

MEGACIUDADES DE AMÉRICA LATINA. CONCEPTOS, MODELOS Y GEOGRAFÍA DE LOS PROCESOS DE ESTRUCTURACIÓN URBANA

Gustavo D. Buzai

Universidad Nacional de Luján – CONICET

Instituto de Investigaciones Geográficas

gdb@unlu.edu.ar

Resumen

De acuerdo al último reporte *The World's Cities* publicado por Naciones Unidas hay actualmente 33 megaciudades en el mundo, aglomeraciones urbanas que superan los 10.000.000 de habitantes, y seis se encuentran en América Latina. Estas áreas urbanas han desarrollado en las últimas décadas una serie de estructuras físicas que les permiten ser vectores del capitalismo global. Paisajes urbanos del no-lugar comienzan a verse en los centros y en las periferias y con ellos características sociales propias de una sociedad hiperconectada a través del uso masivo de las tecnologías digitales. Este proceso se caracteriza por generar variadas diferenciaciones socioespaciales con importantes niveles de fragmentación y segregación.

El presente trabajo explora los conceptos centrales que fueron propuestos para captar aspectos de la construcción de materialidades concretas que fueron apareciendo con específica funcionalidad e impacto en la estructura urbana. Con centralidad en las megaciudades, se analiza la situación actual y se vislumbra una evolución futura en el contexto de la urbanización planetaria. Desde una perspectiva espacial esta evolución se ejemplifica mediante la Megaregión Buenos Aires en evolución hacia una megalópolis del Plata (Argentina-Uruguay) y la megaregión BUACH (Brasil-Uruguay-Argentina-Chile) tendiente a consolidar el panurbanismo de América Latina a finales del siglo XXI.

Palabras clave: Ciudades de América Latina / Modelos urbanos / Procesos urbanos / Megaciudad / Megaregión

Abstract

MEGACITIES OF LATIN AMERICA. CONCEPTS, MODELS AND GEOGRAPHY OF THE CURRENT URBAN PROCESSES

According to the latest report *The World's Cities* published by the United Nations there are currently 33 megacities in the world, urban agglomerations that exceed 10,000,000 inhabitants, and six are in Latin America. These urban areas have developed in the last decades a series of physical structures that allow them to be vectors of global capitalism. Urban landscapes of the non-place begin to be seen in the centers and in the peripheries and with them social characteristics of a hyperconnected society through the massive use of digital technologies. This process is characterized in generating varied socio-spatial differentiations with important levels of fragmentation and segregation.

The present work explores the central concepts that were proposed to capture aspects of the construction of concrete materials that appeared with specific functionality and impact on the urban structure. With centrality in megacities, the current situation is analyzed glimpsing the future evolution within the planetary urbanization. From a spatial perspective this evolution is exemplified by the Megaregion Buenos Aires in evolution towards a megalopolis of Plata (Argentina-Uruguay) and the megaregion BUACH (Brazil-Uruguay-Argentina-Chile) tending to consolidate the pan-urbanism of Latin America at the end of the 21st century.

Keywords: Latin American cities / Urban models / Urban process / Megacity / Megaregion

Introducción

Desde su aparición, hace 7500 años, las ciudades muestran permanentemente lo más elevado en la evolución de la sociedad humana. En estos núcleos de población surgieron las administraciones políticas, las escuelas filosóficas, se consolidaron las instituciones científicas, las vanguardias artísticas y se desarrollaron las innovaciones técnicas de mayor nivel.

Etimológicamente la palabra civilización deriva del latín *civis*, que significa ciudadano, un miembro del Estado con derechos políticos y sometido a sus leyes. El concepto se utiliza para designar a los miembros de una sociedad sedentaria con regulación en sus relaciones sociales. Fue durante el imperio romano (27 aC a 476 dC) que se consideró que también debían ser habitantes de la *civitas* (unidad administrativa) llevando el concepto a un nivel geográfico por ciudad de pertenencia.

La ciudad fue considerada sinónimo de civilización y el destierro era el peor castigo que podía ser aplicado a un ciudadano, ya que era expulsarlo hacia la barbarie. No es de extrañar que esta entidad socioespacial experimentara un continuo crecimiento.

Al mismo tiempo la expansión de la ciudad generó importantes problemas en la composición social, muy acuciantes en las diferentes etapas de la revolución industrial en los siglos XVIII y XIX, donde los mayores inconvenientes estuvieron relacionados a cuestiones de desigualdad, a partir de amplios sectores poblacionales con elevados niveles de pobreza y grandes privaciones de tipo económica, educativa y sanitaria

En un mismo ámbito espacial se encuentran los mejores y peores aspectos que podía experimentar la sociedad humana, *el cielo y el infierno*, por tal motivo, la ciudad se convirtió en un ámbito que generó opiniones opuestas según se prestara atención a cualquiera de los extremos. Pero la ciudad era todo eso junto.

La ciudad acaparó gran atención desde diferentes ámbitos de reflexión. Con inicio en los primeros pensamientos filosóficos pasó finalmente a ser estudiada por la totalidad de las ciencias sociales. La Geografía la tuvo en cuenta desde su reorientación como ciencia humana considerándola como un aglomerado de viviendas de población sedentaria (Ratzel, 1882-1891), pero las ciudades, en sus procesos evolutivos, no fueron objetos de estudio de fácil definición ya que sus estructuras socioespaciales ampliaron sus niveles de complejidad.

Mientras que la ciudad y el campo resultaban claramente delimitables en épocas previas a la revolución industrial, con posterioridad, el avance tecnológico generó tal impacto en la actividad productiva en la disminución de la fricción espacial que, con el tiempo, la dificultad de definición se fue ampliando.

Le corresponde a la Geografía la difícil tarea de poder delimitarlas espacialmente estableciendo sus límites. Hay casos y, este es uno de ellos, en que es conveniente revistar el diccionario de la Real Academia Española, el cual nos brinda una primera acepción de ciudad como un “conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas” (RAE, 2020).

Esta definición de rápida obtención indica lo que teóricamente han considerado diferentes autores en la construcción de numerosas y variadas definiciones: (1) el tamaño corresponde a la cantidad de construcciones en una extensa superficie, la ciudad considerada como *aglomeración* física, (2) la densidad corresponde al agrupamiento poblacional y sus relaciones, (3) el no dedicarse a actividades primarias, por lo tanto le corresponden actividades secundarias, terciarias y cuaternarias de la economía, generando una gran heterogeneidad poblacional y finalmente (4) la ciudad definida espacialmente desde un punto de vista *político-administrativo* por los límites definidos legalmente donde tiene jurisdicción un gobierno local.

En base a estas consideraciones cada país establece una definición operativa para considerar que es una ciudad. Por ejemplo considerando algunos casos latinoamericanos, en Argentina y Ecuador son núcleos poblacionales de más de 2.000 habitantes, en México 2500 habitantes y en Brasil son las cabeceras municipales independientemente del tamaño de población, motivo por el cual resulta difícil realizar comparaciones correspondientes a los datos absolutos de población urbana a nivel internacional.

La Geografía Urbana es la rama de la Geografía Humana que se aboca al estudio de la ciudad considerando el abordaje de los principales objetivos científicos al objeto de estudio *ciudad*: la relación sociedad y espacio urbanizado, la diferenciación areal y el descubrimiento de las leyes que rigen las pautas de distribución espacial. Esto lo hace operativo en dos niveles muy bien clarificados en el libro de Carter (1983): la ciudad como un punto en la región y la ciudad como área en la cual presenta diferencias intraurbanas.

La ciudad en la región incluye estudios de su función (base económica), jerarquía urbana (oferta de bienes y servicios), áreas de influencia en movimientos centrífugos de la oferta y centrípetos de la demanda potencial e interacción espacial en vínculos de desplazamientos horizontales. La ciudad como región aborda la distribución espacial de los usos del suelo, el mapa social, el mapa mental, el plano y la arquitectura. En un trabajo reciente hemos presentado las posibilidades de modelización del fenómeno urbano en diferentes escalas (Buzai, 2019).

Desde inicios del siglo XX puede trazarse un recorrido teórico respecto de la formulación de conceptos¹ y modelos para el estudio de la ciudad desde un punto de vista areal, con particular interés en sus diferencias socioespaciales relacionadas a la distribución poblacional según nivel económico y diferentes características estructurales que llevan a la conformación de las megaciudades del continente.

Diferentes conceptos y su modelización permiten interpretar la evolución urbana histórica y reciente. A continuación se vincularán estos desarrollos a partir de las evidencias empíricas que surgen en las grandes ciudades de América Latina (6 megaciudades) con un decidido futuro urbano.

Iniciales modelos urbanos

La expansión de las ciudades, en cuanto al incremento de su superficie continua edificada, generó la necesidad de adoptar una perspectiva regional para su estudio. La *Geografía Regional*, de tradición francesa, fue uno de los iniciales paradigmas de la Geografía para el abordaje de la relación sociedad-naturaleza y constituyó la base fundamental con el que, según Patrick Geddes (1854-1932), en su análisis de principios del siglo XX, debía comenzar todo estudio de planificación urbana (Hall, 1996).

Las nuevas tecnologías basadas en el motor a combustión y la energía eléctrica fueron la base de la segunda revolución industrial y de la formación de lo que Hall y Preston (1990) denominaron *Electrópolis*, ciudades industriales donde la electricidad transforma la organización social y la fricción espacial. Se incluyen aquí, principalmente a las áreas urbanas más grandes del mundo (Londres, Nueva York, Berlín) que al expandirse se fusionaron ciudades menores cercanas, situación a partir de la cual Geddes (1915) acuñaría el concepto de *conurbación*.

Considerando esta tendencia, Burgess (1925) analiza el estudio de la expansión urbana como proceso de crecimiento radial desde el centro de la ciudad y propone un modelo urbano que tiene como objetivo una estructura que se presenta como síntesis espacial surgida a partir de relaciones de tipo ecológicas.

¹ Recomendamos los excelentes análisis conceptuales realizados por Rufi (2003), Olcina Cantos (2011) y Martínez Toro (2016). En ellos se traza un panorama general y sistemático de la terminología emergente a partir de las actuales configuraciones urbanas vinculadas a la globalización.

Es imprescindible ver la relación de correspondencia entre la evolución de la ciudad y los cambios sociales producidos, principalmente por el paso del predominio desde una sociedad rural hacia una sociedad urbana porque, más allá de la entidad geográfica, la ciudad implicaba un conjunto de tradiciones y costumbres organizadas en tanto producto de la naturaleza humana (Park, 1915). En este sentido, las ciudades fueron un ámbito privilegiado para observar las alteraciones producidas en las estructuras sociales tradicionales. Los cambios incluyen, entre otros, la mayor proporción de mujeres sobre hombres, de personas jóvenes respecto de la población total, gran cantidad de nacidos fuera del área y el incremento de la diferenciación ocupacional.

En primer lugar Burgess (1925) estudia el crecimiento urbano desde un punto de vista físico a través del proceso de conurbación y en el modelo propuesto, cada anillo es el resultado de una etapa de expansión y estabilización de determinados usos del suelo. De esta manera, la tendencia de evolución espacial es la expansión de cada zona sobre su anillo contiguo exterior en un proceso denominado *invasión-sucesión*.

Los desarrollos realizados por los sociólogos de la Escuela de Chicago (Picó y Serra, 2010) básicamente se apoyaron en la teoría biológica de Darwin y, a partir de allí, buscaron explicación al comportamiento humano en su hábitat, principalmente en el entorno altamente antropizado y su esquema urbano muestra el resultado de la competencia espacial, la cual presenta contigüidad entre clases sociales según el nivel socioeconómico.

El siguiente aporte modelístico para el estudio de la estructura urbana fue realizado por Hoyt (1939) al estudiar desde un punto de vista empírico los valores del suelo de 25 ciudades de Estados Unidos. A partir de este trabajo propone el *modelo de sectores* al focalizarse en el crecimiento lineal a través de las principales vías de circulación radiales desde el centro principal (*Central Business District*, CBD), patrón que se produce en correspondencia con la distribución espacial de la renta del suelo.

Este comportamiento no se produce de manera aleatoria, sino que se descubre un patrón similar en todas las ciudades a partir de la expansión urbana en un desarrollo sectorial. Los sectores siguen vías de comunicación y cuerpos de agua (waterfront), un corrimiento que se produce por las zonas de mayor accesibilidad y mayores posibilidades paisajísticas.

Un tercer modelo para representar la estructura urbana es el formulado por Harris y Ullman (1945), denominado *modelo de núcleos múltiples*, el cual, sin desestimar las estructuras anteriores avanza en una situación de un proceso de conurbación consolidado en las grandes ciudades de mediados del siglo XX.

Las grandes ciudades se sustentan en tres tipos de soportes: (1) centralidades distribuidas regularmente y que generan áreas de influencia ideales, (2) una orientación al transporte que genera crecimientos lineales y (3) centralidades con alta concentración de bienes y servicios especializados. La combinación superpuesta de estas diferentes organizaciones espaciales genera una estructura urbana de variados núcleos como centros intraurbanos.

El CBD es la localización de mayor accesibilidad y presenta los más elevados valores del suelo concentrando la localización de bienes y servicios de más alta categoría. Se encuentran de manera contigua la industria liviana, residencias de clase baja y media. Sobre el exterior de la ciudad aparece la zona residencial de clase alta y diversas centralidades como la industria pesada, centros comerciales periféricos y residenciales suburbanos como ciudades dormitorio.

El camino conceptual que sustentan estos trabajos modelísticos transitaron desde la *Ecología Urbana*, ya mencionada, hasta la *Ecología Factorial*, un avance en la aplicación de procedimientos de análisis espacial cuantitativo al estudio de la diferenciación socioespacial urbana, principalmente la utilización del *cluster analysis* y el *factor analysis* que permiten ampliar las posibilidades de la ecología urbana sistematizada por Berry y Kasarda (1977).

La propuesta de aplicar conceptos de la teoría del lugar central al estudio de los centros intraurbanos desde un punto de vista matricial fue realizada por Berry y Garrison (1958) y posteriormente Berry (1965) comprobó a través de la aplicación de métodos cuantitativos en variables objetivas que los tres modelos urbanos son complementarios y, como lo sintetizó Murdie (1969) cada estructura se puede comprobar espacialmente en las tres primeras dimensiones del análisis factorial: Factor-I sectores (estructura económica), Factor-II anillos (estructura familiar) y Factor-III núcleos (estructura étnica), los tres corresponden al *espacio social* superpuesto al plano urbano o estructura física. A través del poder explicativo del modelo queda en evidencia que la ciudad es principalmente un producto económico.

Megaciudades de América Latina

Modelos

La aplicación de estos modelos a las ciudades de América Latina muestran una similar organización de los patrones espaciales para la estructuración urbana ya que pueden apreciarse similares configuraciones en sus geometrías, aunque presentan una importante diferencia en cuanto a la conformación del mapa social.

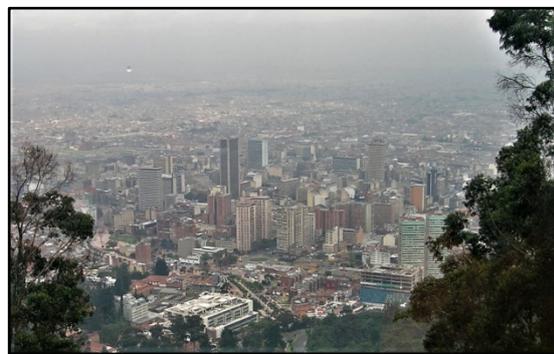
Estas diferencias las señaló inicialmente Schnore (1965) quedando en evidencia que no era posible aplicar con éxito el modelo evolutivo propuesto por Sjoberg (1960), el cual considera el paso de la ciudad pre-industrial a la ciudad industrial. Las ciudades de América Latina presentan un mapa social inverso al de las ciudades de América Anglosajona y este sería el aspecto distintivo del contenido de los nuevos modelos urbanos (Buzai, 2014).

Los modelos propuestos para las ciudades de América Latina muestran una realidad de ciudad compacta al basarse en Burgess (1925) y Hoyt (1939). El trabajo de Griffin y Ford (1980) presenta la diferencia en el mapa social. En este proceso, notable durante la segunda mitad del siglo XX, el CBD (Figura 1) con su alta densidad edilicia y de empleos concentra la mayor parte de la oferta de bienes y servicios de alta especificidad para la población, es el principal centro de la red de centros intraurbanos de diferente nivel jerárquico. Asimismo, sus actividades del comercio al por menor se expanden de manera lineal a partir de alguna importante vía de circulación (*spine*) (Figura 2), situación que es acompañada por el desplazamiento sectorial de grupos sociales de alto nivel socioeconómico. Se verifica una base de tres anillos desde el centro, los cuales aumentan la desfavorabilidad hacia la periferia.

Figura 1. CBD, Centro comercial y de negocios



São Paulo (Brasil)



Bogotá (Colombia)

Fotografías: G.D. Buzai

Figura 2. Expansión del centro



Porto Alegre (Brasil). Mercado Público y edificios de oficinas, CBD

Ciudad de México (México). Calle madero (*spine*) y Torre Latinoamericana al final

Fotografías: G.D.Buzai

Una década y media después Ford (1996) amplía el modelo a partir de evidencias encontradas en el centro como el proceso de *gentrificación* y en la periferia como la aparición de una avenida de circunvalación (tomado del modelo *Periférico* de Ciudad de México), la aparición del Mall en el extremo de la *spine* y el parque industrial en ubicación periférica contraria. La experiencia muestra que el modelo en su versión inicial se ajusta muy bien al caso de las ciudades de tamaño intermedio y su modificación los asimila a las grandes ciudades.

Las ciudades de América Latina de origen colonial constituyen un modelo conceptual de origen europeo utilizado en el proceso de ocupación espacial y en el caso particular de las que son de origen español iniciaron con el damero o cuadrícula central el cual realizó una jerarquía de los solares por cuadras desde el centro a la periferia (Landaeta Mardones y Espinoza Lolas, 2015). Iniciaba con una cuadrícula central vacía (Plaza Central) (Figura 3) y aparecía el primer centro de la ciudad a través de un conjunto arquitectónico a su alrededor con la localización de los edificios del poder político (casa de gobierno), religioso (iglesia) y económico (banco y comercios), además de estar allí las residencias de la *elite*.

En América Latina, los centros históricos de las principales ciudades son lugares de visible preocupación al ser sitios de la memoria sociocultural de cada país. En cuanto a sus entornos (Figura 4), como extremos podemos decir que es llamativo el paisaje de abandono y decadencia que se ve al transitar el de Montevideo (Uruguay) con propiedades en venta a la espera de una renovación, la misma situación decadente pero sin ser algo novedoso en La Habana (Cuba) y resultan admirables los centros históricos de Ciudad de México (México), Quito (Ecuador) y Lima (Perú) en cuanto a sus extensiones y grado de conservación de la arquitectura colonial original. Algunos centros como el de San Juan (Puerto Rico) fueron reciclados a partir de ayudas económicas provenientes del gobierno español en las acciones conmemorativas del 5° Centenario de la llegada de Cristóbal Colón a América.

Figura 3. Centro histórico. Plaza central.



Lima (Perú)



Quito (Ecuador)

Fotografías: G.D.Buzai

Figura 4. Centro histórico. Entornos residenciales.



Montevideo (Uruguay)



San Juan (Puerto Rico)

Fotografías: G.D.Buzai

Otra serie de modelos directamente orientados hacia la estructura espacial de las grandes ciudades de América Latina estuvieron formulados inicialmente por Bähr (1976) y Mertins (1980) que dieron como resultado final la confluencia presentada en Bähr y Mertins (1982) y, junto a ellos, también debe ser considerado el aporte realizado por Borsdorf (1982) y su actualización en Borsdorf (1994).

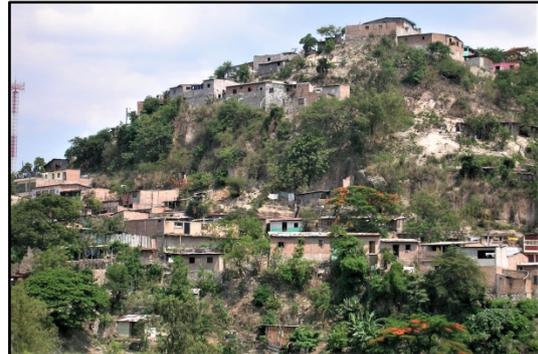
En ellos se destaca el notable impacto de los flujos migratorios en el crecimiento poblacional y la expansión física de la ciudad. En su evolución histórica pueden verse varias estructuras superpuestas: (1) Iniciales anillos concéntricos a partir del CBD, (2) estructura moderna sectorial de expansión por ejes de crecimiento y (3) estructura periférica celular formada principalmente por asentamientos informales y proyectos gubernamentales de viviendas, apareciendo incipientemente barrios cerrados de alto nivel económico. Tomando como paradigma el caso de Buenos Aires, Janoschka (2002) propone el modelo de *ciudad de islas*, islas residenciales, de producción, consumo y de amenidades, lugares cerrados que se comportan como nodos un circuito superior espacialmente conectados por autopistas, en una diferencia dicotómica que considera la existencia de islas de riqueza en mares de pobreza (Berry, 1985; Borsdorf y Coy, 2009). Estas islas se separan del exterior a través de límites precisos custodiados por una seguridad privada que se apoya en la más actual tecnología, la *privatopía* (McKenzie, 1994) finaliza siendo una situación generalizada mundialmente para los ámbitos urbanos (Davies, 2014) y de manera privada intenta eliminar la inseguridad generalizada que no puede ser combatida efectivamente desde las gestiones gubernamentales. Corresponde a las características de un urbanismo defensivo aplicado hacia los habitantes de la propia ciudad.

Estas amplias periferias muestran el resultado de una geografía de los procesos de intensificación de las desigualdades socio-económicas, las cuales se convirtieron en el factor subyacente de mayor poder explicativo de las desigualdades intraurbanas. En principio podría verse la *ciudad dual* (Castells, 1995) como causa de una estructura social altamente polarizada con sectores de gran pobreza fuertemente vinculados a niveles de exclusión socio-económica (Figura 5) y subcentros vinculados a la globalización (Figura 6). También puede ser considerado como la manifestación de *beteópolis* (Jencks, 1993) vista desde la arquitectura con contenido social orientado hacia las *metropolaridades* que vislumbra Soja (2000) para describir la estructura del mosaico social que imbrican la totalidad de las polaridades en configuraciones irregulares.

Figura 5. Asentamientos precarios (nivel inferior de la *ciudad dual*)



São Paulo (Brasil). Asentamiento precario en la trama urbana: Vila Heliópolis



Tugucigalpa (Honduras). Asentamiento precario periférico.

Fotografías: G.D.Buzai

Figura 6. *No-lugar* global



Buenos Aires (Argentina) zona comercial y residencial de Puerto Madero



Ciudad de México (México) complejo corporativo en Av. Reforma

Fotografías: G.D.Buzai

Expansión

La configuración espacial es producto de la acelerada expansión urbana (*urban sprawl*) experimentada por las ciudades norteamericanas desde mediados del siglo pasado y que se verifica desde un punto de vista geográfico como estructura de una importante problemática social cuando estos manchones periféricos son soportes de segregación poblacional (Whyte, 1958). El proceso de expansión urbana se desarrolló de manera ininterrumpida hasta la actualidad (Mitchell, 2001) generando diferentes visiones socioespaciales de la *franja marginal urbano-rural* (Carter, 1983) como espacio periurbano en el que no se presenta con claridad al momento de definir sus límites. Asimismo se aprecian características del suburbio (Bauer, 1993) en una mezcla de proyectos habitacionales de gestión pública y el impulso de los desarrolladores privados en espacios habitacionales y empresariales.

Es notable el crecimiento urbano de la aglomeración de Buenos Aires siguiendo la planificación en cuadrícula sobre la planicie que llega al horizonte de la llanura pampeana y resulta muy recomendable la perspectiva visual del recorrido aéreo nocturno que se realiza sobre la aglomeración iluminada para llegar al aeroparque Jorge Newbery ubicado a 6 km. del CBD. Tan sorprendente como ver el crecimiento urbano descontrolado sobre las laderas de las montañas en Quito (Ecuador) (Figura 7), Ciudad de México (México), Porto Alegre (Brasil) o Rio de Janeiro (Brasil).

Figura 7. Expansión urbana



Buenos Aires (Argentina). Expansión Oeste en General Rodríguez



Quito (Ecuador). Centro histórico, cerro El Panecillo y expansión hacia el Sur.

Fotografías: G.D.Buzai

En Tegucigalpa (Honduras) aún en el cerro El Berrinche se ve un importante espacio vacío en el medio del asentamiento urbano, como recuerdo de la catástrofe que desencadenó el huracán Mitch en el año 1998 (hace 20 años) que dejó 1,5 millones de personas sin viviendas, 6.500 muertos y miles de desaparecidos. En muchas ciudades de América Latina sorprende ver la estabilidad de las construcciones precarias en altura y el movimiento peatonal de su población residente en grandes pendientes.

Este crecimiento urbano genera efectos irreversibles al afectar la resiliencia de los ecosistemas de entorno y que son de utilidad para la sostenibilidad del hábitat humano. El estudio de Matteucci y Baxendale (2006) presenta un análisis histórico global de las problemáticas ambientales detectadas en la aglomeración de Buenos Aires. Podemos destacar que a través de su acelerada expansión en el período 1947-1960 (Buzai, 1993; Buzai y Baxendale, 1998; Vapñarsky, 2000) produce efectos negativos respecto de la pérdida de suelos en la llanura pampeana (Baxendale y Buzai, 2011) y el bosque ribereño, espacios que merecerían cuidado por sus servicios ambientales, diversidad de especies y variados paisajes. Estos efectos pueden verse en la *huella paisajística* (Morello *et al.*, 2001; Allen, 2003), en las ciudades de América Latina, con gran evidencia a distancias del CBD de entre 35 y 70 km.

La extensión de la ciudad por aumento de su superficie construida llevó a dos líneas de interpretaciones. Por un lado, Berry (1976) lo describió como un proceso novedoso, de ruptura con la evolución pasada y que lo denominó *contraurbanización*. Corresponde a una progresiva desconcentración poblacional de áreas centrales urbanas como movimiento centrífugo hacia los bordes, tanto en asentamientos urbanos como rurales. Por otro lado, Vining y Strauss (1977) destacan que la migración neta fuera de las áreas urbanas es un fenómeno de expansión acelerada como proceso de continuación de una tendencia medida desde inicios del siglo XX en determinadas categorías poblacionales. Apoyan la teoría del *urban spillover* (desborde urbano) como parte de una evolución urbana esperable.

En algunas ocasiones se ha considerado que estas extensas superficies continuas aglomeradas justifican la consideración de un apartamiento de la teoría del lugar central, formulada por Christaller (1966), a las nuevas características que propone la realidad, sin embargo, la aparición de

nuevas centralidades periféricas la reaviva a partir del estudio de la jerarquía de centros intraurbanos.

En este proceso de concentración aparecen las denominadas *Outer Cities* (Herrington, 1984) como espacios de independencia funcional en las cuales la población rural asimila, cada vez más, un modo de vida urbano o las *Edge Cities* (Garreau, 1991) que se consideran la principal forma del crecimiento urbano actual ligadas a las encrucijadas de transporte y a la aparición de un paisaje típico del CBD con concentración de edificios vidriados (Figura 8)². En ambos casos, pautas de vida urbana a partir de centros intraurbanos de menor jerarquía pero con todas las funciones. Se encuentran los principales usos del suelo y actividades que pueden encontrarse en y próximos al CBD, actividades económicas en la provisión de bienes y servicios, concentración de empleos terciarios y cuaternarios, y residencias cercanas, de manera tal que puede verificarse una autonomía funcional.

Figura 8. Ciudades de borde (*Edge City*)



Ciudad de México (México).
Edge City Santa Fe



Santiago de Chile (Chile).
Edge City Providencia

Fotografías: G.D.Buzai

Las torres vidriadas brindan un paisaje similar y global, ya sean como concentradoras de empleos en importantes corporaciones (Ding y Bingham, 2000) en la *edge city* tradicional (*boomers*) o en las que son principalmente zonas residenciales (*uptowns*) como Puerto Madero (Buenos Aires), una revitalización portuaria que generó el barrio más joven de los 48 que tiene la ciudad (Ley 2412/2007) a partir del reciclado de *docks* para viviendas, comercios, servicios y la extensión de las torres empresariales de Catalinas Norte continuando la expansión del CBD.³

² Una de las mayores sensaciones de desolación que experimenté en el interior de una ciudad fue mientras recorría a pie la *edge city* Santa Fe (Ciudad de México). Las pocas veredas existentes estaban vacías como en un capítulo de *The twilight zone* y el movimiento de personas solamente podía verse al ingresar en un espacio cerrado, como la gran tienda El Palacio de Hierro ubicada en el centro comercial.

³ La expansión del CBD desde “la City” hacia “Catalinas Norte” fue analizada por primera vez en la Geografía Urbana argentina en Buzai (1992a). La idea de una siguiente expansión hacia “Puerto Madero” y el primer mapa realizado de su comparación histórica con las expansiones del centro de São Paulo (Brasil) fue presentado por primera vez en un libro de texto secundario de Geografía de América (Durán, Baxendale, Buzai y Pierre, 1997, p. 189). Mi idea inicial era definir espacialmente el CBD como sector específico de la ciudad determinando la intensidad de ocupación de los usos del suelo centrales, mi directora de tesis Martha Kollmann me propuso incluir diferentes años a fin de analizar una evolución, posteriores encuentros con Ricardo Gómez Insausti me permitieron definir una periodización económica y me contactó con Helena Kohn Cordeiro de la UNESP (Brasil) quien había realizado este tipo de estudio en el centro de la ciudad de São Paulo (Kohn Cordeiro, 1980). Una serie de viajes a Brasil me permitieron tener varios encuentros con ella y conocer *in-situ* las evidencias empíricas de su estudio. Unos años después de haber aprobado la tesis en la Universidad de Buenos Aires, el resumen sobre el tema que presenté en el 6° Encuentro de Geógrafos de América Latina (1997) fue rechazado por los organizadores de la misma institución, sin embargo, a finales del año siguiente el mismo trabajo fue premiado en el concurso de publicaciones del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Luján apareciendo en su colección departamental (cfr. Buzai, 2000).

La *edge city* muestra el dinamismo urbano que genera la localización empresarial que desborda del CBD y produce empleos en diferentes sectores de la aglomeración: centrales como Catalinas Norte-Puerto Madero (Buenos Aires) o en la extrema periferia (Santa Fe, México), al mismo tiempo que asocia espacialmente creación de viviendas. Genera un claro paisaje de *no-lugar* (Augé, 2017) en el marco de la globalización.

Formas irregulares y fragmentadas

Desde un punto de vista geográfico puede verse a las grandes ciudades con una creciente tendencia hacia mayores niveles de fragmentación socioespacial, apoyadas por el uso de las tecnologías digitales de la información y las comunicaciones que minimizan los contactos personales y las distancias en la posición relativa de las personas.

La geometría fractal (Mandelbrot, 1982) permite obtener descriptores cuantitativos precisos del grado de irregularidad y fragmentación de las entidades reales, entre ellas pueden ser consideradas las formas urbanas desde un punto de vista físico, tanto de las manchas poligonales como de la linealidad de sus bordes (Batty y Longley, 1994).

Una aplicación de la geometría fractal a Buenos Aires fue realizada por Buzai, Lemarchand y Schuschny (1998) mediante la utilización del método de *box-counting* a fin de captar su verdadera configuración geométrica y dimensiones físicas efectivas como camino de utilidad para su modelización futura, que fue realizada mediante autómatas celulares y cadenas de markov (Buzai, 2007).

Una serie de estudios demuestran que estas estructuras espaciales son el resultado de un proceso evolutivo que se encuentra relacionado al tamaño de la ciudad, encontrándose el total de características en las grandes ciudades del continente. La modelización histórica ha sido inicialmente sistematizada por Borsdorf (1982) y posteriormente ajustada en Borsdorf *et al.* (2002) en la cual surgen cuatro períodos con características distintivas. En ella se presta particular atención al surgimiento de las urbanizaciones cerradas en la periferia urbana, un ámbito de segregación por nivel socio-económico, en las últimas tendencias como parques temáticos para una vida de entretenimiento permanente (Sorkin, 1992) en una simulación permante de las *simcities* y, al mismo tiempo, en búsqueda de seguridad respecto de lo externo cada vez más desconocido (Davies, 2003).

En la Megaciudad Buenos Aires existen diferentes tipos⁴ de urbanizaciones cerradas⁵. La mayor de ellas corresponde a un megaemprendimiento llamado *Nordelta* que se encuentra ubicado en la zona norte en el municipio de Tigre a una distancia aproximada de 40 km del CBD. En el año

⁴ *Country Club* (Club de campo) son las urbanizaciones cerradas tradicionales, las primeras que aparecieron vinculadas con actividades deportivas y casas de fin de semana que posteriormente comenzaron a utilizarse como viviendas permanentes; el *Barrio Cerrado* está compuesto por casas sin instalaciones deportivas; el *Condominio* es un barrio cerrado con edificios, la *Ciudad Privada* es un megaemprendimiento que puede dividirse internamente en barrios y el *Club de Chacra* se encuentra ubicados en zonas rurales.

⁵ A finales del año 1990 presenté una ponencia en el *III Congreso Nacional de Estudiantes de Geografía* en la Universidad de Buenos Aires (Buzai, 1990) publicada en Buzai (1992b). El tema se encontraba presente en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UBA en momentos en que desarrollaba tareas técnicas para el Programa Hábitat (CONICET) y lo comencé a ver desde la teoría y la metodología de la Geografía. Buscando su inicio fui a la hemeroteca del Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires y analicé los avisos clasificados de venta de terrenos por años, con focalización en la denominación *country club* (que era como se catalogaba exclusivamente a las urbanizaciones cerradas en ese momento) y llegué 7 años hacia atrás. Construí una serie de mapas (1984-1990) utilizando puntajes estándar z por municipios mostrando sus distribuciones espaciales e intensidad de ocupación como indicador de la suburbanización de grupos sociales de alto nivel económico. Hasta hoy, no se ha podido encontrar, en los estudios geográficos argentinos, antecedente más lejanos sobre el tema.

2003 adquirió legalmente el status de localidad y actualmente cuenta con una población estable de 25.000 habitantes en una superficie de 16 km².

Figura 9. Periferias con formas irregulares y fragmentadas por polígonos habitacionales.
Urbanizaciones cerradas (*Exociedad*)



Buenos Aires (Argentina). Barrio cerrado
San Sebastián en Pilar



Santiago de Chile (Chile),
Barrio Cerrado

Fotografías: G.D.Buzai

En síntesis, las áreas urbanas en cuanto a su estructura física (Buzai, 2014) se estructuran en base a 5 conceptos y 10 estructuras espaciales: (1) Centralidad: CBD (histórico y comercio-servicios, subcentros intraurbanos, instalaciones en encrucijadas), (2) Linealidad: Corredores desde el CBD con periférico, ejes de expansión y bordes, (3) Accesibilidad: Anillos y sectores, (4) Fragmentación: particiones centrales y periféricas, y (5) Dispersión: manchones periféricos. Si el área urbana se expande y absorbe la dispersión, ésta pasa a formar parte de la fragmentación, siendo que esta característica cada vez ocupa una mayor proporción del área urbana.

La ciudad, más allá de sus límites físicos

Las zonas centrales de las actuales megaciudades (CBD) contienen las funciones económicas y políticas (en el sentido amplio del poder) que detentan mayor importancia dentro de la lógica espacial de las sociedades capitalistas avanzadas. La función que cumple no es solamente la inicial y tradicional de proveer bienes y servicios de alta jerarquía a la población local y su área de influencia, sino que avanza hacia una mutación de su simbolismo basándolo en lo que corresponda a la alta tecnología.

En los centros se encuentran los principales símbolos que mantienen el espíritu urbano (Steger, 1978) y este simbolismo se ha modificado profundamente en la megaciudad a partir de las tecnologías de la información y las comunicaciones como indicador de su inserción en la red de lazos transaccionales de la globalización actual (Figura 9).

Figura 10. Ciudad Informativa (*Metápolis*)

São Paulo (Brasil). Antenas de comunicación en Av. Paulista.



Santiago de Chile (Chile). Torre Entel en Av. Libertador O'Higgins, La Moneda

Fotografías: G.D. Buzai

Una línea de estudios sobre el centro de la ciudad se orienta al análisis espacial de usos del suelo específicos, aquellos que sólo se encuentran en estas áreas y que permiten definir la especificidad del centro más importante dentro de la jerarquía de centros intraurbanos de la megaciudad. Son los denominados bienes y servicios marginales jerárquicos que diferencian los diferentes niveles de centros, en este caso la función gubernamental, sede centrales de las principales empresas multinacionales, casas centrales bancarias, bolsa de comercio, son claros ejemplos (Buzai, 2000)

Desde un punto de vista poblacional, los estudios del centro de la ciudad destacan su capacidad de estructurador social. Esto se puede apreciar en las ciudades pequeñas y de tamaño intermedio, pero esta capacidad se va diluyendo en la megaciudad, donde su materialidad forma espacios típicos del *no-lugar* (Augé, 2017) y traslada lentamente sus características hacia la periferia al mismo tiempo que la población local, mediante el uso de las tecnologías comunicacionales, adquiere bienes y servicios que ya se encuentran de manera ubicua teniendo todos los no lugares a disposición inmediata (Augé, 2019).

El modelo de ciudad de América Latina propuesto por Ford (1996) destaca que en los centros tradicionales conviven dos espacios diferenciados, el centro histórico y el CBD. El primero puede adquirir características de un espacio *museo* visitado principalmente con finalidad cultural y en el segundo se desarrollan las funciones de baja clausura a los flujos tangibles (personas físicas, bienes) e intangibles (comunicaciones digitales a la red nacional y mundial), por lo tanto, es aquí dónde se localizan las actividades de coordinación y dirección.

Los vínculos globales, tradicionalmente apoyados en el sector *terciario* de la economía, van teniendo una creciente proporción de un sector *cuaternario* que genera la oferta de servicios a partir de actividades intelectuales no mecanizables. A nivel espacial, esta situación produce instalaciones concretas de gran impacto en la estructura urbana actual.

En la última década del siglo veinte queda estructurada la red mundial urbana en la cual las megaciudades se encuentran en la cúspide de la jerarquía a partir de la incorporación masiva de desarrollos tecnológicos vinculados al proceso de globalización. Los vínculos comunicacionales superan la escala metropolitana con diferentes alcances, conformándose la *Metápolis* (Ascher, 1994) cuando todo espacio se vincula tecnológicamente al núcleo urbano central en relaciones de producción y consumo en áreas de influencia de diferentes alcances.

La red mundial se estructura a partir de la *Ciudad Informativa* (Castells, 1995), un ámbito urbano basado en la flexibilidad. En la cúspide del control económico mundial se encuentra la *Ciudad Global* (Sassen, 1999) que se convierte en los nodos del capitalismo global y a partir de ellas

se genera una estructura en red que vincula a las megaciudades en áreas de influencia de diferentes niveles. El mapa del ciberespacio realizado desde Buenos Aires muestra su localización periférica en el contexto de las comunicaciones por Internet (Buzai, 2013), sin embargo en todas ellas va tomando mayor protagonismo la superposición de espacios materiales y virtuales como *Ciudad de Bits* (Mitchell, 1995) o *Ciberciudad* (Boyer, 1996), una creciente influencia del ciberespacio en la vida urbana (Gibson, 2011).

Las estructuras urbanas que genera la megaciudad superpone la totalidad de modelos posibles (Buzai, 2015) como base para la consolidación de nuevas formas que propone la relación entre tecnologías digitales en la economía global en la actualidad. La necesidad de una funcionalidad global permite la aparición de la *Technoburb* (Fishman, 1987) en sectores de crecimiento vinculados a la accesibilidad general y las *Tecnópolis* (Castells y Hall, 1994) como complejos industriales de alta tecnología.

Lo anterior nos lleva a ver que la urbanización en sentido funcional se expandió y abarca el espacio mundial, una verdadera *urbanización planetaria* (Brenner, 2013) y un no-lugar ubicuo y ecuménico. Comenzó la era en que ser ciudadano del mundo comienza a experimentarse empíricamente.

América Latina: un futuro panurbano

Situación actual

La segunda mitad del siglo XX es testigo de un importante cambio económico y cultural. El primero a través del paso de la sociedad industrial a la posindustrial y el segundo desde la cultura moderna hacia la posmoderna. En líneas generales podríamos decir que el cambio transita desde la rigidez hacia la flexibilidad en múltiples aspectos, entre los cuales se encuentra la dimensión espacial. El siglo XX es un siglo corto que finaliza con el derrumbe del bloque comunista, principalmente con la desaparición de la Unión Soviética en 1991 (Hobsbawn, 1998) y con el avance hacia la libertad necesaria que permite eliminar fricciones políticas, organizacionales y espaciales consolidando el proceso de globalización.

En este contexto general de transición sociocultural asistimos a la formación global de pautas que generan una realidad *posmoderna* o *hipermoderna*, según el foco de atención privilegie los aspectos culturales o el impacto tecnológico digital. Esta cuestión tiene su correlato en el estudio de las áreas urbanas desde donde surgen los conceptos generales de *Posmetrópolis* (Soja, 1989, 2000) e *Hiperciudad* (Corboz, 1994), ambos en estrecha relación. El desarrollo tecnológico binda la posibilidad de contar con *ciudades inteligentes* (Mohanty *et al.*, 2016) cuando el denominado “internet de las cosas” se aplica a actividades como la infraestructura, el transporte, la ciudadanía o la gestión gubernamental.

Las dos perspectivas comparten la existencia de procesos urbanos que llevan a un funcionamiento flexible, la falta de límites precisos a través de estructuraciones difusas (*fuzzy*), de allí el concepto de *ciudad difusa* (Indovina, 1990) y una disminución del peso relativo del centro respecto de la periferia. Desde un punto de vista general, Soja (1989) ejemplifica la *Posmetrópolis* (Los Ángeles) a través de *El Aleph* (Borges, 1949), el único lugar donde se encuentran todos los lugares, pero esto también puede aplicarse perfectamente al contexto hipermoderno, sobre todo cuando uno ve el funcionamiento tecnológico de Internet y las conexiones en el ciberespacio (Buzai, 2001).

Actualmente la tecnología es el medio de todas las dimensiones humanas y las engloba de manera más estrecha que en cualquier período histórico ya que toda persona es, a través de los dispositivos móviles, portadora de todos los no-lugares de la globalización (Augé, 2019).

Lo posmoderno y lo hipermoderno se funden como manifestaciones urbanas en tensión. Considero que desde un punto de vista general el concepto síntesis sería *Panurbano*. El prefijo *pan*,

tiene su origen en el griego y significa *todo*, en el sentido de totalidad. Panurbano significa “todo urbano”... las pautas urbanas de manera ubicua en todas las instancias de la sociedad y del espacio.⁶

De acuerdo al último reporte *The World's Cities* publicado por Naciones Unidas (UN, 2018) hay actualmente 33 megaciudades en el mundo, aglomeraciones urbanas que superan los 10.000.000 de habitantes, y seis se encuentran en América Latina (Cuadro 1).

Cuadro 1. Megaciudades de América Latina

Ciudad	País	Población 2018	Población 2030
São Paulo	Brasil	21.650.000	23.824.000
Ciudad de México	México	21.580.000	24.111.000
Buenos Aires	Argentina	14.967.000	16.456.000
Río de Janeiro	Brasil	13.293.000	14.408.000
Bogotá	Colombia	10.574.000	12.343.000
Lima	Perú	10.391.000	12.266.000

Las ciudades que siguen en población están bastante por debajo. El Cuadro 2 presenta las grandes ciudades que tienen una población entre 4 y 10 millones de habitantes.

Cuadro 2. Grandes ciudades de América Latina, potenciales megaciudades

Ciudad	País	Población 2018	Población 2030
Santiago	Chile	6.680.000	7.243.000
Belo Horizonte	Brasil	5.972.000	6.583.000
Guadalajara	México	5.023.000	5.943.000
Brasilia	Brasil	4.470.000	5.199.000
Porto Alegre	Brasil	4.044.000	4.416.000
Recife	Brasil	4.028.000	4.509.000

Las proyecciones realizadas por Naciones Unidas indican que dentro de una década América Latina seguirá teniendo las mismas megaciudades y será Ciudad de México el área urbana con mayor valor poblacional. Ninguna otra área urbana llegará a los 10 millones de habitantes y Santiago (Chile), que es la más cercana, para el 2030 aún debería sumar un valor cercano a los 3 millones de habitantes para ingresar en el conjunto de megaciudades.

Según una reciente medición acerca del último proceso de conurbación de la Megaciudad Buenos Aires se puede afirmar que ya estaría superando los 16 millones de habitantes al incorporar un poco más de 1 millón de habitantes a partir de fusionar cuatro aglomeraciones a su continuo urbano en 2002 y una en 2012 (Buzai y Montes Galbán, 2020), lo cual genera un salto de tamaño en población y superficie importante, aunque a nivel latinoamericano no cambia su posición en el conjunto de megaciudades.

En todas las ciudades que fueron mencionadas en ambos cuadros, pueden encontrarse estructuras urbanas propias de los modelos urbanos de las ciudades de América Latina de la etapa industrial y posindustrial, con más evidencias en aquellas de mayor tamaño.

⁶ Consideramos a la *urbanización* desde un punto de vista demográfico como proceso de concentración poblacional que se produce por el aumento de: (1) los puntos de concentración y (2) el tamaño de los puntos. Con la finalidad de hacer operativa la primera cuestión, los censos nacionales generalmente establecen una magnitud poblacional para considerar que dichos puntos son urbanos y la segunda cuestión corresponde al crecimiento urbano o aumento en valores absolutos de la población urbana.

En su libro sobre las posmetrópolis, Soja (2000) analiza seis puntos centrales con el ejemplo de Los Ángeles, el modelo de ciudad posmoderna y producto de un capitalismo desenfrenado. La Megaciudad Buenos Aires, producto de un capitalismo periférico fluctuante y, en líneas generales, con escaso control, también presenta ejemplos de manifestaciones en la totalidad de líneas de análisis.

Es suficiente transitar la ciudad para ver aspectos como los siguientes: (1) *Posfordismo*: Cambio de uso del suelo de actividades secundarias a actividades cuaternaria, edificios del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en el predio en el cual funcionaban las bodegas Giol, (2) *Cosmópolis*: El mapa del ciberespacio desde Buenos Aires con vínculos a todas las ciudades capitales presenta su posición periférica en la maraña de flujos en las conexiones de Internet (Buzai, 2013) y a nivel local la globalización permite la emergencia de hibridación cultural y... que ricas son las hallacas!!!, (3) *Exópolis*: El paseo pedestre por el interior de un conuntry club mirando “un mundo perfecto” separado de su contexto inmediato a través de muros o cercas alambradas. También en su interior hay mundos diferentes como el de los residentes que llegan en sus automóviles y el del personal de servicio que es trasladado a través de un micro interno, (4) *Ciudad Fractal*: En el sentido de fragmentación étnica en diferentes mundos culturales cercanos, una caminata desde la sede de nuestra universidad en Buenos Aires (ubicada en el barrio judío) hasta la parada del micro 57 en la Plaza Once nos permite compartir espacios con personas de múltiples culturas: argentinos, chinos, colombianos, dominicanos, nigerianos, paraguayos, peruanos, senegaleses y venezolanos que desarrollan actividades formales e informales, (5) *Archipiélago carcelario* tomando de Davies (1998) la cuestión central del aislamiento por seguridad. Por la autopista Ricchieri (*no-lugar*) yendo hacia el aeropuerto internacional (*no-lugar*) se encuentran los monoblocks de Villa Celina. Donde hace cuarenta años había canchitas de fútbol entre los edificios hoy hay múltiples cerramientos a través de rejas que limitan el espacio entre edificios y una reja que lo limita todo, habiendo creado un barrio cerrado donde no lo había, y (6) *Simcity*: El mapa mental de la comunidad demuestra que los encuestados no conocen la totalidad de la ciudad y que cada uno solamente representa aquellos lugares que conoció, mínimos en proporción al área total. El resto del área urbana se conoce simplemente a través de imágenes provenientes de diferentes fuentes en lo que se llama *Virtual Geography* (Wark, 1994). El mapa mental de la ciudad de Luján (Buzai, 2011), aglomeración de tamaño intermedio que incorporó por conurbación aproximadamente 50 km² en 2012 a la Megaciudad Buenos Aires (Buzai y Montes Galbán, 2020) muestra grandes vacíos como amplias zonas desconocidas por los participantes, esta situación aumenta infinitamente cuando se pregunta sobre el área total de poco más de 4.000 km².

Desde un punto de vista constructivo vemos que los diferentes elementos materiales urbanos se desarrollan con plenitud en las megaciudades y se diluyen conforme disminuye el tamaño de la ciudad. Algunas actividades demuestran el dinamismo y evolución si se los considera como bienes o servicios marginales jerárquicos. Todas las ciudades podrán mostrar especificidades destacables que las llevan a diferentes niveles de importancia.

Los actuales procesos urbanos ligados a la globalización muestran resultados espaciales del capitalismo a gran escala. Las manifestaciones extremas de la modernidad es la *megalópolis* (Gottman, 1961) y de la posmodernidad la *posmetrópolis* (Soja, 2000). Las megaciudades de América Latina evolucionan hacia grandes áreas urbanas híbridas, desde sus centros históricos y centros empresariales (CBD) surgen grandes extensiones en sus aglomeraciones centrales y periféricas conteniendo diferentes centros intraurbanos.⁷

⁷ Banham (2016), teórico de la arquitectura, afirma que Los Ángeles sólo puede ser leída en su idioma original a través del automóvil privado y encuentra en la *autopía* (ámbito ecológico de las autopistas) perspectivas visuales que están ocultas al peatón. Nuestra experiencia en la Megaciudad Buenos Aires nos indica que esta área urbana solamente puede ser leída en su idioma original a través del transporte público, único ámbito en el que se pueden transitar la totalidad de sus ámbitos ecológicos. El transporte público de la Megaciudad Buenos Aires tuvo algunos hitos históricos: el primer subterráneo de América Latina (1913) y la implementación del colectivo (1928) cuando los taxis comenzaron a ofrecer recorridos fijos mediante cartelera frontal.

Hacia las Megalópolis y Megaregiones urbanas en América Latina. Ejemplo del extremo sur: Megalópolis del Plata y Megaregión urbana BUACH.⁸

El futuro urbano mundial es regional y, en este sentido, Kanai y Schindler (2018) analizan los debates centrales que se produjeron y que brindaron conceptos como los de *ciudades regiones-globales* (Scott, 2001) y *regiones mega-ciudad* (Hall y Pain, 2006). Resulta ser más claro y directo considerar una *urbanización regional* (Soja, 2011) y, en ese sentido, viendo la evolución de las aglomeraciones urbanas extensas surge con simplicidad que se unieron ciudades de diferente tamaño para formar *megaciudades*, que se unen megaciudades y *ciudades* para formar *megalópolis* y que estas se vinculan linealmente para formar *megaregiones urbanas*.⁹

El futuro urbano de América Latina seguirá este recorrido. En este sentido, es posible considerar que las megaciudades del Cuadro 1 se unirán con ciudades de diferentes jerarquías y se convertirán en los asentamientos nodales con los cuales América Latina llegará a su panurbanismo en su ingreso al próximo siglo. El análisis de imágenes satelitales nocturnas nos permite ver las tendencias que se están cristalizando a partir de la infraestructura gris y, en este sentido, podemos brindar el siguiente listado que muestra la evolución para finales de siglo.

Cuadro 3. Megalópolis. Nodos del panurbanismo de América Latina
(ciudades del cuadro 1 y 2, situación proyectada 2100)

Ciudades	País
Megalópolis – ciudades del cuadro 1	
São Paulo-Rio de Janeiro (incluye Belo Horizonte)	Brasil
Ciudad de México-Guadalajara (incluye Toluca)	México
Buenos Aires-Montevideo (Megalópolis del Plata)	Argentina-Uruguay
Bogotá-Cali	Colombia
Lima-Ica	Perú
Megalópolis urbanas – ciudades del cuadro 2	
Santiago-Valparaíso	Chile
Porto Alegre-Curitiba (incluye Florianópolis)	Brasil
Otras posibles megalópolis	
Caracas-San Cristóbal (incluye Maracaibo)	Venezuela
Quito-Cuenca	Ecuador

⁸ BUACH: Brasil, Urugúay, Argentina y Chile (en orden de Este a Oeste según husos horarios).

⁹ El concepto de *Megaregión urbana* hace referencia a unidades económicas globales emergentes (Forida *et al.*, 2007) y desde un punto de vista espacial se estructuran como un conjunto de aglomeraciones policéntricas de ciudades y sus entornos de menor densidad que mantienen relaciones funcionales (Marull *et al.*, 2016) o simplemente conjunto de metrópolis en red (Gomá, 2016). Aquí se utiliza el concepto de *Megaregión urbana* al privilegiarse la infraestructura gris conectada, espacio de asentamiento de la materialidad que le permite a las áreas urbanas estructurar sus espacios internos y vincularse con la red de lazos transaccionales que propone la globalización. Desde un punto de vista metodológico ha mostrado excelente capacidad el procesamiento digital de imágenes satelitales nocturnas (Montes Galbán, 2020).

La globalización¹⁰ actual se sustenta en una importante materialidad territorial (Brenner, 2013), todo flujo intangible se sostiene en una materialidad, esta se presenta fija y en apoyo a la circulación sistémica. Con mayor densidad material en las megaciudades se producen interacciones espaciales con otras ciudades que se vinculan para formar megalópolis: autopistas, vías férreas, aeropuertos, puertos, antenas y cables como elementos que vinculan espacios geográficos de manera lineal.

La megalópolis São Paulo-Rio de Janeiro llegaría a concentrar aproximadamente 70 millones de habitantes e incluiría grandes aglomeraciones como Belo Horizonte y ciudades de importancia como Juiz de Fora, Vila Velha, Volta Redonda, Taubaté, Campinas, Limeira, Ribeirão Preto y Santos.

La megalópolis Ciudad de México-Guadalajara llegaría a concentrar aproximadamente entre 60 millones de habitantes e incluiría grandes aglomeraciones como Toluca, Querétaro y Puebla, y ciudades importantes como Cuernavaca, Guanajuato, Zelaya, Salamanca y León.

La Megalópolis del Plata (Buenos Aires-Montevideo)¹¹ llegaría a finales de siglo a contar con una población aproximada de 40 millones de habitantes. Sus componentes principales quedan representados en la Figura 11 (esquema inferior) a través de una franja que de Este a Oeste se extiende desde la urbanización costera de José Ignacio (Uruguay) hasta la ciudad doble formada por el Gran Santa Fe-Gran Paraná (Argentina). En su interior la principal área urbana es la Megaciudad Buenos Aires (Buzai y Montes Galbán, 2020) ciudad global *alfa*¹², la ciudad de Montevideo (Uruguay) ciudad global *beta* y linealidades urbanas costeras en ambos países, en Argentina desde la Megaciudad Buenos Aires hasta Rosario el eje fluvial industrial (Massin, 2014, 2016) y en Uruguay tomando ciudades balnearias de gran reconocimiento como Piriápolis y Punta del Este. La extensión de la megalópolis tendrá una linealidad aproximada de 800 km.

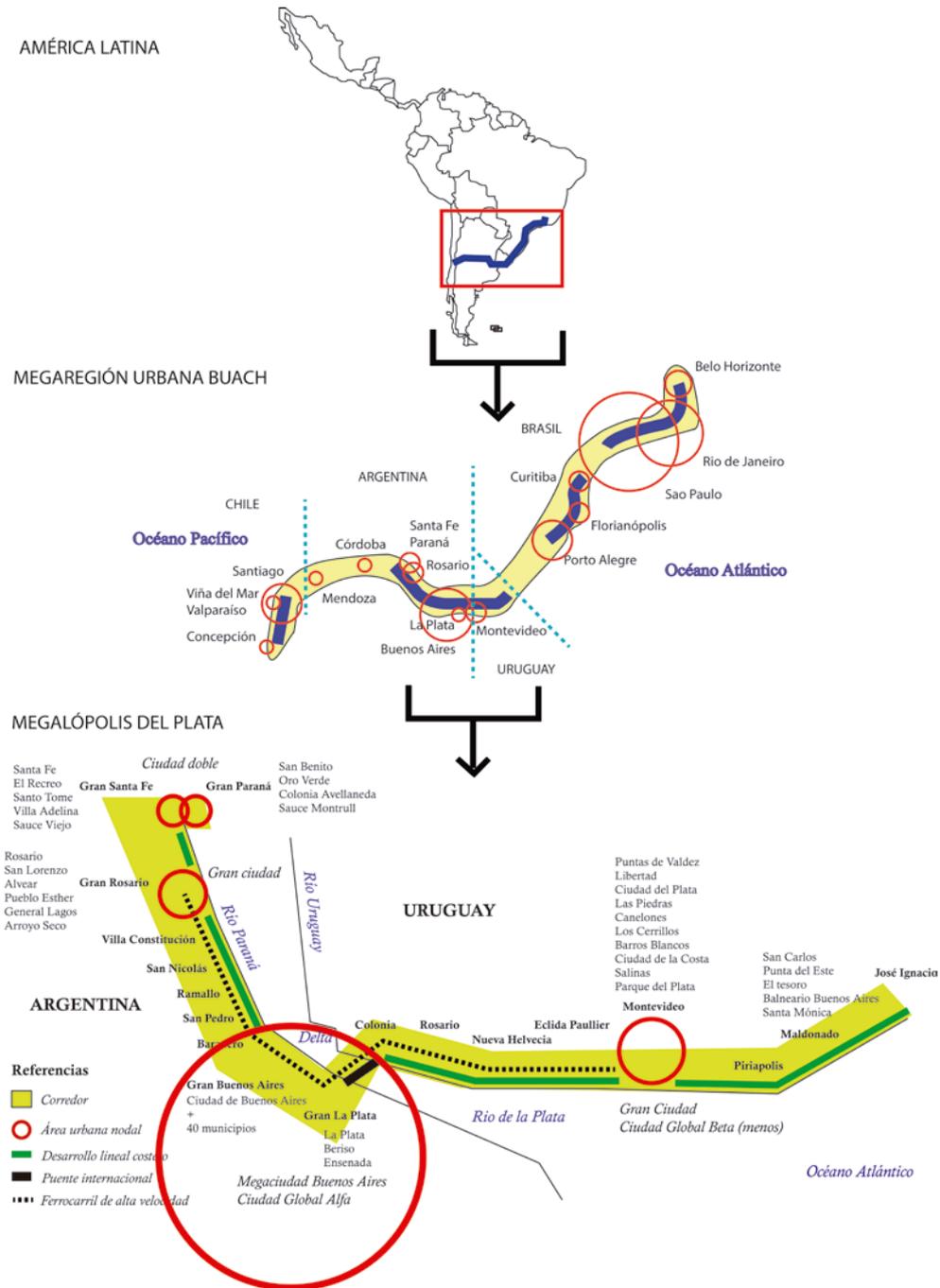
Uruguay con un 94% y Argentina con un 92,5% son los países con mayor porcentaje de población urbana del continente y sus ciudades capitales, como ciudades primadas en la jerarquía urbana nacional contienen altos porcentajes de sus respectivas poblaciones nacionales: Montevideo concentra el 55% de la población uruguaya y Buenos Aires el 40% de la población argentina (Bárcena, 2001). La ciudad dual también se seguirá acentuando y los servicios (negocios) vinculados a la inseguridad acrecentarán su importancia a través de sus magnitudes y tecnologías empleadas (Davies, 2003). Se estima que en promedio tendrá aproximadamente un 20% de su población total en niveles de pobreza, unos 8 millones de habitantes que estarán vinculados a actividades de muy baja calificaciones en actividades formales e informales o la dependencia de ayudas estatales.

¹⁰ Cuando existen datos de presencia masiva que influyen todo el sistema mundo se hace referencia a la globalización. Consideramos que existen tres claras globalizaciones: (1) *Material*: datos del ADN humano, cuando el *homo sapiens* es la primera especie animal que llega a poblar todos los ecosistemas conectados del planeta hace 15.000 años, (2) *Conceptual*: Cuando se toma conciencia de que el planeta Tierra es un globo como cualquier otro cuerpo celeste del sistema solar (revolución científica, siglo XV al siglo XVIII), (3) *Digital*: circulación actual de datos en el ciberespacio y creciente eliminación de la fricción espacial a través de la inmediatez lograda a través del uso de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) (Buzai, 2019).

¹¹ La posibilidad de gestación de una conurbación entre Rosario, Buenos Aires y Montevideo, considerada como *Metápolis del Río de la Plata*, fue plasmada en un proyecto de evaluación de impacto ambiental del puente Rosario-Victoria realizado por la Fundación CEPA (Centro de Estudios y Proyectos del Ambiente) entre Diciembre de 1993 y Marzo de 1994. El concepto fue propuesto por el geógrafo Juan A. Roccatagliata (comunicación personal de Lucía Pesci, 15.04.2020). Aspectos de esta definición son considerados en Pesci y Pesci (2007).

¹² Clasificación mundial de la GaWC (*Globalization and World Cities Research Network*), 2018. <https://www.lboro.ac.uk/gawc/world2018t.html>

Figura 11. *Megalópolis del Plata y Macroregión urbana BUACH*



La *Megalópolis del Plata* será la primera que se extenderá sobre límites internacionales involucrando dos países y comenzaría a gestarse plenamente a partir de la construcción del puente internacional de aproximadamente 45 km. sobre el Río de la Plata entre Buenos Aires (Argentina) y

Colonia (Uruguay).¹³ Aunque el proyecto de la construcción del puente viene de larga data y fueron propuestos diferentes trazados (Suárez, 1993), la dinámica y la orientación en la estrategia de planificación espacial del capitalismo mundial (incluyendo China, ver Gransow, 2015) orientadas a la construcción de infraestructuras en el *sur global*, posiblemente brinde las condiciones para ser construido durante este siglo ya que habría una importante necesidad avanzar en la vinculación física, económica, social y cultural de los países del sur del continente.

El vínculo tendría que ser vehicular y ferroviario, en este último caso con trenes de carga y de alta velocidad para pasajeros, en la Figura 11 (inferior) se representó un trazado de tren de alta velocidad entre Montevideo (Uruguay) y Rosario (Argentina) con centralidad en la Megaciudad Buenos Aires. La *Megalópolis del Plata* será un tramo central de la Megaregión urbana BUACH. Esta megaregión urbana incluye el corredor bioceánico¹⁴ entre Santiago (Chile) y Buenos Aires (Argentina) y, de manera lineal, las principales megalópolis de los países vinculados.

Autopistas, vías férreas para trenes de carga, trenes de alta velocidad y aerolíneas *low-cost* estarán en todo el trazado lineal de la megaregión urbana desde Belo Horizonte (Brasil) hasta Santiago (Chile). Considerando la puesta en funcionamiento de la tecnología de transporte *Hyperloop* por tubos al vacío prácticamente sin fricción a una velocidad de 1200 km/hora el trayecto en su máxima extensión podrá llevar 4 horas de duración y Buenos Aires se encontrará en una franja de 1 hora y 3 horas de cada extremo de la megaregión urbana que se encontrará integrada de manera lineal.

Procesos de urbanización similares sucederían ante la integración de otras macroregiones urbanas en América Latina y, de esta manera, la población del continente se concentrará principalmente en estas áreas, llegando a la estabilización de una realidad panurbana de la región hacia finales de siglo. El proceso mundial afianzará una integración sistémica mundial a partir de inmensas áreas urbanas estratégicamente ubicadas y de gran complejidad (Soja y Kanai, 2007), siendo que en América Latina serán tres espacios principales: Sudeste y Noroeste de América del Sur y centro de México. La ciudad estará en todo y será ubicua.

Consideraciones finales

Las áreas urbanas son históricamente los espacios geográficos de mayor dinamismo al ser núcleos de concentración poblacional con altas densidades, centros de organización regional, principales lugares de innovación y, a nivel contextual, transformarse en regiones completamente antropizadas y tomar la posición de nodos ante los vínculos de relaciones económicas y culturales globales.

En esta evolución, seis ciudades de América Latina llegaron a tener una magnitud poblacional que supera los diez millones de habitantes e ingresaron en el siglo XXI en la categoría

¹³ Ante los diversos estudios que indican impactos ambientales negativos de la obra (aumento de la sedimentación y formación de islotes que afectarán el caudal de agua y la navegación, contaminación visual, entre otros), una alternativa considera la construcción de un túnel subfluvial.

¹⁴ Mientras realizaba el doctorado en Geografía en la Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, entre 1995-1998, colaboré académicamente en el Centro de Estrategias Territoriales para el Mercosur (CETEM), centro dirigido por mi directora de tesis, la Dra. Nelly A. Gray de Cerdán quien con la Arq. Laura Acquaviva de David y el Director de la Unidad de Desarrollo y Medio Ambiente de la Organización de Estados Americanos (OEA), Dr. Stephen O. Bender, formularon un proyecto para el estudio de la vulnerabilidad por peligros naturales en los corredores bioceánicos (Gray de Cerdán y Acquaviva de David, 1996). Fue en ese ámbito en el que tomé contacto por primera vez con el tema y conocí que las “regiones corredor” se transformarían en un ámbito fundamental para la planificación a escala regional. En la actualidad, la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) (www.iirsa.org) apoya el desarrollo y consolidación de diversos corredores productivos en el continente con intervención de doce países miembros, entre los que se encuentran Brasil, Uruguay, Argentina y Chile.

de megaciudades. Las proyecciones indican que las mismas lo seguirán siendo durante la primera mitad del Siglo XXI.

Más allá del tamaño poblacional, muchas grandes ciudades del continente desarrollan estructuras urbanas vinculadas al proceso de globalización a través de los flujos financieros internacionales convirtiéndose en lo que Koolhaas (1995) denominó como *ciudad genérica*. Se pueden apreciar transformaciones en los centros y en las periferias a través de paisajes urbanos bien diferenciados.

Esta situación generó una búsqueda de nuevos conceptos con la finalidad de poder captar las actuales formas y contenidos, algunos tradicionales relacionados con los modelos urbanos y otros, más actuales, vinculadas a actividades específicas de la hipermodernidad en lo económico y en el hábitat en general (Maldonado, 1998).

Ciudades chicas, ciudades de tamaño intermedio, ciudades grandes, metrópolis, regiones metropolitanas, megaciudades y megalópolis son realidades de la expansión urbana por crecimiento contiguo o por conurbación. El último estadio de crecimiento queda representado espacialmente a través de configuraciones fragmentadas que llevan al modelo de *ciudad de islas*. La posmetrópolis hace referencia a las características de la cultura posmoderna en el espacio urbano y la metápolis a su extensión indefinida a través de la red de lazos transaccionales con puntos de control en las ciudades globales.

Las actuales megaciudades de América Latina y las que van en ese camino muestran paisajes basados en una materialidad que corresponde a la formación de islas de riqueza para las *élites* que buscan y obtienen una máxima fricción en contactos espacialmente cercanos (segregación en las *exópolis*) y una mínima fricción para sus vínculos globales (conexiones instantáneas en la *metápolis*). Gran parte de la población accede a tecnologías y realiza trayectos fuera del *archipiélago carcelario*, mientras otros sectores, en el caso más extremo, se encuentran marginados.

Las megaciudades contienen todos los mundos posibles. Se vincularán con áreas urbanas diversas para formar *megalópolis* y éstas en conjunto permitirán definir *megaregiones urbanas*. Este cambio de escala generará una nueva magnitud geográfica, ampliará los desafíos de la planificación, de la gestión territorial y de los estudios sociales, pero más allá de esto, generará una instancia cualitativa fundamental ya que en este proceso, dentro de medio siglo, América Latina definirá su panurbanismo y se definirá como continente urbano.

Agradecimiento

Muy especialmente a Claudia Baxendale por sus excelentes observaciones para que este artículo mejorara su precisión respecto de su versión original.

Bibliografía

- Ascher, F. 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Editions Odile Jacob. Paris.
- Allen, A. 2003. Environmental planning and management of the peri-urban interface: perspective on an emerging field. *Environment & Urbanization*. 15(1):135-147.
- Augé, M. 2017. *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Gedisa. Barcelona.
- Augé, M. 2019. Con la tecnología llevamos ya el “no lugar” encima, con nosotros. *El País*. Madrid. (Entrevista de Carles Geli, 31 de enero).
- Bähr, J. 1976. Neuere Entwicklungstendenzen lateinamerikanischer Grosstädte. *Geographische Rundschau*. 28(4):125-133.

- Bähr, J.; Mertins, G. 1982. A model of the social and spatial differentiation of Latin American Metropolitan cities. *Applied Geography and Development*. 19:22-45.
- Banham, R. 2016 [1971]. *Los Ángeles. La arquitectura de cuatro ecologías*. Gustavo Gili. Barcelona.
- Bárcena, A. 2001. Evolución de la urbanización en América Latina y el Caribe en la década de los noventa: desafíos y oportunidades. *Información Comercial Española*. 790:51-61.
- Batty, M.; Longley, P. 1994. *Fractal Cities*. Academic Press. London.
- Bauer, I. 1993. Le Suburbia, sommes-nous concernés? *Urbanisme*. 1:67-88.
- Baxendale, C.A.; Buzai, G.D. 2011. Dinámica de crecimiento urbano y pérdida de suelos productivos en el Gran Buenos Aires (Argentina), 1869-2011. Análisis especial basado en Sistemas de Información Geográfica. *Serie Geográfica*. 17:77-95.
- Berry, B.J.L. 1965. Internal Structure of the City. *Land and Contemporary Problems*. 30(1):11-119.
- Berry, B.J.L. 1976. *Urbanization and counterurbanization*. Arnold. New York.
- Berry, B.J.L. 1985. Islands of renewal in seas of decay. In: Peterson, P.E. (ed.) *The New Urban Reality*. The Brookings Institution. Washington.
- Berry, B.J.L.; Garrison, W. 1958. Recent Developments of Central Place Theory. *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*. 4(1):107-120.
- Berry, B.J.L.; Kasarda, J.D. 1977. *Contemporary Urban Ecology*. McMillan. London.
- Borges, J.L. 1949. *El Aleph*. Losada. Buenos Aires.
- Borsdorf, A. 1982. Die lateinamerikanische Grosstadt. Zwischenbericht zur Diskussion um ein Modell. *Geographische Rundschau*. 34:498-501.
- Borsdorf, A. 1994. Die Stadt in Lateinamerika. Kulturelle Identität und urbane Probleme. *Geographie und Schule*. 89:3-12.
- Borsdorf, A.; Bähr, J.; Janoschka, M. 2002. Die Dynamik stadstrukturellen Wandels in Lateinamerika im Modell der lateinamerikanischen Stadt. *Geographica Helvetica*. 57(4):300-310.
- Borsdorf, A.; Coy, M. 2009. Megacities and Global Change: Case Studies from Latin America. *Die Erde*. 140:1-20.
- Boyer, C. 1996. *Cibercities: Visual perception in the Age of The Electronic Communications*. Princeton Architectural Press. New York.
- Brenner, N. 2013. Tesis sobre la urbanización planetaria. *Nueva Sociedad*. 243.
- Burgess, E.W. 1925. The growth of the city: an introduction to a research project. In: R.E. Park, E.W. Burgess & R.D. McKenzie (ed) *The City*. University of Chicago Press. Chicago. pp. 47-62.
- Buzai, G.D. 1990. La metrópoli de Buenos Aires y la suburbanización de la elite a partir de los country clubs. *Una primera aproximación. III Encuentro Nacional de Estudiantes de Geografía*. (Ponencia). Universidad de Buenos Aires. (17 al 21 de agosto).

- Buzai, G.D. 1992a. *Características y evolución espacial de los centros de gestión metropolitanos: Buenos Aires 1960-1980 y su configuración actual*. Tesis de Licenciatura en Geografía. Universidad de Buenos Aires.
- Buzai, G.D. 1992b. El desplazamiento suburbano de los grupos sociales de alto nivel económico: el caso de Buenos Aires. *Análisis Geográfico*. 4(8):25-34.
- Buzai, G.D. 1993. Evolución espacial y distribución poblacional en el Gran Buenos Aires. *Geodemos*. 1:113-138.
- Buzai, G.D. 2000. *Características y evolución espacial de los centros de gestión metropolitanos: Buenos Aires (1960-2000)*. CT-14. Departamento de Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Luján. Luján.
- Buzai, G.D. 2001. Borges y la ciencia. Una mirada desde la producción geográfica de Buenos Aires (la ciudad de Borges). *Biblio 3W*. 309. 7 de agosto.
<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-309.htm>
- Buzai, G.D. 2007. Actualización de cálculos y distribuciones espaciales a través de cadenas de Markov y autómatas celulares: Pérdida de suelos en el área metropolitana de Buenos Aires – 2001. En: Matteucci, S.D. (Ed.) *Panorama de la Ecología de Paisajes en Argentina y Países Sudamericanos*. Ediciones INTA. Buenos Aires. pp. 433-450.
- Buzai, G.D. 2011. La construcción de mapas mentales mediante apoyo geoinformático. Desde las imágenes perceptivas hacia la modelización digital. *Revista Geográfica de Valparaíso*. 44:1-17.
- Buzai, G.D. 2013. Technological Dependency and the Internet: Latin American Access from Buenos Aires, 2001–2013. *Journal of Latin American Geography*. 12(3):165-177.
- Buzai, G.D. 2014. *Mapas Sociales Urbanos*. Lugar Editorial. Buenos Aires.
- Buzai, G.D. 2015. Urban Models in the Study of Latin American Cities. *Innsbrucker Geographische Studien*. 40:271-288.
- Buzai, G.D. 2019. Avances de la Geografía Urbana para la modelización de la ciudad. *Posición*. 2:1-9.
- Buzai, G.D. 1998. Buenos Aires 1869-1991. La geometría urbana como representación de una historia económica y sociodemográfica. *Signos Universitarios*. 18(34):71-88.
- Buzai, G.D.; Lemarchand, G.A.; Schuschny, A. 1998. Aplicación de la geometría fractal al estudio del medioambiente y las geociencias. En: Matteucci, S.D.; Buzai, G.D. (Comp.) *Sistemas Ambientales Complejos: herramientas de análisis espacial*. EUDEBA. Buenos Aires. pp. 347-364.
- Buzai, G.D.; Montes Galbán, E. 2020. Megaciudad Buenos Aires: cartografía de su última expansión y conurbación mediante el procesamiento digital de imágenes satelitales nocturnas. *Revista Cartográfica*. IPGH. 100:215-238, Recuperado de <https://revistasipgh.org/index.php/rcar/article/view/667/800>
- Carter, H. 1983. *El estudio de la Geografía Urbana*. Ieal. Madrid.
- Castells, M. 1995. *La ciudad informacional. Tecnologías de la información en la reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Alianza. Madrid.
- Castells, M.; Hall, P. 1994. *Tecnópolis del mundo: la formación de los complejos industriales del siglo XXI*. Alianza. Madrid.

- Christaller, W. 1966 [1933]. *Central places in southern Germany*. Englewood Cliffs. New York. (Traducción de C.W.Baskin)
- Corboz, A. 1994. Hyperville. *Cahier*. 8:112-129
- Davies, M. 1998. *Ecology of Fear*. Metropolitan Books. New York.
- Davies, M. 2003. *Ciudad de cuarzo. Arqueología del futuro en Los Ángeles*. Lengua de Trapo. Madrid.
- Davies, M. 2014. *Planeta de ciudades miseria*. Akal. Madrid.
- Ding, C.; Bingham, R.D. 2000. Beyond Edge Cities: Job Decentralization and Urban Sprawl. *Urban Affairs Review*. 35:837-855.
- Durán, D.; Baxendale, C.A.; Buzai, G.D.; Pierre, L. 1997. *Las sociedades y los espacios geográficos: América*. Editorial Troquel. Buenos Aires.
- Fishman, R. 1987. *Bourgeois Utopias: the Rise and Fall of Suburbia*. Basic Books. New York.
- Florida, R.; Gulden, T.; Mellander, C. 2007. The rise of mega región. In: Rotman, J.L. *School of Management*. The Martin Prosperity Institute. University of Toronto.
- Ford, L. 1996. A new and Improved Model of Latin american City Structure. *Geographical Review*. 86(3):437-440.
- Garreau, J. 1991. *Edge city: life on the new frontier*. Anchor Books. New York.
- Geddes, P. 1915. *Cities in Evolution*. Williams and Norgate. London.
- Gibson, W. 2011. Vida en la metaciudad. *Investigación y Ciencia*. 244:86-87.
- Gomá, R. 2016. Metrópolis en xarxa, el repte de l'anàlisi de les megarregions. *Papers*. 58:13-16.
- Gottman, J. 1961. *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. The Twentieth Century Fund. New York.
- Gransow, B. 2015. Inversiones chinas en infraestructura ¿una solución en la que todos ganan? *Nueva Sociedad*. 259:93-105.
- Gray de Cerdán, N.A.; Acquaviva de David, L. 1996. Estrategias de desarrollo en el corredor bioceánico central argentino: disminuir la vulnerabilidad para aumentar la eficiencia global del transporte en el contexto del Mercosur. *Documento CETEM*. Universidad Nacional de Cuyo. Mendoza.
- Griffin, E.; Ford, L. 1980. A model of Latin American city structure. *Geographical Review*. 70(4):397-422.
- Hall, P. 1996. *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ediciones del Serbal. Barcelona.
- Hall, P.; Pain, K. 2006. *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-City regions in Europe*. Earthscan. Oxon.
- Hall, P.; Preston, P. 1990. *La ola portadora. Nuevas tecnologías de la información y geografía de las innovaciones 1846-2003*. Fundesco. Madrid.

- Harris, C.D.; Ullman, E.L. 1945. The nature of cities. *The Annals of the American Academy of Political and Social Sciences*. CCXLII:7-17.
- Herrington, J. 1984. *The Outer City*. Harper & Row. New York.
- Hobsbawn, E. 1998. *Historia del Siglo XX*. Crítica. Buenos Aires.
- Hoyt, H. *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Federal Housing Administration. Washington.
- Indovina, F. 1990. La città diffusa. En: Indovina, F.; Matassoni, F.; Savino, M.; Sernini, M.; Torres, M. y Vettoreto, L. (Eds.) *La città diffusa*. Instituto Universitario di Architettura di Venezia. Venezia. pp. 19-43.
- Janoschka, M. 2002. "Stadt der Inseln" Buenos Aires: Abschottung und Fragmentierung als Kennzeichen einer neuen Stadtmodells. *RaumPlanung*. 101:65-70.
- Jencks, Ch. 1993. *Heteropolis*. Wiley-Academy. London.
- Kanai, J.M.; Schindler, S. 2018. Regional urbanization: emerging approaches and debates. En: Paasi, A.; Harrison, J.; Jones, M. (Eds.) *Handbook on the Geographies of Regions and Territories*. Edward Elgar Publishing. Cheltenham. pp. 322-331).
- Kohn Cordeiro, H. 1980. *O centro da metrópole paulistana. Expansão recente*. Instituto de Geografia. Universidade de São Paulo. São Paulo.
- Koolhaas, R. 1995. *La ciudad genérica*. Gustavo Gili. Barcelona.
- Landaeta Mardones, P.; Espinoza Lolas, R. 2015. Cartografía de la ciudad latinoamericana: fundación del orden colonial. *Ideas y valores*. 64(157):7-36.
- McKenzie, E. 1994. *Privatopia: Homeowners Associations and the Rise of Residential Private Government*. Yale University Press, New Haven.
- Maldonado, T. 1998. *Crítica de la razón informática*. Paidós. Buenos Aires.
- Mandelbrot, B. 1982. *The Fractal Geometry of Nature*. Freeman. San Francisco.
- Martínez Toro, P. 2016. La metropolización afectada por la globalización: reflexión epistemológica sobre la nueva revolución urbana. *Cuadernos de Geografía Revista Colombiana de Geografía*. 25(2):77-105.
- Marull, J.; Galletto, V.; Domene, E. 2016. La megaregió: una nova unitat d'anàlisi económico-territorial. *Papers*. 58:19-27.
- Massin, T. 2014. Les villes portuaires de Campana et Zárate dans les processus de métropolisation de Buenos Aires (Argentine). *Urbanités*. 4:1-11.
- Massin, T. 2016. Un espacio productivo metropolitano: el caso del territorio intermedio entre Buenos Aires y Rosario (Argentina). *Cuadernos de Geografía, Revista Colombiana de Geografía*. 25(2):59-74.
- Matteucci, S.D.; Baxendale, C.A. 2004. La situación ambiental de la aglomeración Gran Buenos Aires. Revisión histórica. En: Matteucci, S.D.; Morello, J.; Buzai, G.D. *Crecimiento urbano y sus consecuencias sobre el entorno rural. El caso de la ecorregión pampeana*. Orientación Gráfica Editora. Buenos Aires. pp. 151-180.

- Mertins, G. 1980. Typen inner- und randstädtischer Elendsviertel in Grosstädten des andinene Südamerika. *Lateinamerika Studien*. 7:269-295.
- Mitchell, J.G. 2001. La expansión urbana. *National Geographic*. 9(1):82-105.
- Mitchell, W.J. 1995. *City of Bits: Space, Place, and the Infobahn*. MIT Press. Cambridge.
- Mohanty, S.P.; Choppali, U.; Kougianos, E. 2016. Everything you wanted to know about smart cities: The Internet of things is de backbone. *IEEE Consumer Electronics Magazine*. 5(3)60-70.
- Montes Galbán, E. 2020. Expansión y densificación del Gran Buenos Aires (2012-2019) a partir de imágenes satelitales nocturnas. *Revista Geográfica Digital*. En prensa.
- Morello, J.; Buzai, G.; Baxendale, C.A.; Matteucci, S.D *et al.* 2000. Urbanización y consumo de tierra fértil. *Ciencia Hoy*. 18(65):50-61.
- Murdie, R.A. 1969. *Factorial Ecology in Metropolitan Toronto, 1951-1961: An Essay on the Social Geography of the City*. Research Paper 116. Department of Geography. Univerisity of Chicago.
- Olcina Cantos, J. 2011. Megaciudades: espacios de relación, contradicción, conflicto y riesgo. *Investigaciones Geográficas*. 54:171-201.
- Park, R. 1915. The City: Suggestions for Investigation of Human Behaviour in the Urban Environment. *American Journal of Sociology*. 20:577-612.
- Pesci, R.; Pesci, L. 2007. AMBA: la cuestión jurisdiccional y la gestión concertada. *Revista Ambiente Digital*. 99. La Plata, Editorial CEPA.
- RAE. 2020. *Ciudad*. <https://dle.rae.es/ciudad>
- Ratzel, F. 1882-1891. *Anthropogeographie. I: Grundzüge der Anwendung der Erdkunde auf die Geschichte, II: Die Geographische Verbreitung des Menschen*. Engelhorn. Stuttgart.
- Rufí, J.V. 2003. ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? *Revista de Geografía*. 2:79-103.
- Schnore, L.F. 1965. On the spatial structure of cities in the two Americas. En: Ph. M. Hauser and L.F. Schnore (eds.) *The Study of Urbanization*. John Wiley & Sons. New York.
- Sjoberg, G. 1960. *The Preindustrial City. Past and Present*. The Free Press. Glencoe.
- Sassen, S. 1999. *La Ciudad Global. Nueva York, Londres, Tokio*. Eudeba. Buenos Aires.
- Scott, A.J. 2001. Globalization and the rise of city-regions. *European Planning Studies*. 9(7):813-826.
- Soja, E. 1989. *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Verso. London.
- Soja, E. 2000. *Posmetropolis*. Blackwell. London.
- Soja, E. and M. Kanai (2007), 'The urbanization of the world', in R. Burdett and D. Sudjic (eds), *The Endless City: An Authoritative and Visually Rich Survey of the Contemporary City*, London: Phaidon, pp. 54-69.
- Sorkin, M. 1992. See You in Disneyland. In: Sorkin, M. (Ed.) *Variations on a theme park: The new American city and the end of public space*. Hill and Wang. New York. pp. 205-232.

Steger, H. 1978. Metrópolis e ideologías. Síntesis y fragmentación de las grandes aglomeraciones humanas. En: Hardoy, J.E., Morse, R., Schaedel, R. (Comp) *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina*. SIAP. Buenos Aires.

Suárez, O. 1993. *El Proyecto de Puente Buenos Aires – Colonia*. Serie Difusión. 7. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. UBA. Buenos Aires.

Vapñarsky, C.A. 2000. *La aglomeración de Buenos Aires. Expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*. Eudeba. Buenos Aires.

Vining, D.R.; Strauss Jr., A. 1977. A Demonstration That the Current Deconcentration of Population in the United States is a Clean Break with the Past. *Environment and Planning A: Economy and Space*. 9(7):751-758.

Wark, M. 1994. *Virtual Geography: Living with global media events*. Indiana University Press. Bloomington.

Whyte, W. 1958. Urban Sprawl. In: The Editors of Fortune. *The Exploding Metropolis: A Study of the Assault on Urbanism and How Our Cities Can Resist It*. Anchor Books. New York.

Recibido: 17 de Marzo de 2020 / Aprobado: 11 de Mayo de 2020

© 2020 Los autores.



Esta obra se encuentra bajo Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0. Internacional. Reconocimiento - Permite copiar, distribuir, exhibir y representar la obra y hacer obras derivadas siempre y cuando reconozca y cite al autor original. No Comercial – Esta obra no puede ser utilizada con fines comerciales, a menos que se obtenga el permiso.
