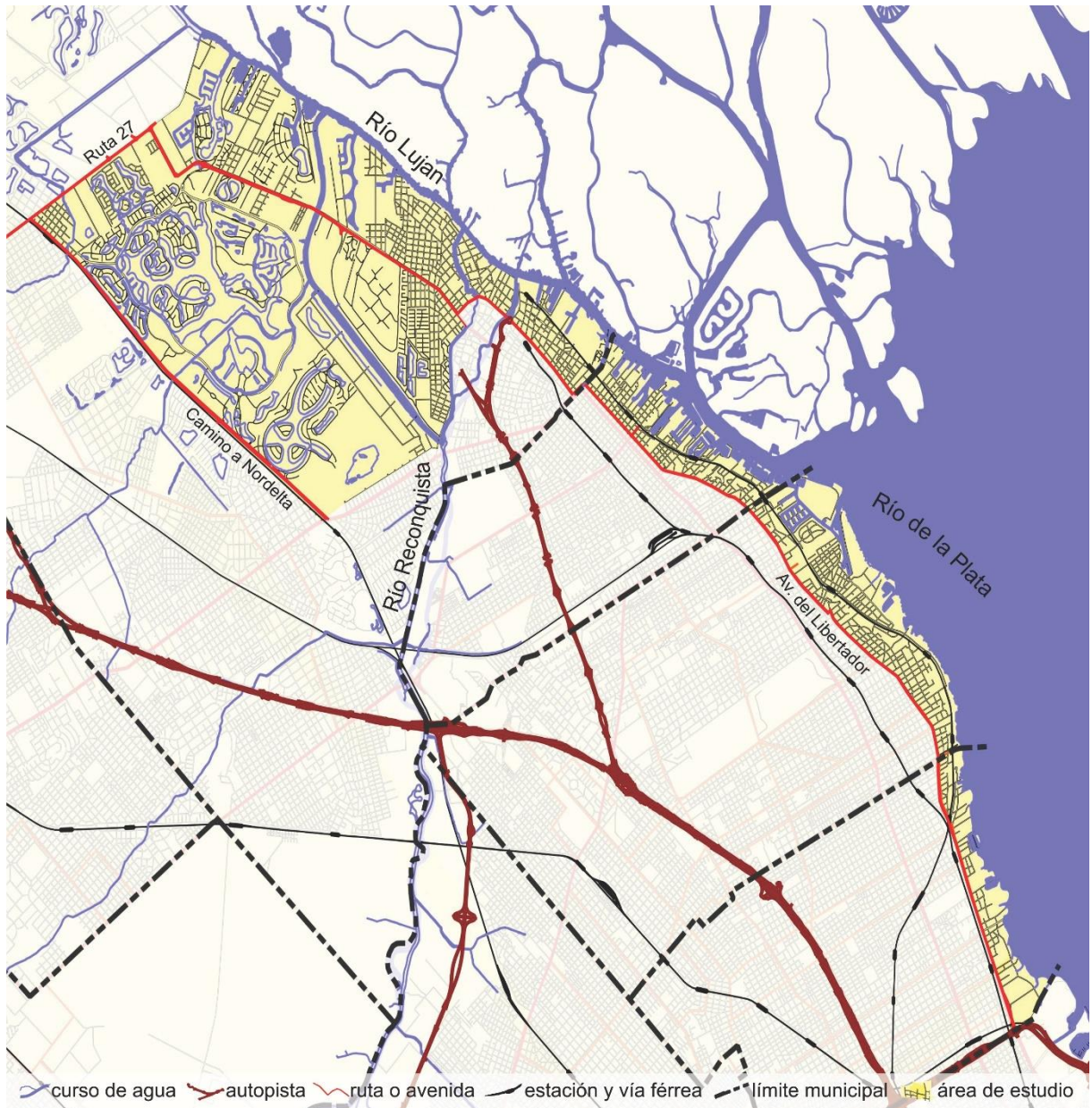
El “corredor costero norte” se extiende a lo largo de 22 km. entre la avenida del Libertador y la ribera de los ríos de la Plata y Luján. Sus límites son, por un lado, los antiguos bañados del río Reconquista y, por otro, la Autopista General Paz (límite entre la ciudad y la provincia de Buenos Aires) (Figura 2). Administrativamente forma parte de los municipios de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre y representa un área intermedia entre la centralidad de la ciudad de Buenos Aires y el periurbano de su región metropolitana (Figura 1).

Hace sólo treinta años, este territorio conformaba un borde heterogéneo. Grandes quintas de la élite local en la zona de las barrancas de San Isidro y San Fernando se alternaban con casillas precarias en las áreas más bajas. Extensos pajonales, humedales y zonas inundables alejaban a los visitantes de la ribera mientras que los paseos costeros del Tigre ya eran zonas recreativas a nivel regional. Amplias superficies de casas de autoconstrucción coexistían con equipamientos de la prefectura y otras instalaciones militares. Esta heterogeneidad de usos y sectores sociales se asentaba sobre un territorio irregular y siempre en expansión gracias a la dinámica propia de los ríos de llanura.

Transcurridas apenas tres décadas, el paisaje ribereño norte ha cambiado por completo. Una zona de casas bajas con jardines delanteros pertenecientes a las clases populares y medias cedió lugar paulatinamente al arribo de productos inmobiliarios cerrados y destinados a los sectores de mayor poder adquisitivo. Los bañados han sido ocupados por urbanizaciones cerradas. El antiguo ferrocarril que daba acceso a la costa tigrense, ha sido restaurado y proyectado como un paseo con tiendas y bares en sus estaciones. Las actividades recreativas y de logística fueron reemplazadas por viviendas. Los pajonales se convirtieron en plazas y parques. Y los procesos de relleno de la costa se constituyeron en un recurso que capitalizó el sector privado para instalar nuevas tipologías residenciales vinculadas al río. Como correlato de estos cambios se evidenciaron impactos ambientales, sociales y urbanos: la pérdida de áreas ambientalmente valiosas, la fragmentación del territorio por la presencia de grandes extensiones de muros perimetrales, el desplazamiento de sectores sociales de menores recursos, la disminución de la mixtura de usos y la irrupción de edificios en altura en barrios suburbanos.



**Figura 1.** Municipios del eje norte del AMBA: Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre. **Fuente:** Elaborado por Lucas Dombroski, 2019.



**Figura 2.** Corredor costero norte del AMBA. **Fuente:** Elaborado por Lucas Dombroski, 2019.

Los estudios existentes sobre el eje norte muestran que en los últimos treinta años esta área condensó las mayores inversiones que tuvieron lugar en el AMBA: este eje norte ha sido el elegido en ese período por las oficinas corporativas, las cadenas de hipermercados, los *nodos de ocio*, los *home centers* y los centros comerciales que más tarde se expandirían al resto de la región (Ciccolella, Vecslir, 2011). Asimismo, este eje norte fue el primer lugar donde se localizaron las urbanizaciones cerradas desde la década de 1990 (Ciccolella, 2014, Torres, 2001). De tal modo, el sector inmobiliario realizó diversas acciones de completamiento de tejidos, de incremento de las densidades y de desarrollo de nuevos nodos de comercios y servicios que conformaron un sector exclusivo para las clases altas y medias altas.

El crecimiento por dispersión y la fragmentación espacial que caracterizaron las transformaciones territoriales recientes fueron ampliamente estudiadas en relación a las periferias metropolitanas. Se da cuenta de la irrupción

de productos inmobiliarios de uso residencial autónomos, ligados a grandes infraestructuras viales de conexión regional. En cambio, poco se ha analizado acerca de las particularidades que estos procesos adquieren en territorios previamente urbanizados. Por tratarse el corredor ribereño de un área con un largo proceso de urbanización y con alta sedimentación cultural, entendemos que brinda una gran oportunidad en este sentido. A través de un análisis morfológico nos proponemos comprender cómo opera el crecimiento por dispersión y la fragmentación espacial sobre un territorio ya consolidado.

## 1. Cambios territoriales recientes en el Área Metropolitana de Buenos Aires

Los procesos que se iniciaron en la década de 1990 y que transformaron profundamente la configuración urbana del AMBA tienen su correlato en similares cambios en las áreas metropolitanas que fueron explicados a partir de procesos globales (Sassen, 1999, Castells, 1995, De Mattos, 2004, Ciccolella, 1995). Desde esta interpretación, se entendió que los cambios en los patrones de producción, distribución y consumo desencadenaron transformaciones territoriales que impactaron principalmente en las ciudades.

Desde esta perspectiva, los procesos de cambios urbanos recientes se relacionaron con un patrón de urbanización disperso. El crecimiento por extensión que caracterizó la urbanización de las ciudades cedió lugar frente a piezas dispersas vinculadas entre sí por grandes infraestructuras viales. La singularidad de los procesos y sus manifestaciones provocaron la necesidad de encontrar una caracterización de las nuevas formas urbanas que difieren de aquellas de la ciudad preexistente. En otras latitudes se caracterizaron las nuevas modalidades de crecimiento en expresiones tales como ciudad difusa (Indovina, 2004), metápolis (Ascher, 2004), ciudad global (Sassen, 1999), ciudad informacional (Castells, 1995), postmetrópolis (Soja, 2008) o en otras gestadas en América Latina como lo urbano generalizado (De Mattos, 2010) o la ciudad de la exclusión (Gorelik, 2009). Más allá de estas diferencias, que no serán objeto de esta investigación, pero de algún modo son el telón de fondo, todos esos estudios coincidieron en que estos recientes procesos tuvieron grandes impactos en las formas y modalidades del crecimiento metropolitano.

Gorelik (2009) planteó una distinción en el proceso de transformación reciente en el AMBA respecto a otras ciudades latinoamericanas. Argumentó que las transformaciones territoriales en Buenos Aires se explican por las políticas públicas y las dinámicas económicas locales y no tanto por los procesos globales. La inclusión del Estado como actor que promovió estas transformaciones a través de políticas e instrumentos es un elemento clave para comprender la configuración urbana actual.

En efecto, estos procesos tuvieron algunas particularidades en nuestro territorio. El Área Metropolitana de Buenos Aires creció desde sus inicios por extensión. Primero la urbanización se ajustó a las condiciones geográficas y los ejes de infraestructura territorial (camino reales, ferrocarriles y avenidas). En el ciclo de los años treinta a los setenta del siglo XX, con la política de “lotes baratos”<sup>1</sup> y subsidios al transporte público automotor, se completaron las áreas intersticiales entre dichos ejes. Esta modalidad del crecimiento cambió a partir de la década de 1990, adoptando formas de crecimiento disperso y de baja densidad.

Estas transformaciones estructurales en la organización espacial de las ciudades tienen un correlato en el modo de acumulación del capital que se iniciaron luego de la crisis del petróleo de 1973 (Castells, 1995, Harvey, 1997, y Sassen, 1999). Precisamente, Castells (1995) situó allí el origen de un nuevo modo de desarrollo, “el informacional”, basado en la acumulación de conocimiento como nueva forma de producción capitalista. El autor argumentó que, debido a estos cambios, la idea de “ciudad como continuidad de lugares” fue desplazada por la noción de “ciudad como articulación de flujos”. Es decir, nuevas lógicas espaciales que articularon entre sí áreas

---

<sup>1</sup> Política pública que impulsó la venta financiada de lotes sin servicios en las áreas periféricas de Buenos Aires.

de gran dinamismo económico, desplazaron a aquellas configuraciones pretéritas de ciudad compacta, continua e integrada.

Desde esta perspectiva, los cambios en el AMBA se tradujeron en un crecimiento disperso (de usos residenciales o de servicios) vinculado a las grandes infraestructuras viales (Ciccolella, 1999, Tella, 2007, Vidal-Koppmann, 2008). Esta nueva configuración territorial incrementó los procesos de fragmentación socio-espacial con la generación de áreas socialmente homogéneas y espacialmente segregadas de su entorno.

Las investigaciones plantean que el modelo económico neoliberal, la privatización de la oferta de servicios urbanos, las estrategias de comercialización ligadas a la vida en la naturaleza, la exaltación del consumo como cualidad de status social, los índices de violencia urbana que promovieron discursos sobre el incremento de la inseguridad, fueron algunas de las causas señaladas por quienes analizaron las transformaciones en la escala de las nuevas tipologías residenciales (Becerril Sánchez, T, Mendez, J. y Garrocho, C., 2013, Alvarado Alcázar y Jiménez Barbosa, 2012, Prada Trigo, 2010, Cbrales Barajas, 2005). Desde esta perspectiva, las urbanizaciones cerradas, los edificios en altura y los condominios con *amenities* fueron resultado de los nuevos modos de acumulación del capital (Vidal-Koppman, 2008, Szajnberg, 2004).

En ese contexto, las urbanizaciones cerradas fueron descritas como grandes enclaves, generalmente de trazado irregular con viviendas individuales de perímetro libre (Roitman, 2004, Arizaga, 2004). Si bien desde las primeras décadas del siglo XX se encontraban clubes de campo con vivienda temporal, estas tipologías crecieron exponencialmente en la periferia a partir de la década de 1990. Varios estudios diferencian entre *country club*, barrios cerrados y megaemprendimientos, de acuerdo a la superficie que ocupan y a la inclusión de actividades no residenciales (Arizaga, 2004). Estas tipologías se articularon con las grandes infraestructuras viales que se completaron durante la misma década, generalizando patrones de urbanizaciones propios de los suburbios de Estados Unidos (Ciccolella, 1999). Más allá del rol de las empresas desarrolladoras para imponer nuevos modos de habitar, algunos estudios también dieron cuenta de otras causas relacionadas con la demanda, vinculadas con la inseguridad y las limitaciones del Estado para asegurar el acceso a servicios urbanos (Roitman, 2004).

En algunos casos, las urbanizaciones cerradas se analizaron en contrapunto con los procesos de densificación vertical de las *torres amuralladas* en tanto enclaves cerrados exclusivos (Szajnberg, 2004). Si bien los edificios en altura densificaron las áreas de centralidad y corredores comerciales a partir de 1970, décadas después adquirieron un rol central como edificios de perímetro libre con cerco perimetral y *amenities* centrales. Las torres fueron definidas como construcciones de desarrollo vertical y perímetro libre. Esta denominación asociada a la idea de enclave se reforzó con otras terminologías como *torre jardín* o *torre-country* (Elguezabal, 2018).

En esa orientación, fueron también analizadas otras modalidades de densificación de tejidos suburbanos, los condominios con *amenities*, bloques de edificios de departamentos, de densidad media, localizados sobre una única parcela en torno a un espacio abierto con piscina (Arizaga, 2004). Inicialmente su denominación se asoció a modalidades de densificación al interior de las urbanizaciones cerradas, que Arizaga (2005) caracterizó como una situación intermedia entre los edificios urbanos en altura y las viviendas suburbanas individuales.

Estas tres tipologías, urbanizaciones cerradas, edificios en altura y condominios, tuvieron en común dos características fundamentales. Por un lado, hicieron uso de diversas estrategias para distanciarse del exterior, fundamentalmente a través de muros. Estos cercos perimetrales junto a las barreras en los accesos, las cámaras de vigilancia y los tejidos de alambre de púa fueron diversas modalidades en que se materializaron los límites entre el interior de estos fragmentos y su entorno. Por otro lado, albergaron una serie de espacios abiertos privados o semipúblicos, como plazas y jardines, gimnasios, piscinas o salones de usos múltiples. Estos espacios colectivos o *amenities* aportaron actividades propias de un estilo de vida suburbano (Ballent, 1998, Ryan, 2005).

En su relación con una escala más amplia, las transformaciones recientes mostraron que las calles, las parcelas y las manzanas fueron reemplazadas en las últimas tres décadas por redes de autopistas y grandes enclaves homogéneos funcional y tipológicamente. De ese modo, se configuró un nuevo tipo de crecimiento urbano: la

ciudad dispersa (Sanabria Artunduaga, Ramírez Ríos, 2017, Capel, 2016, Ciccolella, Vecslir, Baer, 2015). De este modo, las características morfológicas que se generaron a partir de los cambios recientes, fueron la dispersión, la discontinuidad, el policentrismo, la fragmentariedad del proceso proyectual en los desarrollos de vivienda y comercio y su falta de permeabilidad o porosidad, que se tradujeron en una pérdida de calidad urbana (Llop Torne, 2008).

En cuando a la lógica del largo proceso de construcción del corredor costero norte, la presencia del frente ribereño sobre los ríos de la Plata / Luján, las zonas de bañados y la línea de barrancas, los ejes viales que motorizaron los crecimientos lineales de la urbanización, la manzana como elemento ordenador y el uso de la normativa como instrumento de regulación y de planificación de este territorio constituyeron el escenario sobre el que se localizaron las nuevas tipologías residenciales, con lógicas y características similares a aquellas ubicadas en otras ciudades: voluntad de separarse de la ciudad a través del despliegue de diversos dispositivos de seguridad, localización en torno a elementos lineales de circulación y actividades colectivas privadas vinculadas al ocio y a la recreación (Arizaga, 2004, 2005, Ciccolella, 1999, Roitman, 2004, Szajnberg, 2004).

Desde ese marco, en la presente investigación nos planteamos como objetivo comprender las características morfológicas de los cambios recientes en el corredor costero norte del AMBA. ¿Qué particularidades adquieren los procesos de transformación reciente sobre un territorio ya consolidado? ¿Cuáles son los elementos y dinámicas que persisten y cuáles se transforman? Y, por último, si bien estos cambios espaciales fueron impulsados por acciones atomizadas y no vinculadas entre sí, nos preguntamos si hay recurrencias en estos procesos que permitirían anticipar estrategias proyectuales, de planificación y gestión que permitan regularlos.

Para esto, realizamos una restitución cartográfica en escala 1:25000 / 1:10000 de distintos períodos del territorio costero explicitando los elementos urbanos que guiaron históricamente su crecimiento y la vinculación que los productos inmobiliarios residenciales tuvieron con ellos. En ese contexto, analizamos la información documental y cartográfica de las intervenciones y la sistematizamos a través de grillas y materiales gráficos que permitieron establecer temas comunes de análisis. Asimismo, desarrollamos cartografía de las intervenciones privadas de modo de comprender pautas comunes en su vinculación con los elementos estructurales del territorio, en particular con su localización respecto al río.

Para esto estudiamos distintos tipos de fuentes. En primer término, examinamos fuentes secundarias, como piezas comunicacionales, artículos de divulgación, estudios académicos, documentos técnicos municipales y boletines y páginas oficiales. En segundo término, realizamos entrevistas semiestructuradas a funcionarias/os públicos de los cuatro municipios del eje norte del AMBA, a consultoras/es convocadas/os por estos mismos partidos ribereños y a referentes de organizaciones sociales vinculadas al corredor costero. En tercer lugar, realizamos un relevamiento de los productos inmobiliarios residenciales desarrollados en las últimas tres décadas en base a fotografías satelitales de cuatro momentos: 1987, 1995, 2004 y 2016. Este estudio se completó con un relevamiento de campo que permitió identificar y sistematizar los productos inmobiliarios de uso residencial materializados a partir de 1990. Finalmente, en cuarto lugar, examinamos bibliografía y cartografía de diversas escalas provenientes de bibliotecas y archivos históricos públicos.

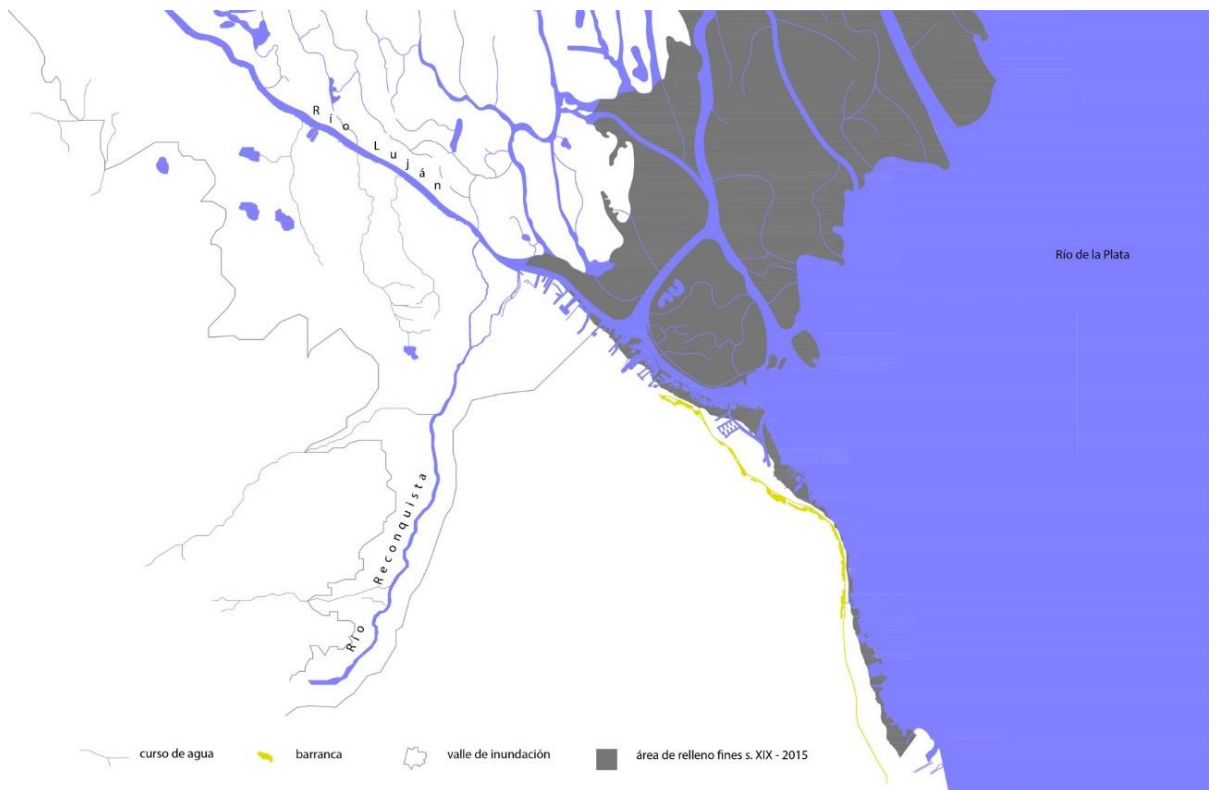
## **2. Persistencias. El largo proceso de urbanización del corredor costero norte**

Este territorio en el que, en las últimas tres décadas, se asentaron nuevos productos inmobiliarios fue el resultado de un proceso de urbanización de larga data. Examinamos el soporte geográfico, las divisiones coloniales del Pago de la Costa, los primeros centros poblacionales y la consolidación de las rutas y del ferrocarril, que signaron el proceso de construcción de la costa norte del AMBA. En ese marco, el corredor ribereño se construyó en el particular encuentro entre la grilla ortogonal y el borde costero (en continuo cambio).

Desde los inicios de la ciudad fundacional, el crecimiento de Buenos Aires se organizó sobre una cuadrícula aparentemente homogénea. En ese marco, el territorio ribereño con la presencia de los cursos de agua, la barranca y los bañados han presentado particularidades en ese proceso de urbanización. La especificidad de este territorio ha construido una particular relación entre la población y el río y entre las edificaciones y la ciudad.

### *El río, la barranca y los humedales*

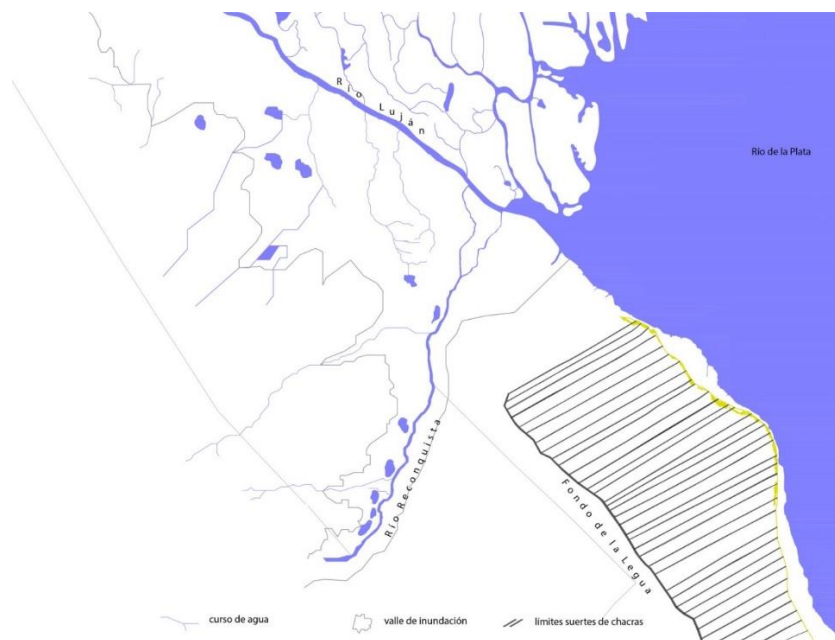
El corredor costero norte está asentado sobre un territorio estructurado por tres elementos: los ríos de la Plata y de la cuenca del Paraná (Luján, Reconquista, Tigre), la zona de bañados en el encuentro entre los ríos Reconquista y Luján, y las pendientes de la barranca propia de la pampa ondulada (Figura 3). En la actualidad, aún se lee parte de esa geografía que ha signado los primeros siglos de ocupación. El sector en estudio forma parte del sistema hídrico de la cuenca del Plata, al cual pertenecen los ríos que lo surcan, Reconquista y Luján. La característica de la red de ríos que atraviesan el AMBA es que se localizan perpendiculares a la costa, en una orientación SW-NE, hasta su desembocadura en el río de la Plata, a causa de diversos factores climáticos, geológicos y de su vegetación (Pando y Vitalli, 2001; Pereyra, 2002). Por esto, por décadas funcionaron como límites para la extensión de la urbanización radial. En cuanto al cause principal, el río de la Plata, a causa de su dinámica hídrica va modificando continuamente la orilla. En ese contexto, el límite entre el espacio libre y el factible de ser urbanizado se fija legalmente a través de la demarcación de la línea de ribera, entendida como la media estadística de las máximas crecientes. Y en este punto, hay que señalar las grandes variaciones en el nivel del río. Las bajadas fuertes pueden significar que el agua se aleje 300 metros y una fuerte sudestada puede elevarlo a +3,90 m. IGN, provocando la inundación de toda la terraza baja (Ovadia, 2010). Como parte de esa terraza, a lo largo de la desembocadura de los ríos Luján y Reconquista originariamente se localizaban bañados: una amplia planicie de inundación que comprende un sistema fluvio-lacustre continuamente inundado. Efectivamente, en los momentos de creciente, con el desborde del río, la inundación ocupa la planicie casi completamente.



**Figura 3.** Ríos, barrancas y rellenos (1895 / 2015). **Fuente:** elaboración propia (2015), en base a foto aérea Google Earth y plano Buenos Aires y alrededores, Chapearouge, 1909

### *Las suertes de pan llevar*

Luego de la segunda y definitiva fundación de Buenos Aires en 1580, Garay realizó el reparto de solares en el ejido urbano y en una segunda etapa, concedió la división de las suertes de chacras y estancias en la campaña. En ambos casos se realizó una subdivisión regular del territorio. A falta de grandes límites geográficos, la campaña se dividió administrativamente en *pagos*, un agrupamiento de parcelas rurales o *suertes*, que coincidían aproximadamente con la divisoria de aguas (Pessoa Marsilla, 2012). En este proceso se iniciaron las primeras marcas que incidirían en la urbanización posterior del área de estudio: *las suertes de pan llevar* y los caminos al norte. Las suertes de pan llevar fueron parte de una decisión inicial de dividir los usos y actividades de la campaña. En un área llana al sur de la actual ciudad de Buenos Aires, se localizaron las denominadas suertes de estancias dedicadas a la ganadería. En cambio, al norte se ubicaron las suertes de chacras o de pan llevar, dedicadas exclusivamente a la producción de trigo y hortalizas. En ese marco, sobre el corredor costero norte, territorio marcado por ríos de orientación SE-NW se asentó un patrón de lonjas de una legua de largo (aproximadamente 1 km) y un ancho variable entre 300 y 500 varas (350 a 600 metros). Formalmente, esta política quedó plasmada en un *auto de repartimiento*, donde Garay estipuló la división de 65 suertes desde la Cruz Grande de la Ermita de San Sebastián de los padres franciscanos (actualmente Arenales y Basavilbaso, en la ciudad de Buenos Aires) hacia el Gran Paraná Arriba (aproximadamente hasta la actual calle Guido Spano, en el municipio de San Fernando). Las suertes debían localizarse perpendiculares al río y comenzar en la barranca, y en sus frentes corría “el camino antiguo para gente de caballo”<sup>2</sup> (Barba, 1956). En la propuesta original se estipuló abrir calles transversales cada dos suertes, asegurando la comunicación del río con la arteria del Fondo de la Legua (Pastor y Bonilla, 1964; Barba, 1956). La geometría regular, propuesta por este patrón de urbanización de las suertes, tuvo importantes modificaciones al materializarse en el territorio (Figura 4). Sin cartografía o amojonamiento previos, sin una subdivisión simultánea de la tierra y con un territorio que poco se relacionaba con el trazado regular descrito en los documentos, la materialización de las suertes fue más irregular y heterogénea que la geometría ideal imaginada. Sin embargo, este patrón ha sido lo suficientemente consistente para persistir y marcar los procesos de urbanización futuros.



**Figura 4.** Suertes de pan llevar. Pago de la Costa. **Fuente:** elaboración propia (2015), según información extraída de Barba (1956), Legleyze (1982)

<sup>2</sup> Según consta en el acta de la reunión del Cabildo de Buenos Aires del 29 de diciembre de 1614.



### *Los caminos al norte*

También en el período colonial tuvo lugar la aparición de los primeros caminos al norte (Figura 5). Es decir, huellas que desde entonces tensionarían el crecimiento paralelo a la costa. Las tres rutas que aún hoy atraviesan el corredor costero norte vinculaban el puerto de Buenos Aires con Paraguay, Perú y Cuyo (Lagleyze, 1982; Barba, 1956). Si bien los estudios de historia local no coinciden acerca del trazado de los caminos coloniales, acuerdan que se pueden identificar tres: del Bajo, del Alto y del Fondo de la Legua (Olivero, 2006, Lagleyze, 1982, Barba, 1956). El Camino del Bajo, se localizaba al pie de la barranca por lo que sufría inundaciones frecuentes. Por este motivo, con el correr de los años se fueron realizando numerosos desvíos que hacen difícil reconocer su trazado original. Sin embargo, este camino se fue consolidando sobre el trazado de la actual Avenida del Libertador San Martín. El Camino del Alto corría por el borde superior de la barranca. Al crearse nuevos focos poblacionales, este camino se extendió hasta llegar a Las Conchas (Barba, 1956), siguiendo algunas de las desviaciones del camino del Bajo (Lagleyze, 1982). Finalmente, el camino del Fondo de la Legua se enunciaba ya en el auto de repartimiento de Garay y debía correr como camino principal en el límite de las suertes.

Posteriormente, a lo largo del siglo XIX se iniciaron los trazados de las vías ferroviarias (Ley 2098) que respondieron a una lógica radial que unía el puerto de Buenos Aires con las zonas de extracción y producción de materia prima. El ferrocarril ha sido un gran impulsor del crecimiento del corredor ribereño norte, al crearse los primeros loteos en sus cercanías. En 1865 llegó a Tigre el Ferrocarril del Norte (actual Ferrocarril Mitre) corriendo en forma paralela al Camino del Alto. Más tarde, la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Pobladores trazó otro recorrido por el bajo de la costa norte, también hasta Tigre (actual Tren de la Costa)<sup>3</sup>. La subdivisión de lotes que resultó de la llegada de estos dos ferrocarriles siguió un crecimiento lineal a lo largo de estos, pero, además, obedeció a las huellas que dejaron en el territorio otros procesos previos. Por un lado, continuaron con la repetición de manzanas cuadradas y trazados ortogonales, que ya se observó en la fundación de ciudades en la colonia. Sin embargo, esta regularidad ya no tenía que ver con una forma geométrica ideal de ciudad renacentista que se plasmó en las leyes de Indias, sino con una “previsibilidad administrativa”, regulada por el Departamento Topográfico provincial y, más tarde, por la experiencia de los agrimensores (Favelukes, 2011). Por otro lado, las subdivisiones de las suertes coloniales, por venta o herencia, se realizaron conservando la repartición de suelo en forma perpendicular al río.

Entonces, en primer lugar, sobre el borde del río que permanecía sin ocupación se fueron asentando equipamientos recreativos, puertos areneros y casillas precarias. Las condiciones de los ríos de la Plata y Luján han impactado ampliamente en el proceso de urbanización del corredor ribereño norte de distintas maneras. Su capacidad para construir territorio permitió ampliar la superficie del corredor costero generando a lo largo del tiempo diversas oportunidades de intervención para el sector público y el privado. Además, la división entre zonas bajas y altas diferenció la localización de usos y sectores sociales. En las áreas inundables se emplazaron equipamientos, actividades recreativas y viviendas de sectores populares, mientras que en las zonas altas se ubicaron preferentemente usos residenciales de clases altas y medias. Efectivamente, a lo largo del siglo XX, en las zonas más bajas se localizaron siete barrios populares mientras que la línea de barranca se convirtió en un atractivo para los sectores de mayor poder adquisitivo, ya que permitía la vista al río en un territorio protegido de las crecientes. Asimismo, los humedales de estos ríos y del Reconquista dejaron amplias zonas sin urbanizar que se convirtieron en territorios en disputa en las últimas tres décadas. También recientemente, este borde ha sido objeto de intervenciones públicas de rehabilitación y recupero de espacios de uso recreativo.

En segundo lugar, las divisiones de las suertes repartidas por Garay marcaron el territorio de dos maneras. Las subdivisiones de estos grandes macizos rurales conservaron la forma longitudinal y perpendicular al río, en tanto el encuentro entre las orientaciones de las nuevas parcelas con la barranca y la costa ha generado tejidos irregulares

<sup>3</sup> El ferrocarril del bajo favoreció el desarrollo de loteos en el área entre la Avenida del Libertador y el río. Sin embargo, al ser cerrado en 1961, contribuyó a la degradación del borde costero y la ocupación de las tierras del ferrocarril, incluso las mismas vías.

y trazados intrincados en las zonas de borde. De igual modo, la obligatoriedad colonial de abrir una calle cada dos suertes, generó una red de corredores transversales que operan en su continuidad como vínculo entre la avenida del Libertador y el oeste del AMBA, y, por esta característica, se convirtieron en vialidades comerciales en los que transita el transporte público.

En tercer lugar, históricamente, los ejes territoriales impulsaron el crecimiento lineal paralelo a la costa que, además fue promovido por los diversos planes metropolitanos desarrollados a lo largo del siglo XX. Principalmente, sobre la avenida del Libertador se consolidó un corredor comercial y de servicios y el desplazamiento del transporte público colectivo. A lo largo de ese eje se fue consolidando una centralidad lineal donde a partir de la década de 1960 tuvo lugar un proceso de densificación con edificios en altura, destinados a los sectores medios que convivían con un zócalo comercial.



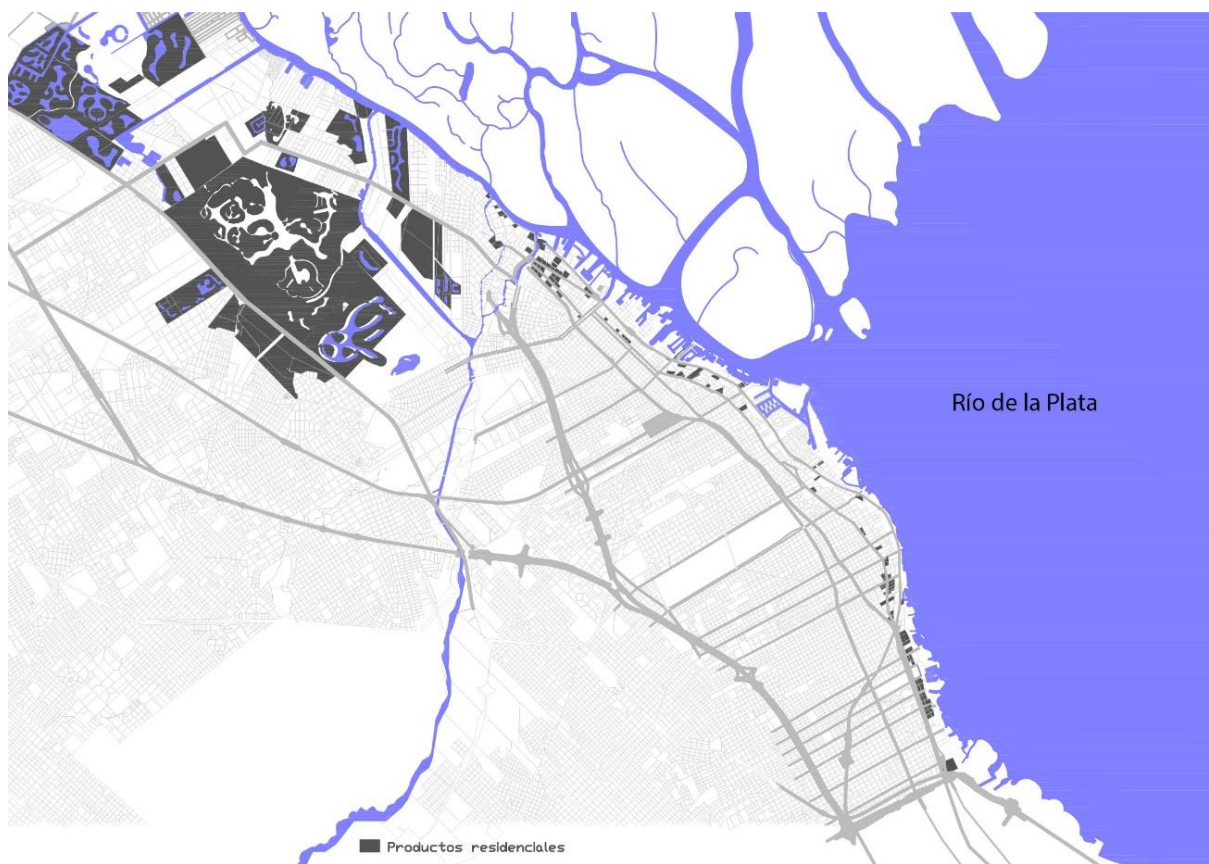
**Figura 5.** Los caminos al norte. **Fuente:** Elaboración propia (2015) según información extraída de Kropfl (2012) y Legleyze (1982)

De este modo, con estos elementos estructurales naturales (río, barranca, humedales) y construidos (corredores transversales entre las suertes y ejes de escala territorial paralelos al río) se fue consolidando el corredor costero norte.

Finalmente, el cierre del ferrocarril del bajo ocurrió en la década de 1960, al momento en que se completaba el acceso norte. Sin embargo, en 1995 se rehabilitó su recorrido rebautizado como Tren de la Costa, acompañado por usos comerciales y recreativos. En los mismos años, los gobiernos locales realizaron obras hidráulicas, recuperación del borde costero para usos recreativos y abrieron calles paralelas a la costa. En el marco de estos procesos, el borde costero norte, que solía ser una zona marginal, inundable, rodeada de pajonales, se convirtió en una zona atractiva para el mercado inmobiliario.

### 3. Transformaciones. Nuevos crecimientos lineales en el corredor costero norte

En este apartado estudiamos las transformaciones desarrolladas en las últimas tres décadas en el corredor costero norte del AMBA. Identificamos los productos residenciales motorizados por las transformaciones del sector privado y analizamos su lógica de localización, en relación a los elementos estructurales caracterizados previamente. En ese sentido, la comprensión de las lógicas de localización de los productos inmobiliarios adquiere gran relevancia ya que a pesar de que no hubo una política explícita al respecto, ni pública ni privada, consideramos que existen criterios comunes en las decisiones acerca de la localización de las nuevas tipologías residenciales.



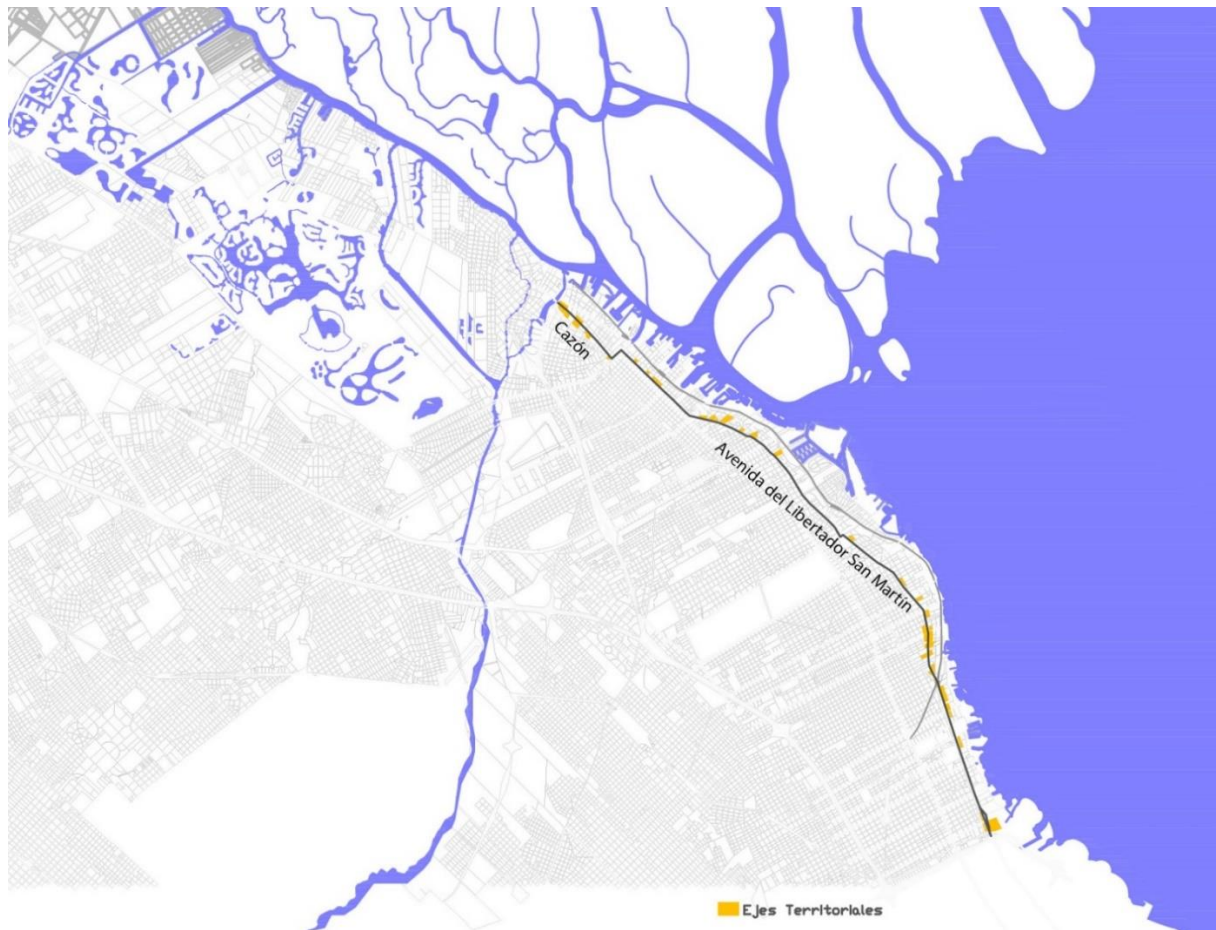
**Figura 6.** Nuevos productos inmobiliarios de uso residencial. **Fuente:** elaboración propia (2019)

Mientras la bibliografía da cuenta de una localización en vinculación con las grandes infraestructuras de autopistas, pretendemos analizar las particularidades de estas transformaciones en un territorio ya consolidado. En ese marco, identificamos que los productos inmobiliarios se localizaron conformando agregados lineales, tal la lógica que vimos en la bibliografía. Sin embargo, lo hicieron sobre tres tipos de vialidades pre-existentes y nuevas que

impactaron sobre la continuidad y heterogeneidad espacial que caracterizaba el sector. Entonces, los productos inmobiliarios de uso residencial se localizaron (Figura 6) sobre a) los “ejes territoriales” –avenida del Libertador y sus continuidades, b) los “corredores transversales” –avenidas conformadas por las divisiones de las antiguas suertes de Garay-, y c) los “nuevos tramos discontinuos”, nuevas arterias interiores paralelas a la costa.

### *Ejes territoriales*

Como mencionamos, se trata de la avenida del Libertador, eje de vinculación a escala territorial desde épocas coloniales. A partir de la década de 1990, en Vicente López comenzaron a localizarse sobre este eje territorial edificios en altura de sucursales de grandes multinacionales, mientras que, al otro extremo del corredor ribereño norte, en el municipio de Tigre, se inició la instalación de edificios en altura con perímetro libre de uso residencial. Este proceso se intensificó a partir de 2004 (Figura 7). Las edificaciones de uso residencial de perímetro libre, con planta baja libre y cercos opacos cerrando su perímetro, generaron discontinuidades funcionales y morfológicas en los zócalos comerciales. En esos mismos años, en San Fernando y San Isidro se inició la llegada de condominios residenciales sobre este eje, que guardaban las mismas lógicas morfológicas y funcionales.



**Figura 7.** Productos inmobiliarios de uso residencial sobre “ejes territoriales”. **Fuente:** Elaboración propia (2020)

### *Corredores transversales*

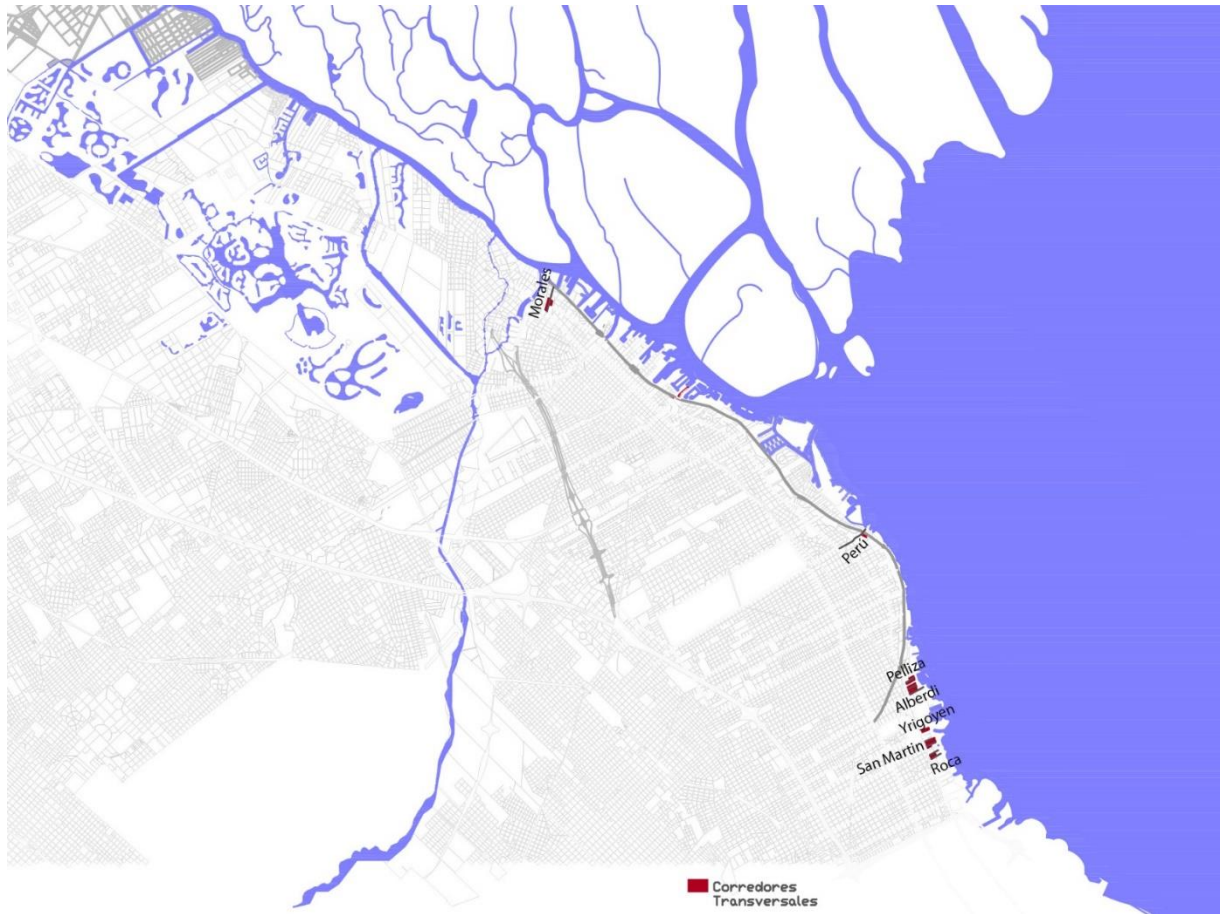
Nos referimos a las avenidas perpendiculares al río que conectaban el eje territorial con la autopista Acceso norte y que recientemente se extendieron hasta la costa: Roca, San Martín, Yrigoyen, Corrientes, Paraná, Alvear, Perú, Del Arca, Albarelos, Montes de Oca y Morales, entre otras.

Estas arterias que atraviesan transversalmente el corredor ribereño y lo vinculan con la autopista se consolidaron como corredores de gran dinamismo, gracias al paso de transporte público colectivo y al desarrollo de comercios. Esto cambiaba completamente entre el eje territorial y la costa, ya que el tránsito disminuía significativamente en ese tramo y muchas de ellas no se continuaban. No obstante, el desarrollo de los proyectos urbanos sobre el borde costero incentivó la continuidad de las arterias y su jerarquización entre el eje territorial y el río.

Sobre estos corredores transversales se localizaron productos inmobiliarios ya que facilitaban una rápida vinculación con el eje territorial (Figura 8). De acuerdo a lo permitido por la normativa de cada municipio, en Vicente López y Tigre se localizaron edificios en altura y, en San Isidro y San Fernando, se desarrollaron condominios y urbanizaciones cerradas. De este modo, se llevó a cabo un proceso de densificación y consolidación de estos corredores a través de diversas tipologías de uso residencial. Por tanto, se extendieron y densificaron estos corredores transversales, pero no el dinamismo y la heterogeneidad que los caracterizaban.

En Vicente López, los corredores transversales (Vergara, San Martín, Italia, Corrientes, Sturiza, Camacua, Alberdi) estuvieron comprendidos en el proyecto de rehabilitación costero. Se densificaron en altura, con edificaciones de uso residencial, retiradas de línea municipal y con cercos en el frente. A su vez, en San Isidro, Paraná, Alvear, Perú y Roque Sáenz Peña, fueron transformadas por urbanizaciones cerradas. Todos los corredores rematan en zonas de actividades comerciales y de servicios sobre la costa. En San Fernando, con un trazado muy discontinuo y un tejido tempranamente consolidado, no se realizaron nuevas transformaciones sobre los corredores transversales. Finalmente, en Tigre, los corredores transversales Montes de Oca, Albarelos y Sarmiento condensaron condominios de 4 a 6 pisos de altura, de uso residencial, con retiro de línea municipal y cercos en el frente.

En resumen, los corredores transversales en sus encuentros con la barranca, los humedales y los cursos de agua, están atravesados por las particularidades geográficas, históricas y de gestión de cada municipio. De este modo, los productos inmobiliarios dieron diversas respuestas de acuerdo a esas condiciones previas: la continuidad de la densificación en altura en Vicente López, una mayor intensidad de uso del suelo en Tigre, el desarrollo de urbanizaciones cerradas dentro de antiguas quintas en San Isidro y la ausencia de transformaciones en un consolidado e intrincado tejido de San Fernando. Sin embargo, estas transformaciones tienen en común que solo aludieron a usos exclusivamente residenciales, que lo hicieron en edificaciones exentas y con cercos opacos en sus frentes.



**Figura 8.** Productos inmobiliarios de uso residencial sobre “corredores transversales”. **Fuente:** Elaboración propia (2020)

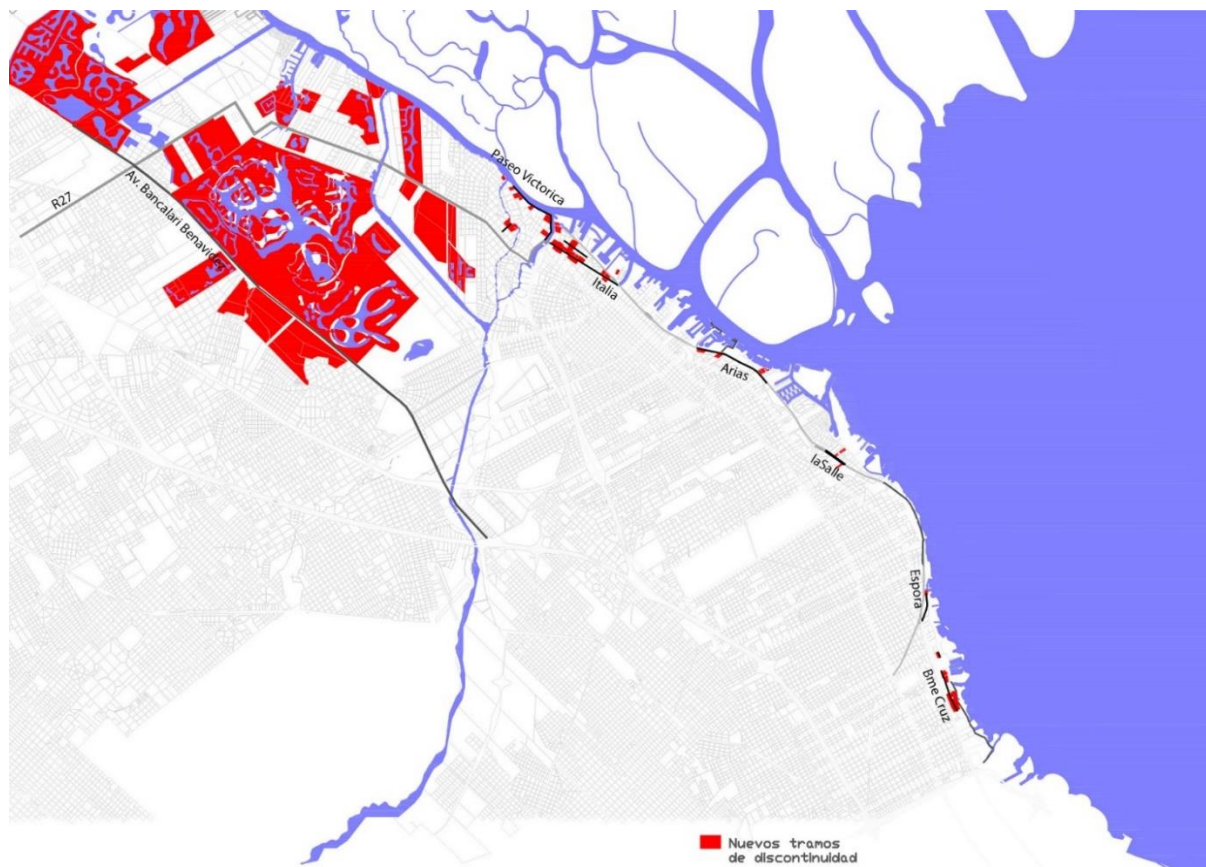
### *Nuevos tramos discontinuos*

En ellos comprendemos aquellas arterias frentistas o próximas a la costa: Bartolomé Cruz, Espora, Elcano, Solís, Mendoza, Italia, Boulevard Sáenz Peña, Paseo Victorica, Rivadavia, 9 de julio, Lavalle, Mitre y Vivanco. Más allá de los procesos de densificación en los ejes territoriales y en los corredores transversales, en los últimos diez años se transformaron también los tejidos interiores. Por tanto, los tejidos residenciales de viviendas unifamiliares de baja altura fueron escenario de una irrupción de productos residenciales rodeados de muros. De hecho, en los últimos años, la localización de estos productos inmobiliarios en los tejidos interiores y, particularmente, sobre arterias sin continuidad ha incrementado su atractivo de venta (Figura 9).

Aún en estos casos en que las nuevas tipologías residenciales se infiltraron en tejidos ya consolidados, se pueden identificar algunas lógicas comunes respecto a su localización. Conforman nuevamente agrupaciones a lo largo de estos nuevos tramos discontinuos y paralelos a la costa. Algunas de ellas ya existentes pero jerarquizadas por proyectos públicos y otras abiertas por los distintos gobiernos locales: Bartolomé Cruz, Espora (VL), Solís (VL y SI), Boulevard Sáenz Peña, Paseo Victorica, Rivadavia, 9 de julio, Lavalle, Mitre y Vivanco (T). Las tipologías que más se extendieron sobre estas arterias fueron los condominios de no más de 5 pisos de altura.

De este modo, los paisajes ribereños de viviendas unifamiliares, marinas y depósitos fueron transformados ampliamente por condominios cerrados. Así, los tramos de discontinuidad tienen una dinámica muy diferente a otras vialidades internas. A partir de las transformaciones ocurridas, principalmente desde 2007, adquirieron una fisonomía y dinámica diferenciada. Aumentó el tránsito vehicular y disminuyó el peatonal, puesto que se incrementó la densidad poblacional pero las actividades desarrolladas fueron casi exclusivamente residenciales.

En los tramos de discontinuidad es donde más se evidencia el paso de la producción de ciudad con características de continuidad espacial a la construcción de fragmentos autónomos agrupados sobre elementos lineales.



**Figura 9.** Productos inmobiliarios de uso residencial sobre nuevos tramos discontinuos. **Fuente:** Elaboración propia (2020)

#### 4. Comentarios de cierre

En este proceso consideramos imprescindible introducir la escala temporal para comprender las lógicas de los nuevos fragmentos residenciales y los problemas que generaron. Para ello caracterizamos los modos en que se articularon los procesos según las nociones de persistencias y transformaciones.

La caracterización de las lógicas y elementos que a lo largo de la historia dieron forma al territorio ribereño facilita el análisis de la complejidad que se observa en la actualidad. Entendemos que aquello que determina la singularidad de este territorio es la conjunción entre los diversos elementos que motorizaron el crecimiento de la urbanización con el río, la barranca y los bañados. Como vimos, la localización del corredor norte favoreció el crecimiento lineal a lo largo de los caminos paralelos a la costa, que se originaban en Buenos Aires y se extendían hacia el Norte. Esos ejes de escala territorial tensionaron linealmente el crecimiento de los diversos procesos de urbanización y de subdivisión de la tierra. Por su parte, los loteos resultaron de las subdivisiones de las suertes, por lo que conservaron su orientación. De este modo, las parcelas son alargadas y perpendiculares al río. Pero las suertes también dejaron otras marcas: los caminos transversales a la costa, actuales corredores comerciales. De este modo, se conformó una superposición de tejidos de *patchwork* articulados por una red de elementos lineales: ejes territoriales y corredores transversales.

Sobre ese territorio complejo, en las últimas tres décadas las transformaciones privadas sobre la costa no fueron explícitamente planificadas en forma organizada, sino que fueron producto de decisiones atomizadas del mercado inmobiliario. Sin embargo, los fragmentos residenciales se agruparon sobre tres tipos de elementos lineales que

estructuraron su localización. Los ejes territoriales y los corredores transversales continuaron consolidándose y densificándose y aparecieron otros elementos lineales discontinuos paralelos y próximos al borde costero.

En relación al tipo de crecimiento que generaron en términos de dispersión y fragmentación espacial, observamos que, a diferencia de los procesos anteriores, las nuevas tipologías residenciales ya no conforman un espacio urbano integral. Los productos inmobiliarios se comportan como fragmentos autónomos, que se traduce espacialmente en una discontinuidad y una disminución de la permeabilidad.

Estos nuevos fragmentos residenciales impactaron en los tejidos suburbanos del AMBA que se caracterizaron por la continuidad y diversidad espacial, producto de las particularidades morfológicas de los trazados y de los parcelamientos. La aparición de edificios en altura dentro de los tejidos interiores y la irrupción de los muros perimetrales generaron una ruptura en la continuidad del espacio urbano que se materializaba en la vinculación entre los ámbitos privados y la calle. De este modo, el espacio urbano como extensión de la vida cotidiana fue transformado ampliamente en las últimas tres décadas.

A lo largo de este trabajo, destacamos algunas cuestiones que remiten a la especificidad que adquieren en el territorio costero. De este modo, pudimos comprender las particularidades que adquiere un nuevo modo de crecimiento urbano disperso, asociado a ejes viales (identificamos tres tipos diferenciados), que garantizan una conexión territorial pero también un vínculo con el río, elemento que distingue este territorio, así como a los productos residenciales. Además, caracterizamos los nuevos productos inmobiliarios en tanto procesos y en relación con los elementos estructurales del territorio, distanciándonos de la mirada tradicional de la bibliografía que los clasifica como objetos arquitectónicos y autónomos.

Más allá de las cuestiones que podrían ser generalizables a otros procesos globales de cambios recientes, entendemos que pudimos construir conocimiento específico acerca de este territorio ribereño norte. Un territorio que parecía solo ser el soporte en el que se asentaron numerosos fragmentos residenciales, mostró que esos fragmentos adquieren otra dimensión al ser estudiados en conjunto en esta escala. De este modo, entendemos que en este proceso de investigación se construyó al corredor ribereño norte como una pieza territorial de estudio e intervención.

En este marco de profundas transformaciones, consideramos que resulta preciso la implementación de áreas de regulación y actuación sobre los elementos lineales que fueron objeto de transformación por el sector privado (ejes de vinculación territorial, corredores transversales y nuevos tramos discontinuos). Sobre estos elementos lineales se podrían establecer segmentos con características similares, a modo de áreas de actuación. Esto posibilitaría el desarrollo de criterios integrales de proyecto y regulación con una perspectiva integral de los espacios públicos y privados sin obstaculizar, a su vez, la posibilidad del desarrollo de propuestas privadas. Por tanto, se consolidarían aquellas modalidades de crecimiento propias del área costera a la vez que se reducirían los impactos negativos en el espacio público de la calle.

## 5. Bibliografía

- Alvarado Alcázar, A. y Jiménez Barboza, G. (2012). Urbanizaciones cerradas en Costa Rica: un nuevo objeto de estudio. *Revista de Ciencias Sociales*, III(137), 13-23.
- Arizaga, M. C. (2005). Espacialización, estilos de vida y clases medias: procesos de suburbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Perfiles latinoamericanos*, 13(25), 43-58.
- Arizaga, M. C. (2004). Ciudad, suburbio e imaginarios urbanos: La clase media va al Paraíso. *Encrucijada*, 27. Universidad de Buenos Aires.
- Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día*. Madrid: Editorial Alianza.



- Ballent, A. (1998). Country life: los nuevos paraísos, su historia y sus profetas. *Block*, (2).
- Barba, E. (1956). Rastrilladas, huellas y caminos. Buenos Aires: Editorial Raigal.
- Becerril Sánchez, T., Méndez, J. y Garrocho, C. (2013). Urbanizaciones cerradas y transformaciones socioespaciales en Metepec, Estado de México. *EURE*, 39(117).
- Cabrales Barajas, L. (2005). Estado del conocimiento sobre las urbanizaciones cerradas en Iberoamérica. En Gutiérrez, O. *La ciudad y el miedo: VII Coloquio de Geografía Urbana*, 185-194. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Capel, H. (2016). La forma urbana en la ciudad postcapitalista. *Biblio 3W Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, XXI(1.177).
- Castells, M. (1995). *La ciudad informacional*. Madrid: Editorial Alianza.
- Ordenar correctamente referencias de Ciccolella
- Ciccolella, P. (1995). Reestructuración global, transformaciones económicas en Argentina y reterritorialización de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Hacia una ciudad competitiva, globalizada y excluyente. *Estudios Regionales*, 43, 45 – 68. Universidad de Andalucía. Málaga.
- Ciccolella, P. (1999). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *Eure*, 25(76).
- Ciccolella, P. y Vecslir, L. (2011). Dinámicas, morfologías y singularidades en la reestructuración metropolitana de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 8, 23 – 41.
- Ciccolella, P. (2014). *Metrópolis latinoamericanas. Más allá de la globalización*. Olacchi.
- Ciccolella, P., Vecslir, L. y Baer, L. (2015). Revitalización de subcentros metropolitanos. Buenos Aires entre la ciudad dispersa y la ciudad compacta. *Contexto Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León*, IX(11). Nuevo León. México
- De Mattos, C. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*, (47), 81-104.
- De Mattos, C. (2004). Redes, nodos e cidades transformacao da metrópole latino-americana. En L. Queiroz Ribeiro (org). *Metropoles. Entre a coesao e a fragmentacao, a cooperacao e o conflito*. Brasil: Fase / Observatório das Metrôpoles / Editora Fundacao Perseu Abramo.
- Elguezabal, E. (2018). *Fronteras urbanas. Los mundos sociales de las torres de Buenos Aires*. Buenos Aires: Editorial Café de las Ciudades.
- Favelukes, G. (2011). Figuras y paradigmas: Las formas de Buenos Aires (1740-1870). *Antología Instituto de Arte Americano*, 41(1),11-26. Gorelik, A. (2009). Buenos Aires: el fin de la expansión. En P. Pirez (ed). *Buenos Aires, la formación del presente*. Quito: Editorial OLACCHI.
- Harvey, D. (1997). Globalización y urbanización. *Graphikos*, 8.
- Indovina, F. (2004). La ciudad difusa. En A. M. Ramos (trad). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Edicions UPC.
- Kröpfl, P. (2005). La metamorfosis de San Isidro (2). 1580-2004. San Isidro: Municipalidad de San Isidro
- Lagleyze, J. (1982). Apuntes sobre Historia de San Isidro en el Pago de Monte Grande. San Isidro: Secretaría de Gobierno – Municipalidad de San Isidro.

- Llop Torne, C. (2008). Paisatges metropolitans: policentrisme, dilatacions, multiperifèries i microperifèries Del paisatge clixé al paisatge calidoscopi. *Revista Papers: El repte del paisatge en àmbits metropolitans*, 47, 9 – 13.
- Olivero, S. (2006). Sociedad y economía en San Isidro colonial. Buenos Aires siglo XVIII. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Ovadia, M. (2010). La costa incierta. Construcción del paisaje ribereño de Vicente López. Documento de trabajo.
- Pando, H. y Vitali, O. (2001). El Río de la Plata. Apuntes sobre su historia. *Revista de Arquitectura*. La ribera, 201.
- Pastor, J., Bonilla, J. (1964). Plan Regulador de Desarrollo de la ciudad y partido de San Fernando. Buenos Aires: Municipalidad de San Fernando.
- Pereyra, F. (2002). Evolución geológica de la cuenca. En J. M. Borthagaray (comp). El río de la Plata como territorio (pp. 15-49). Ediciones Infinito.
- Pesoa Marcilla, M. (2012). Cien ciudades para la pampa. Idea, técnica y construcción de la forma urbana en las nuevas ciudades del siglo XIX de la provincia de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 7, 3-17.
- Prada Trigo, J. (2010). Las gated communities como expresión de los nuevos contextos urbanos y socioculturales: un estado de la cuestión. *Ángulo Recto. Revista de estudios sobre la ciudad como espacio plural*, 2(2), 19-30.
- Roitman B., S. (2004). Urbanizaciones cerradas: Estado de la cuestión hoy y propuesta teórica. *Revista de Geografía Norte Grande*, (32), 5-19.
- Ryan, B. (2005). Morphological change through residential redevelopment: Detroit, 1951-2000. *Urban Morphology*, 10(1), 5-22.
- Sanabria Artunduaga, T. y Ramirez Rios, J. (2017). Ciudad compacta vs. ciudad difusa Ecos antiguos y recientes para las políticas de planeación territorial y espacial. *Cuaderno Urbano. Espacio, cultura y sociedad*, 22(22), 29-52.
- Sassen, S. (1999). *La ciudad global: New York, Tokio, Londres*. Buenos Aires: EUDEBA.
- Soja, E. (2008). *Postmetropolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de sueño.
- Szajnberg, D. (2004). Ghettos de ricos en Buenos Aires. *Mundo Urbano*, (13). Buenos Aires: URBARED, Universidad Nacional de Quilmes
- Tella, G. (2007). *Un crack en la ciudad. Rupturas y continuidades en la trama urbana de Buenos Aires*. Nobuko.
- Torres, H. (2001). Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. *EURE*, 27(80), 33-56.
- 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 den la región metropolitana de Buenos Aires. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XII (270).