

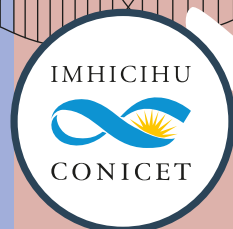
METRÓPOLIS EN LA ENCRUCIJADA

Nuevas amenazas, debilidades estructurales y oportunidades pospandemia



Sonia Vidal-Koppmann
compiladora

Matilde Malizia
María Eugenia Goicoechea
colaboradoras





ÍNDICE

Comité científico.....	5
Agradecimientos.....	9
Prólogo	11

PARTE I

Áreas metropolitanas en tiempos de pandemia

Buenos Aires: redescubriendo la Región Metropolitana en tiempos de pandemia / SONIA VIDAL-KOPPMANN	15
Los desafíos de la gobernanza metropolitana posPandemia / ARTURO ORELLANA y DANIEL MORENO.....	27
Los servicios públicos urbanos como condicionantes de la dinámica socio-territorial del Área Metropolitana de Caracas (2019-2020) durante la pandemia del COVID-19 / SANDRA ORNÉS VÁSQUEZ.....	55
El impacto de la pandemia en las prácticas cotidianas de los hogares de migrantes en la Villa 20 (Ciudad de Buenos Aires) / MARIELA PAULA DIAZ,	85
La Buenos Aires Metropolitana frente al COVID-19. Una mirada a las pautas de (in)movilidad en contexto de crisis sanitaria / MARÍA EUGENIA GOICOECHEA y ARTEMIO PEDRO ABBA	101
La movilidad urbana durante la crisis sanitaria en la Ciudad de México. Explorando escenarios posibles / GEORGINA ISUNZA VIZUET y MARÍA BERNARDET RODRÍGUEZ VERA	133
Revisión del comportamiento del sistema de transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires en el contexto de la pandemia COVID-19 a partir de la explotación de datos públicos / MAXIMILIANO AUGUSTO VELÁZQUEZ.....	163
El corredor sur-sudeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. El caso del Ramal P1 / MARTÍN ORDUNA, CARLOS DE CANDIA, MAXIMILIANO VELÁZQUEZ y DAIANA BUJÁN.....	193

PARTE II

Vulnerabilidad social, ambiente y desarrollo urbano

Los entornos de la vulnerabilidad social en el Área Metropolitana de Guadalajara: reflexiones sobre desarrollo urbano y bienestar objetivo / JOSEFINA LARA GUERRERO	225
Problemas socioterritoriales y conflictividad social: la falta de consenso en la gestión del desarrollo urbano en el municipio de Quilmes (2003-2015) / OCTAVIO FERNÁNDEZ ÁLVAREZ.....	257
Las tomas de tierra en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Guernica: ¿ocupar es usurpar? / JULIA VIRGINIA ROFÉ.....	271
Quilmes, territorio fragmentado: escenarios socio-ambientales frente al cambio climático / PABLO LACABANA CENZANO, CRISTINA CARBALLO Y MIGUEL LACABANA	291

PARTE III

Territorios y transformaciones urbanas contemporáneas

Producción del espacio urbano. Cambios de uso del suelo en el aglomerado Gran San Miguel de Tucumán (noroeste argentino) durante el periodo 1990-2020 / MATILDE MALIZIA, PAULA BOLDRINI Y DAVID MONTENEGRO.....	319
La vivienda subsidiada en las conurbaciones litorales. El caso de La Serena-Coquimbo en el norte de Chile / RODRIGO HIDALGO DATTWYLER, CARLOS VERGARA CONSTELA, MIGUEL GONZÁLEZ RODRÍGUEZ Y ALEX PAULSEN ESPINOZA	347
La movilidad urbana en localidades cabecera del corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires, desde una perspectiva de género / JIMENA DMUCHOWSKY.....	371
Comercios bancarios en la Ciudad de Buenos Aires / VILLY CREUZ	389
Transformaciones contemporáneas de la geografía universitaria en la metrópoli de Buenos Aires / IGNACIO CELIS MARÍN	419
Sobre los autores.....	447

AGRADECIMIENTOS

La edición de este libro ha sido posible mediante el financiamiento del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas otorgado al Proyecto PIP 0325 y del FONCYT (Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica) a través del subsidio al PICT 2016-3351.

Sin embargo, más allá del aporte financiero que ha facilitado su publicación; debo destacar mi reconocimiento al conjunto de investigadores y profesionales con cuya colaboración y aportes fue posible lograr este objetivo.

En primer lugar, deseo agradecer al Comité Científico que con total generosidad avaló esta obra. Los intercambios de experiencias académicas con los Dres. Luis Felipe Cabrales Barajas (Departamento de Geografía, Universidad de Guadalajara, México); Felipe Arenas Vázquez (Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica, Chile); Axel Borsdorf (Instituto de Geografía, Universidad Innsbruck, Austria); Ana María Liberali (Universidad de Buenos Aires, Argentina) y Adriano Rovira Pintos (Universidad Austral, Chile), han orientado nuestras investigaciones y nos alientan a proseguir en esta línea de trabajo.

En segundo lugar, tengo que señalar la importante asistencia brindada por las Dras. María Eugenia Goicoechea y Matilde Malizia, las que no sólo participaron activamente en el equipo de investigación; sino que tomaron a su cargo la minuciosa revisión técnica de todos los artículos, aportando adecuadas sugerencias.

Asimismo, deseo destacar la cuidada labor de diagramación y edición realizada por el Lic. Juan Pablo Lavagnino; y la talentosa participación de la Diseñadora Clara Koppmann, en el diseño de la tapa.

Finalmente, extendiendo el agradecimiento a las autoridades del Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas (IMHICIHU / CONICET) por generar las condiciones adecuadas para que en los nuevos escenarios de trabajo virtual, se pudiera materializar este proyecto.

En nombre del Grupo de Estudios Metropolitanos, a todos y todas, nuestro sincero reconocimiento.

Dra. Sonia Vidal-Koppmann
Directora del Proyecto



PRÓLOGO

Los textos que integran la presente obra reflejan la continuidad de las investigaciones del Grupo de Estudios Metropolitanos, que durante más de una década ha convocado en sucesivos proyectos (PIP/CONICET y PICT/FONCYT) tanto a investigadores de universidades argentinas como a profesionales del exterior, para debatir sobre un tema siempre actual: las transformaciones socio-territoriales de las regiones metropolitanas.

Después de dos trabajos previos en donde se registraron cambios y continuidades en estas áreas altamente urbanizadas; este tercer libro presenta la singularidad de haber sido redactado en medio de la pandemia de COVID-19, que ha impactado fuertemente en las prácticas urbanas cotidianas.

Justamente en momentos en los que la virtualidad mediada por la tecnología ha facilitado múltiples transformaciones en ámbitos de trabajo, de estudio, de producción etc.; en forma paradójica la dimensión territorial, no solo no se ha visto eclipsada sino que, por el contrario, ha aumentado los desafíos para la planificación metropolitana.

Por este motivo, problemas estructurales tales como el colapso de los medios de transporte, la irracionalidad de los viajes intra-metropolitanos, el déficit habitacional o los riesgos ambientales, por nombrar solo algunos, cobran de cara a la crisis una mayor visibilidad.

Las regiones metropolitanas se presentan como los principales focos de circulación de los contagios, y esta situación de desborde se revela tanto en países centrales como en países periféricos, colocando a sus gobiernos en una encrucijada.

Sin pretender abordar todas las tensiones y conflictos, en la organización de este libro hemos querido cumplir con dos objetivos esenciales: el primero, avanzar con el estudio de las mutaciones socio-espaciales metropolitanas; y el segundo, insistir en la demostración de que las regiones metropolitanas constituyen una categoría de análisis que demanda estudios pormenorizados.

Para repensar las cuestiones mencionadas, estructuramos este libro en tres partes. En la primera de ellas, la pandemia en los territorios metropolitanos ocupa el espacio central de las reflexiones. En este sentido, nos interesó exponer

cómo a pesar de sus singularidades, las regiones metropolitanas de distintos países de América latina, presentaban similares condiciones en relación con el ordenamiento urbano-territorial y las dimensiones más impactadas por la crisis sanitaria. Así aspectos tales como la gobernanza metropolitana, el acceso a los servicios públicos, la movilidad interurbana o las prácticas cotidianas de los habitantes, mostraban similares debilidades estructurales en Caracas, Ciudad de México, Santiago de Chile o Buenos Aires. Nos pareció oportuno incluir un abanico de casos, para brindar al lector la posibilidad de hacer comparaciones, más allá de las reflexiones planteadas por cada uno de los autores.

En la segunda parte, se integraron los estudios sobre vulnerabilidad social, riesgos ambientales y desarrollo urbano desigual. Nuevamente la temática de las geografías de la desigualdad puede visualizarse en diferentes escalas: en el entorno macro del Área Metropolitana de Guadalajara, en el caso puntual de un municipio de la zona sur de la región metropolitana de Buenos Aires, o bien, en la propia ciudad central de la mega-región porteña. Sin embargo, en todos los casos aparecen factores comunes tales como el acceso a la tierra y a una vivienda digna; la vulnerabilidad de los sectores más empobrecidos y las carencias en materia de desarrollo urbano. Esta problemática se visibiliza en forma de fragmentos socio-territoriales, remarcando fuertes situaciones de inequidad, y como característica estructural de las ciudades y regiones urbanas latinoamericanas.

En la tercera y última parte se retoma el análisis de las transformaciones urbanas contemporáneas, poniendo el foco en los cambios en la producción del espacio urbano, en los usos del suelo y en la movilidad entre ciudades. A través de los estudios de caso, se pone en evidencia la necesidad de una planificación integrada que se adelante a los manejos del mercado inmobiliario.

Para finalizar, cabe agregar que este trabajo compendia los avances y resultados de investigadores y tesis con la finalidad de abrir el debate sobre las cuestiones clave que colocan a las metrópolis frente al desafío de un nuevo ordenamiento territorial, signado por la incertidumbre de la pospandemia y por la necesidad de generar un hábitat más equitativo y sostenible.

Dra. Sonia Vidal-Koppmann
Directora del Proyecto



BUENOS AIRES: REDESCUBRIENDO LA REGIÓN METROPOLITANA EN TIEMPOS DE PANDEMIA

Sonia Vidal-Koppmann
IMHICIHU - CONICET
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

Introducción

La región metropolitana de Buenos Aires (RMBA), con alrededor de 16 millones de habitantes, concentra un 30% de la población total del país. No se trata de una realidad nueva, sino del resultado de la falta de un esquema de ordenamiento territorial sostenible en el mediano y largo plazo. Diferentes gobiernos y políticas públicas no lograron establecer estrategias para controlar la expansión y las desigualdades socio-territoriales asociadas a la misma. De tal forma que una crisis a nivel global puso en evidencia todos los déficits y carencias acumulados durante décadas.

La pandemia del COVID-19 colocó en el centro del debate, cuestiones tales como la movilidad y su rol como factor de relevancia en la circulación comunitaria del virus, y las diferencias entre sectores sociales y sus posibilidades de accesibilidad a lugares de trabajo, estudio, etc. Se escuchó bastante en los medios masivos de comunicación que los contagios no hacían diferencias entre clases sociales; sin embargo, los sectores más vulnerables fueron y siguen siendo los más castigados por esta crisis.

Con el objeto de reflexionar acerca de los nuevos escenarios producidos por la pandemia y analizar los aspectos a considerar por la planificación territorial, encaminamos nuestras investigaciones sobre las transformaciones metropolitanas, incorporando este importante factor de cambio. Por este motivo, en este primer capítulo introductorio, creímos adecuado replantear la problemática de

la hipertrofia metropolitana y sus consecuencias más visibles. Para ello abordamos una metodología de investigación enfocada en:

- a) La definición de la RMBA dentro del encuadre de una mega-región, dando por sentado que la complejidad de su estudio demanda una perspectiva multi-escalar, multi-actoral y multi-sectorial.
- b) El análisis de las estrategias propuestas para atravesar la crisis y la continuidad de algunas de ellas, definidas como prácticas exitosas, para incorporarlas al diseño de políticas urbanas y ambientales.

Finalmente, es preciso señalar que las observaciones vertidas en este trabajo forman parte de las investigaciones de dos proyectos en curso cuyas temáticas versan sobre la movilidad y la pobreza¹ y sobre las mutaciones socio-territoriales de las regiones metropolitanas², respectivamente.

Acerca de la Región Metropolitana de Buenos Aires

La Región Metropolitana de Buenos Aires con una extensión de 13.934 Km² y una población de 14.918.187 millones de habitantes, según los datos del último Censo Nacional de Población y Vivienda (INDEC, 2010), conforma una unidad funcional integrada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y 41 municipios que constituyen su área de influencia. Dicha región, además de contar con la mayor concentración demográfica del territorio nacional, genera un PBI equivalente al 38% del total del país (Lineamientos Estratégicos RMBA, 2007).

Desde el punto de vista del ordenamiento territorial, presenta un escenario de hipertrofia creciente, en el que el déficit habitacional, el empleo informal y la movilidad urbana constituyen un conjunto de problemas de carácter estructural. La Ciudad de Buenos Aires, desde fines del siglo XIX y hasta el presente, ha mantenido su condición de centralidad y la máxima jerarquía en el sistema urbano territorial. Esta situación es uno de los principales motivos para que diariamente ingresen cerca de 3.500.000 habitantes (Szenkman, 2015). Asimismo, según las estimaciones oficiales, se originan más de 20.000.000 de viajes por día dentro de la RMBA (IAT UNLP PFETRA, 2016); de los cuales 11 millones se realizan en medios de transporte público y el resto en transporte privado (Gutiérrez, 2011). Numerosos estudios señalan que la congestión de los medios de transporte público (buses, metro, trenes suburbanos, etc.) supera ampliamente los

¹S. Vidal-Koppmann y A. M. Liberali (Dir.) Proyecto UBACyT Interdisciplinario Movilidad y Pobreza. Fases I, II y III, 2010 hasta la actualidad.

²S. Vidal-Koppmann (Dir.), Proyectos Plurianuales CONICET 0243 y 0325 Mutaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires, 2012 hasta la actualidad.



niveles de funcionalidad y confort (Müller, 2013). Si en la anterior “normalidad” esta situación representaba un aspecto negativo en la calidad de vida de los habitantes metropolitanos; en la actual pandemia, la saturación de los medios de transporte se considera como uno de los factores de mayor riesgo para la transmisión del COVID-19.

Si consideramos que la RMBA es la segunda mega-región de América del Sur (después de la región metropolitana de San Pablo), no debería sorprendernos que el epicentro de la pandemia se localizara en la misma; pero de forma heterogénea al interior de los municipios y de la ciudad primada.

De los comienzos de la expansión de Buenos Aires

La expansión acelerada de la región metropolitana ha sido reconocida desde la segunda mitad del siglo XX en adelante en numerosos estudios (Plan Regulator de Buenos Aires, 1962; Plan Director del año 2000, 1974; Sistema Metropolitano Bonaerense, 1975, etc.). Sin embargo, no siempre esta cuestión tuvo el carácter de prioritario en las agendas de los organismos de planeamiento nacionales y provinciales. De hecho, la posibilidad de seguir ampliando las infraestructuras de transporte y comunicaciones, sobre un territorio supuestamente infinito (la llanura pampeana) llevó a la conformación de una mega-región (Ciccolella y Mignaqui, 2018) (Figura 1).

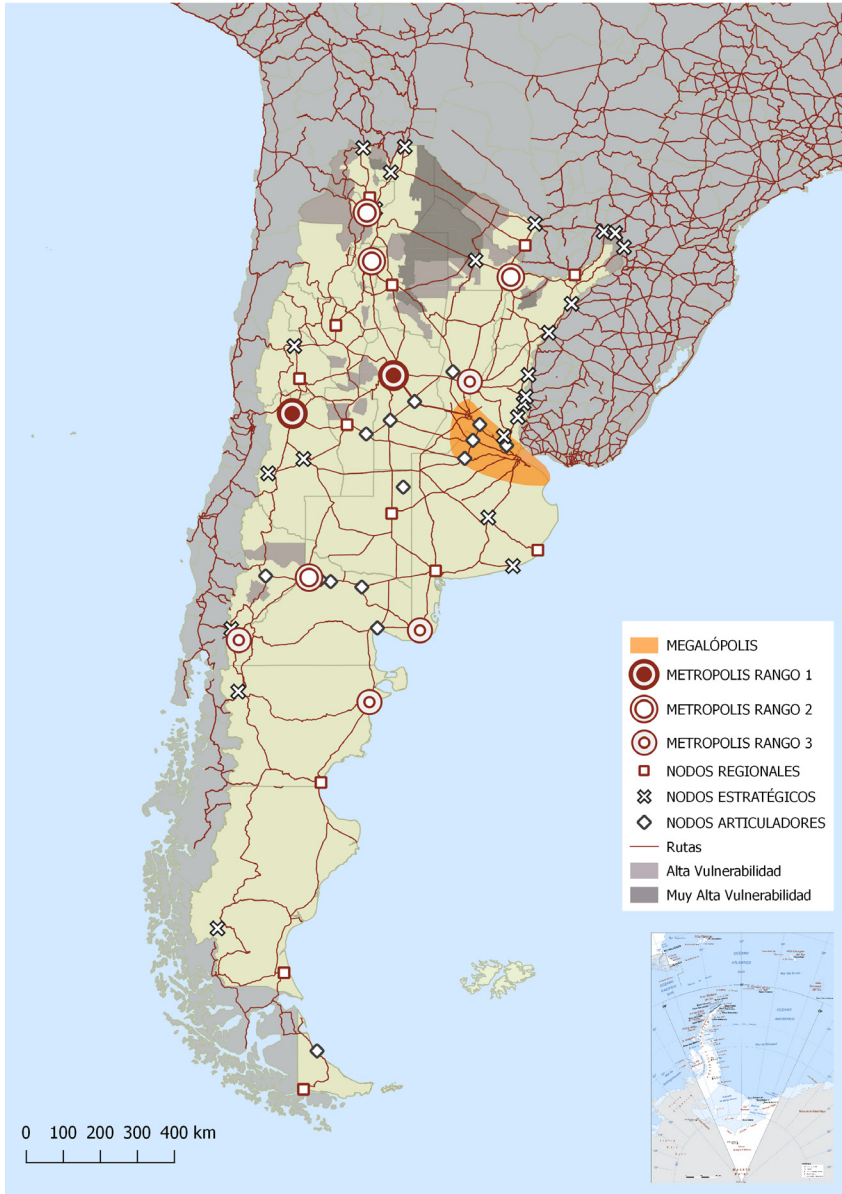


Figura 1. La mega-región de Buenos Aires en el contexto nacional

Fuente: Ministerio de Transporte, Subsecretaría de Coordinación y Planificación Territorial, 2016.

En la figura precedente puede observarse la “nube” de límites difusos que engloba la RMBA, integrando dos conurbaciones próximas: hacia el norte la metrópolis del Gran Rosario y hacia el sur la metrópolis del Gran La Plata. El término “nube” utilizado por S. Lencioni (2017) para definir la forma de ameba de bordes imprecisos de un área altamente urbanizada y en constante expansión, resulta muy adecuado para visualizarla en la cartografía.

Curiosamente, esta evidente situación de desequilibrio en el ordenamiento del territorio argentino, parecería re-descubrirse por efecto de la pandemia. No obstante, las investigaciones de Horacio Torres (1993); Jorge Hardoy y Margarita Gutman (2007); Luis Ainstein (1995); Pedro Pirez (1994), y Artemio Abba (2010), entre otros, coinciden en señalar que desde los primeros estudios urbanos realizados alrededor de 1930 y en adelante, ya se advierten las relaciones de funcionalidad entre Buenos Aires y algunas localidades aledañas. En las décadas siguientes, estos vínculos interurbanos quedaron consolidados formando el primer cordón metropolitano, que rodea a la ciudad central.

...al colapso de la mega-región

Si en los estudios urbanos de la década de 1930, se vislumbraba el germen de la expansión de la ciudad central hacia la periferia (Plan Director para Buenos Aires, 1937-38); cuarenta años después, la mancha urbana tentacular extendía sus límites en un radio de casi 100 Km medidos desde el centro de Buenos Aires hacia la periferia (Suárez, 2005), alcanzando las localidades de Pilar, Cañuelas, Chascomús, Lobos y Brandsen (Figura 2).

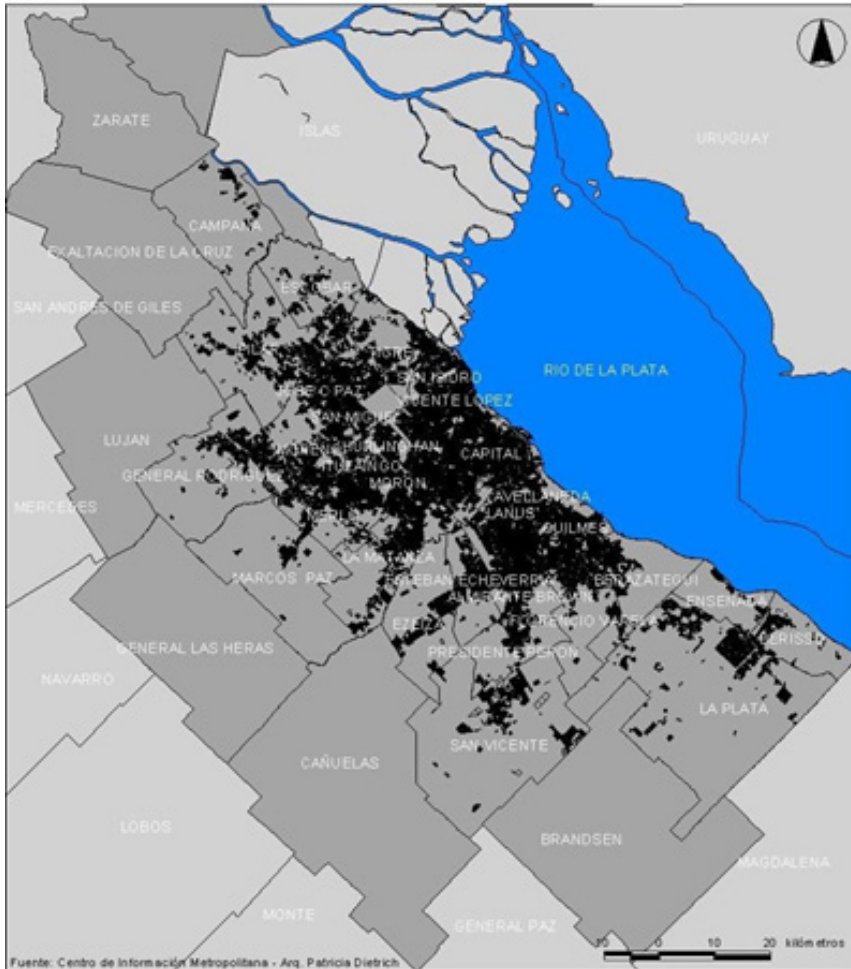


Figura 2. Expansión de la Región Metropolitana de Buenos Aires

Fuente: Centro de Información Metropolitana, Universidad de Buenos Aires, 2018.

Esta visión del avance de la urbanización configurando una mega-región ha podido comprobarse en los inicios del presente siglo. En efecto, en los *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires* (Secretaría de Vivienda y Urbanismo, 2007) se definen sus límites englobando la ciudad homónima y 41 municipios de su entorno. Se advierte, por lo tanto que el Área Metropolitana de

Buenos Aires (AMBA)³ ha sido superada por una unidad funcional que traspasa límites provinciales.

Cabe agregar que el antiguo Plan Director de Buenos Aires (ORDAM, 1959-60) remarcaba la necesidad de controlar el crecimiento a escala regional, y para ello proponía un esquema de micro-descentralización. Obviamente, la problemática de la urbanización sin límites ya estaba presente en estos estudios; por dicho motivo sorprende que, debido a la crisis sanitaria, se tome conciencia de que esta región debería considerarse como una unidad funcional. A pesar de que en las agendas de planificación de otros países latinoamericanos, este tipo de regiones posee una entidad propia y mecanismos para su regulación, como por ejemplo en Brasil con el estatuto para las metrópolis; en nuestro país fue necesario atravesar una situación excepcional, para reconocer la importancia del trabajo mancomunado entre la ciudad central y los municipios.

La conflictividad de esta expansión sin confines, desatendida por la planificación, conlleva serios aspectos negativos que refuerzan situaciones de disfuncionalidad e incompatibilidad entre la planificación de los usos del suelo, la movilidad y el transporte urbano; pero con la pandemia del COVID-19 esos aspectos negativos se han transformado en críticos.

Coincidiendo con lo afirmado por L. Aisntein (1995: 30), quien sostiene que “la estructura física regional quedó condicionada desde un principio, por un esquema radio-concéntrico asimétrico, diseñado por la impronta de la traza ferroviaria conformando corredores de circulación con nodos urbanos de expansión y servicios”; podemos agregar que esa centralidad superlativa de la ciudad primada, es el tema no resuelto por sucesivos estudios sobre la movilidad y el planeamiento metropolitano (Figura 3).

³ En los documentos de trabajo del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) de la República Argentina, se denomina área metropolitana de Buenos Aires al conjunto integrado por la Ciudad de Buenos Aires y 25 municipios circundantes.

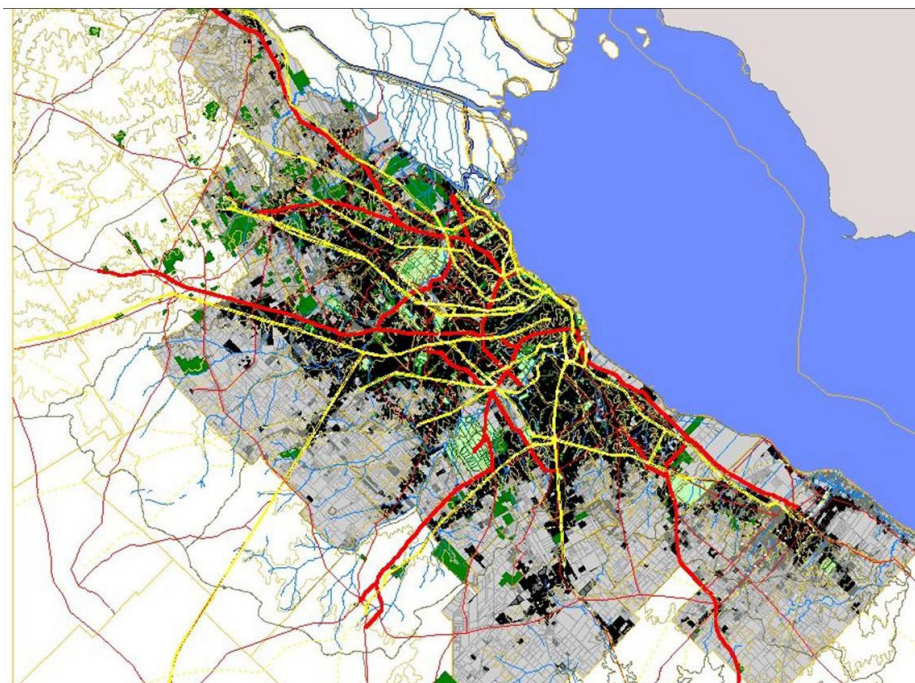


Figura 3. Movilidad metropolitana y urbanización

Fuente: Centro de Información Metropolitana, Universidad de Buenos Aires, 2018.

Esta convergencia en abanico sobre la Ciudad de Buenos Aires está materializada por la traza de los ferrocarriles, a los que se suma el reforzamiento en el mismo sentido de las líneas de transporte automotor de pasajeros y la red de autopistas metropolitanas. Mientras fragmentos urbanos de baja densidad de población se alejan de la ciudad capital, los sitios físicos de empleos, de equipamientos de nivel superior y centros de comando permanecen localizados en el área central y en los sub-centros de Buenos Aires. En consecuencia, este escenario de altísima circulación comunitaria, conlleva a un problema de difícil resolución a corto y mediano plazo.

Claves para el debate

El diagnóstico de un sistema de transporte público colapsado, en una región metropolitana en continua expansión (Velázquez y Dmuchowsky, 2015), llevó a las autoridades nacionales, provinciales y locales a redescubrir el conflicto y

adoptar medidas coyunturales. Así una de las acciones para cumplir con el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO), se orientó a prohibir en forma masiva la circulación entre la ciudad central y los municipios. El uso del transporte público quedó solo autorizado para quienes desempeñan tareas esenciales (personal de la salud, fuerzas de seguridad, comunicaciones, etc.). Asimismo, la circulación en medios privados también fue limitada, aplicando controles en accesos, puestos de peaje y vías de circulación.

Actualmente, aunque la RMBA se encuentra atravesando una nueva fase (Distanciamiento Social Preventivo Obligatorio) tendiente a la normalización de las actividades, todavía existen controles para la utilización de los servicios de transporte, como así también para la entrada y salida de la Ciudad de Buenos Aires.

El aprendizaje impuesto por la pandemia remite tanto a gobernantes como a los habitantes metropolitanos, ha tener una idea cabal de los múltiples desplazamientos interjurisdiccionales cotidianos imprescindibles; y la mega-región cobra visibilidad como una unidad funcional indisoluble. Lamentablemente, para arribar a esta conclusión fue necesario que se produjera un aumento exponencial de casos debido a la circulación comunitaria y a las condiciones de desarrollo geográfico desigual al interior de los municipios y de la Ciudad de Buenos Aires.

En el presente y como consecuencia de las restricciones, los medios de transporte masivo son usados por el 26% de la población (Ministerio de Transporte, 2020). Esta situación está sostenida por la interrupción de la presencialidad en gran parte de las actividades y por la suspensión de muchas otras. Sin embargo, el escenario metropolitano muestra la necesidad de permanentes flujos de personas, bienes, mercancías e información; poniendo en evidencia los aspectos críticos de una planificación territorial ausente. De tal forma que a medida que avanza la flexibilización y apertura de nuevas actividades, surgen interrogantes acerca de las medidas para lograr una "nueva normalidad". ¿Cómo repensar la movilidad urbana interjurisdiccional con niveles de seguridad para evitar los contagios en el ámbito metropolitano? ¿Qué aspectos habría que considerar en la planificación metropolitana con relación a la accesibilidad y al transporte de corta y media distancia? ¿Es sustentable que millones de habitantes en forma cotidiana se desplacen para cumplir con sus actividades, insumiendo más de dos horas en cada viaje?

A modo de conclusión

A lo largo de nuestro proyecto de investigación sobre movilidad urbana y marginaciones sociales (Vidal-Koppmann y Liberali, 2019) hemos podido reflexionar sobre las debilidades y amenazas que emergen en la RMBA y en otras

regiones desbordadas (México, San Pablo, Santiago de Chile, etc.). Por ello planteamos abrir la discusión acerca de los siguientes ejes de trabajo:

Suburbanización sin confines. El proceso de suburbanización sin confines tanto de sectores populares como de sectores de altos ingresos de la sociedad, facilitado por las condiciones de movilidad; entra en conflicto con estrategias de consolidación y densificación de las localidades de la región (Vidal-Koppmann, 2018a). Estas diferentes posiciones marcan en la mayoría de los casos la discontinuidad en los procesos de planificación. Particularmente, para el caso metropolitano se remarca la ausencia de políticas públicas de integración entre la ciudad central y los municipios de su área de influencia.

Centralidades emergentes. La consolidación de centralidades extra-urbanas que no desconcentran actividades esenciales productivas y de servicios terciarios, producen flujos de todo tipo aumentando el desborde metropolitano. Precisamente el reforzamiento (mediante la provisión de equipamientos de nivel superior y de infraestructuras de servicios) de los centros tradicionales suburbanos, podría constituir un factor de atracción de flujos de población y disminuir desplazamientos hacia la ciudad central.

Planificación territorial integrada de usos del suelo y sistemas de comunicaciones. La fragmentación de los usos del suelo residencial en las periferias, que requieren la ampliación permanente de infraestructuras de transporte (Vidal-Koppmann, 2018b), constituye un tema poco analizado, evidenciando la necesidad de un esquema integral de ordenamiento de la movilidad metropolitana.

Desarrollo urbano sustentable y equitativo. El desarrollo urbano desigual reflejado en equipamientos comunitarios esenciales de diferente "calidad" en infraestructura y servicios, ya sea entre municipios como en el interior de cada uno de ellos, remite a la revisión e implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 (CEPAL, 2019).

Por último, hay que señalar que estos temas propuestos parten desde una perspectiva del ordenamiento territorial y que no son excluyentes de otros planteos provenientes de dimensiones tales como la economía, el medio ambiente, la gobernanza, etc. Por el contrario, las distintas miradas deberían intercambiar y fusionar conocimientos teóricos y empíricos, proponiendo alternativas de salida hacia la pospandemia.

Bibliografía

Abba, A. (2010). *Metrópolis argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Buenos Aires, Argentina: Café de las Ciudades.

- Ainstein, L. (1995). *Mega-ciudad Buenos Aires: ¿profundización de la segmentación?* Buenos Aires, Argentina: SICYT, Serie Documentos Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UBA.
- Ciccolella, P. y Mignaqui, I. (2018). Mega-región y litoralización de la expansión urbana y la segunda residencia en el sudeste bonaerense. En C. De Mattos (Presidente) *XV Seminario Internacional sobre Globalización y Territorio*; llevado a cabo en la Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.
- Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, Secretaría de Vivienda y Urbanismo. (2007). *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. La Plata: Autor.
- Gutiérrez, A. (2011). Gestión metropolitana del Transporte en Buenos Aires. Falsos dilemas y perspectivas. *Revistas Iberoamericana de Urbanismo RiURB*, (8), 89-103.
- Hardoy, J. y Gutman, M. (2007). *Buenos Aires 1536-2006*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Instituto Argentino del Transporte (IAT), Universidad Nacional de La Plata (UNLP) PFETRA (2016). *Informe "Transporte en Municipios"*. Documento de trabajo interno del Ministerio de Transporte de la Nación. (Inédito)
- Le Corbusier (1947). Plan Director para Buenos Aires. *Revista La Arquitectura de Hoy* (Versión castellana de *L'Architecture d'Aujourd'hui*), Año 1, (4), 1-84.
- Lencioni, S. (2017). *Metrópole, metropolização e regionalização*. Río de Janeiro, Brasil: Consequencia Editora.
- Müller, A. (2013). *El transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires ¿hacia el colapso?*. Buenos Aires, Argentina: CESP (FCE, Universidad de Buenos Aires). Documento de trabajo 24.
- Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Oficina del Plan Director (ORDAM) (1962). *Plan Director 1959-60*. Buenos Aires: Autor.
- Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Comisión de Estética Edilicia (1925). *Plan de Estética Edilicia 1922-1925*. Buenos Aires: Autor.
- Naciones Unidas, CEPAL (2019). *Agenda 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Editorial CEPAL.
- Pirez, P. (1994). *Buenos Aires Metropolitana. Política y gestión de la ciudad*. Buenos Aires, Argentina: Centro Editor de América Latina.
- República Argentina, Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) (2019). *Informe sobre población*. Recuperado de <http://indec.gov.ar>
- República Argentina, Ministerio de Transporte (2020). *Informe semanal, 23/10/2020*. Recuperado www.ministerio.de.transporte.gob.ar

- Suárez, O. (2005). *Planes y códigos para Buenos Aires 1925 - 1985*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones FADU.
- Szenkman, P. (2015). Menos autos y más y mejor transporte público para la Región Metropolitana de Buenos Aires. CIPPEC, Documento de Políticas Públicas 149. Recuperado de: www.cippec.org/publicacion
- Torres, H. (1993). *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. Buenos Aires, Argentina: Secretaría de Investigación y Posgrado, FADU-UBA.
- Velázquez, M. y Dmuchowsky, J. (2015). Movilidades polarizadas. Nuevos aportes teóricos para indagar la fragmentación y segregación metropolitana. En S. Vidal-Koppmann (Comp.) *Metrópolis en mutación* (pp. 101-128). Buenos Aires, Argentina: Café de las Ciudades.
- Vidal-Koppmann, S. (2015). Desarrollo desigual y combinado en la periferia metropolitana de Buenos Aires. Grandes emprendimientos privados y generación de cuñas de riqueza. En S. Vidal-Koppmann (Comp.), *Metrópolis en mutación* (pp. 83-101). Buenos Aires, Argentina: Café de las Ciudades.
- Vidal-Koppmann, S. (2018a). La ciudad sin confines o el paradigma de la megaregión urbana ¿una alternativa de ciudad poscapitalista?. En H. Capel (Director) *Actas del XV Coloquio Internacional de Geocrítica*, llevado a cabo en la Universidad de Barcelona, Barcelona. Recuperado: www.ub.es/geocrit/ (7/05/2018)
- Vidal-Koppmann, S. (2018b). Los conglomerados de urbanizaciones privadas: una nueva frontera para el ordenamiento urbano-territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires. En S. Vidal-Koppmann (Comp.), *Dinámica socio-espacial de regiones metropolitanas. Claves para el análisis de un fenómeno complejo* (pp. 119-134). Buenos Aires, Argentina: IMHICIHU-CONICET.
- Vidal-Koppmann, S. (2019). Movilidad, pobreza y desigualdades socio-territoriales: la periferia metropolitana como escenario de conflictos. En S. Vidal-Koppmann (Comp.) *Movilidad y Pobreza. Otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial* (pp. 13-28). Buenos Aires, Argentina: IMHICIHU-CONICET.