

Ruta periurbana; análisis de caso: ruta provincial N°6 entre 1999 y la actualidad-Provincia de Buenos Aires

Doctorando: Lic. Ana Celia Oscar

Resumen

El presente trabajo se propone analizar el impacto en el entorno periurbano por la presencia de una vía de gran capacidad, autovía. Para lograr este objetivo se analizará el concepto de espacio periurbano y datos que ayuden a comprender el tema.

Palabras claves: espacio periurbano, autovía, población

Abstract

The present work aims to analyze the impact on the peri-urban environment due to the presence of a high capacity road, highway. To achieve this objective, the concept of peri-urban space and data that help to understand the subject will be analyzed.

Keywords: Peri-urban, highway, population

1. Introducción

El transporte carretero es uno de los medios de desplazamiento terrestre más desarrollados en Argentina. La mayor proporción de estos se realizan por carretera, de ello se desprende la especial significación que tiene el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura vial en nuestro territorio.

El presente trabajo tiene como objetivo investigar si la presencia de una vía de gran capacidad de transporte por carretera afecta el entorno periurbano. En este caso en la antigua Ruta Provincial N°6 reconvertida en autovía (1) ruta provincial 6 (AURP6), con ampliación al puerto de La Plata.

La creación de una autovía puede forjar diferentes efectos en el territorio cursado por una ruta de gran capacidad, generando nuevas formas de producción del espacio, fomentado el desarrollo de nuevos barrios, polos industriales, entre otros.

Asimismo AURP6 creará cambios asociados a la movilidad, la conectividad con la posibilidad de valorizar tierras ubicadas marginalmente.

En grandes ciudades de América Latina se produjeron cambios en la interfase urbana-rural asociados a la construcción de autopistas o autovías

En tal sentido, la investigación busca observar y analizar las posibles transformaciones en el entorno periurbano por la presencia de una vía de gran capacidad.

Para el estudio se analiza información relacionada con la evolución demográfica y con algunos datos de la actividad económica.

Los datos estadísticos utilizados para el desarrollo del trabajo son obtenidos de la base de datos del INDEC y las presentaciones oficiales del Esquema Director.

El proyecto de transformación de la Ruta Provincial 6 en autovía introduce un cambio significativo en la configuración vial. Se trata de una vía de circunvalación que recorre de noreste a sureste el ámbito metropolitano a un radio de aproximadamente 60 km de distancia con respecto al centro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires C.A.B.A. Se enfatizan de ella otras dos características: ser la autovía de la producción (como ha sido denominada) y, al mismo tiempo, constituir una especie de frontera metropolitana.

En el 2003 comenzó la construcción de la autovía.

La obra de para la conversión de la ruta provincial n°6 fue adjudicada y licitada en el año 2012 por la Ley 14315 y Decreto 645/12.

El proyecto AU-RP6 y el de la creación de la Autovía (AU-PP) son parte del plan propuesto por el ESQUEMA DIRECTOR INTERMUNICIPAL DEL BORDE METROPOLITANO Región Metropolitana de Buenos Aires. Secretaria de Urbanismo-Ministerio de infraestructura. Buenos aires .2009-2010. El proyecto de las dos vías de alta circulación propiciará el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad del territorio. La implantación de estas dos nuevas autovías de circunvalación de escala metropolitana generará una reconfiguración de la red de infraestructura de transporte y la redefinición de los sentidos de circulación.

2. Área de estudio

La ruta provincial 6 convertida en la nueva autovía 6 (AU-RP6) es una carretera de la provincia de Buenos Aires la cual posee en la actualidad 180 km de longitud. Bordea la denominada Región Metropolitana de Buenos Aires (ver mapa N°1). Asimismo a diferencia de otras vías de circulación, esta no corresponde al modelo de nodo central en la ciudad de Buenos de Aires, siendo una vía que bordea el área metropolitana.

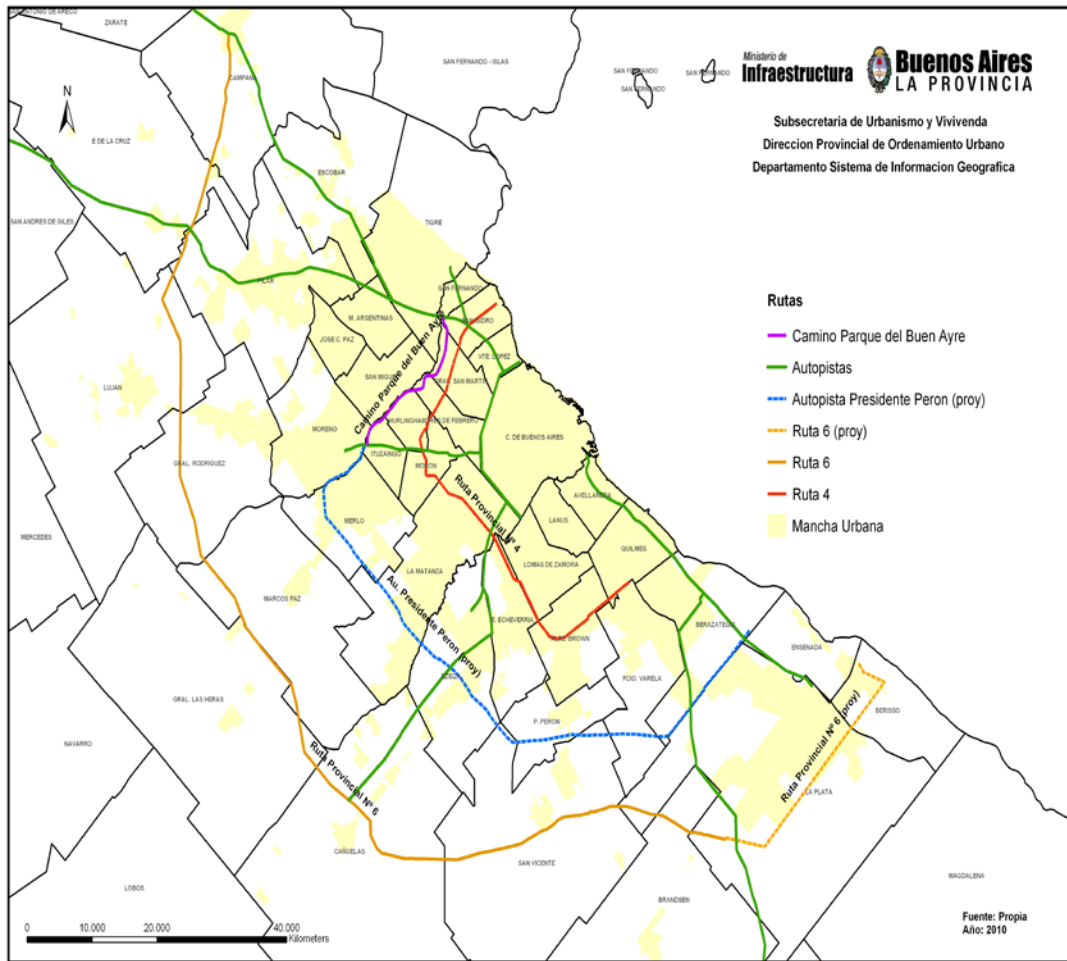
La Ruta Provincial N°6, es el cuarto anillo de circunvalación del conurbano bonaerense (2) Su traza recorre los partidos de Zárate, Campana, Exaltación de la Cruz, Pilar, Luján, General Rodríguez, Marcos Paz, General Las Heras, Cañuelas, San Vicente, Brandsen y La Plata.

Esta vía de circunvalación recorre de noreste a sureste el ámbito metropolitano a un radio de aproximadamente 65 km de distancia con respecto al centro de C.A.B.A. Se enfatizan de ella otras dos características: ser la *autovía de la producción y el trabajo* (como ha sido denominada, por conectar zonas de producción industrial y rural) y, al mismo tiempo, constituir una especie de *frontera metropolitana*.

Atraviesa zonas urbanas y periurbanas, conformando un trazado de suma importancia para el desarrollo productivo de la provincia.

Asimismo la ruta Provincial N° 6 se encuentra inserta en el área de expansión, como una frontera metropolitana que articula los ejes radiales en el borde externo del tejido urbano. A lo largo de su recorrido cruza áreas que cumplen distintos roles en el proceso de metropolización, algunas con un alto grado de vinculación con la metrópolis y un conjunto de aglomerados que mantienen una autonomía relativa, aunque la articulación funcional es creciente (Blanco y Garay Santaló, 2010)

Mapa N° 1



Fuente: Ministerio de Infraestructura. Departamento sistema de información geográfica.

En el artículo presentado por Blanco y San Cristóbal se menciona la diferencia del eje radial precedente, la Ruta 6 es una vía de circunvalación que describe un arco de aproximadamente 65 km de radio con respecto al centro metropolitano. Como vía orbital representa un eje de avance secundario o intersticial en relación con los ejes radiales. Esto significa que, en una primera lectura, puede seguirse el proceso de apropiación de accesibilidad en curso bajo tendencias similares a la de las autopistas radiales, pero con un cierto retardo.

3.Marco teórico

Definir el espacio periurbano es complejo, en parte esa complejidad deriva de las características propias de este espacio. Suele ser un área difícil de definir, sensible y discontinua.

Con respecto a los territorios Bozzano en su interés por definirlo se cuestiona: “los territorios de borde ¿son urbanos, rurales o rural-urbanos?. En realidad se tratan de “intersticios urbanos” o “bordes internos” y de “espacios perirurbanos” o “bordes externos”. Asimismo define al proceso de periurbanización a partir de la articulación de las tendencias en el territorio:

- a) expansión urbana propiamente dicha, constituida preferentemente de espacios urbanos, industriales y de servicios;
- b) las transformaciones de pequeñas localidades y pueblos de subcentros; y
- c) la mutación de estructuras rurales tradicionales y/o de medios naturales en espacios de actividades agrícolas intensivas diversas.”(3)

Por otra parte, se suma también el concepto de región Metropolitana., Barsky contesta de la siguiente manera al interrogante *¿Qué es la Región Metropolitana de Buenos Aires?* (RMBA): “El término fue mencionado por primera vez en el Censo Nacional de 1960, pero fue reintroducido en el debate académico por el sociólogo Pedro Pírez en 1994. El autor consideró que, además de la primera y segunda corona. La aglomeración se extiende más allá, hacia una tercera corona, independientemente de si el tejido urbano es estrictamente continuo o no. Se estaba refiriendo a aspectos más relacionados con cuestiones funcionales que morfológicas. Asimismo, en los años noventa el geógrafo Horacio Bozzano realizó estudios metropolitanos de alta complejidad, identificando y delimitando múltiples situaciones socio-espaciales urbanas. En 1995, la geógrafa Susana Kralich realizó un trabajo que tuvo impacto en la comunidad académica cuando sugirió -basándose en Vapñarsky y Coraggio- delimitar los bordes metropolitanos en función de los desplazamientos cotidianos de la población, es decir, hasta el lugar último a donde llegan las líneas de transporte durante el día (especialmente colectivo). De esta manera, estableció los límites de la Región Metropolitana de Buenos en su sentido más amplio: Ciudad de Buenos Aires, primera y segunda coronas, más Escobar, Pilar, Campana, Zárate, Exaltación de la Cruz, Gral. Rodríguez, Luján, Mercedes, Marcos Paz, Gral. Las Heras, Navarro, Lobos, Cañuelas, San Vicente, Brandsen, La Plata, Ensenada y Berisso. Un territorio donde viven unos 13 millones de habitantes y de más de 15.000 kilómetros cuadrados de superficie que va desde Zárate hasta La Plata, describiendo un amplio semicírculo. El criterio tiene aplicación cuando se comprueba que en todos estos partidos se están registrando transformaciones espaciales debido a que están dentro de una vasta área que se podría definir como “de influencia” del Área Metropolitana de Buenos Aires, es decir, que hay procesos de valorización de la tierra, subdivisión y venta de campos, loteos para quintas, establecimientos agroproductivos con tecnologías intensivas, fenómenos diversos de **periurbanización**, entre otros

Según el grado de consolidación del tejido urbano, la Región Metropolitana podría diferenciarse definiendo gradientes desde su área central, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, un primer cordón del conurbano bonaerense formado por municipios de antigua incorporación a la dinámica metropolitana, un segundo cordón con un alto grado de consolidación pero que admite una mayor densificación, y las áreas de expansión que, entendemos, no están organizadas en forma de cordones o corona sino de corredores, dado que la forma de coronas da cuenta de cierta continuidad en forma de anillo que aún está muy lejos de formalizarse en estas áreas externas, ligadas directamente con los grandes ejes de circulación radiales.

Los niveles de consolidación del tejido y las densidades están estrechamente vinculados con las formas en las que fue evolucionando la mancha urbana y con su estructura de circulación, organizada históricamente en redes de formato radial. (Blanco y Garay Santaló; 2010)

El Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA) (4) , conformado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 31 partidos de la provincia de Buenos Aires , concentra el 34% de la población total del país. Cada 10 años, el área metropolitana incorpora 1,5 millones de habitantes y se expande territorialmente a un ritmo aún más acelerado.(Lanfranchi, Verdecchia,Bidart, M.; 2017)

4.Características del área de estudio

La Ruta Provincial 6 está ubicada en el borde exterior del Gran Buenos Aires, y se extiende desde la Ruta Provincial 215 a la ciudad de Zárate.

La AU-R.PN° 6, proyectada sobre la traza de la antigua Ruta Provincial N° 6, es parte del Plan Estratégico Vial de la Provincia de Buenos Aires, constituye el cuarto anillo de circunvalación de Área Metropolitana.

Las obras de reconversión de la ruta provincial N°6 tiene varios años de idas y vueltas. En año 1998 fue aprobada una parte de la obra se reconversión. Se inauguró parte de la traza en el año 1999, pero poco después quedaron suspendidas las obras. En año 2003 se retoma el proyecto de mejoramiento de ruta para reconvertirla en autovía, con la extensión hasta el puerto de La Plata

El proyecto contempla la reconstrucción general de la calzada, y la construcción de una segunda en forma paralela, de 7,30 metros (una para cada sentido), con dos carriles en ambas y una velocidad directriz de 120 Km/h. Además, prevé posteriormente la extensión de la ruta hasta el puerto de Berisso. El trazado final contará con una extensión total de 210 Km.

En 2003 comenzó la construcción de la autovía. Actualmente se encuentra habilitada la doble calzada desde Zárate hasta el cruce con el Acceso Oeste, en General Rodríguez.

Último tramo El objetivo es configurar la red vial regional de cargas e interconexiones ferroviarias en función de las localizaciones portuarias y la futura conexión prevista con el puente Punta Lara – Colonia. El proyecto prevé la construcción del último tramo desde la RP N° 215, hasta La zona franca en Berisso, sobre la Av. 90, periférica a la ciudad de La Plata. Para su ejecución es necesario realizar expropiaciones.

En las ciudades latinoamericanas, el modelo de crecimiento dominante en la actualidad es el disperso y de baja densidad, tanto por su extensión y problematicidad, como por la novedad de los procesos socio urbanos y ambientales que involucra. Ejerce importantes influjos sobre amplios territorios periurbanos y rurales, cuestión que demanda estrategias e instrumentos de planificación que optimicen el uso del suelo hacia una mayor sustentabilidad territorial.(5).

En este sentido parece oportuno mencionar el **ESQUEMA DIRECTOR INTERMUNICIPAL DEL BORDE METROPOLITANO Región Metropolitana de Buenos Aires. Secretaria de Urbanismo-Ministerio de infraestructura. Buenos aires .2009-2010** con propuestas para otorgarle a este espacio un perfil con diversidad de usos agropecuarios mediante la consolidación de un cinturón verde productivo-agropecuario en la espera de lograr fortalecer la capacidad de gestionar y ordenar el territorio desde la órbita de los gobiernos locales municipales. Por su parte está presente también la propuesta de la creación de una red de espacios verdes recreativos a nivel regional en base a teorías propias de la ecología

El objetivo del Esquema Director consiste en:

- Descomprimir el volumen del tránsito pasante por el área central de la aglomeración.
- Mejorar el sistema de transporte y de comunicación, soporte de la organización espacial, de la estructura económica territorial y motorizador de cambios.
- Favorecer la dinámica regional por la interrelación entre accesibilidad y actividades económicas.
- Valorizar tierras hasta entonces fuera del mercado urbano o ubicado de manera marginal.

El incremento registrado en el TMDA (Tránsito Medio Diario Anual) de la RP6 para los tramos ya habilitados fue de 63% Fuente de información de los TMDA la DPV (Dirección Provincial de Vialidad)

La relación entre la infraestructura y el territorio es un tema abordado en diferentes estudios .La mejora o creación de una vía de comunicación suele traer consecuencias en el territorio que recorre.

El análisis de resultados demográficos ayudará observar el objetivo de la investigación: impacto de la autovía en el entorno periurbano.

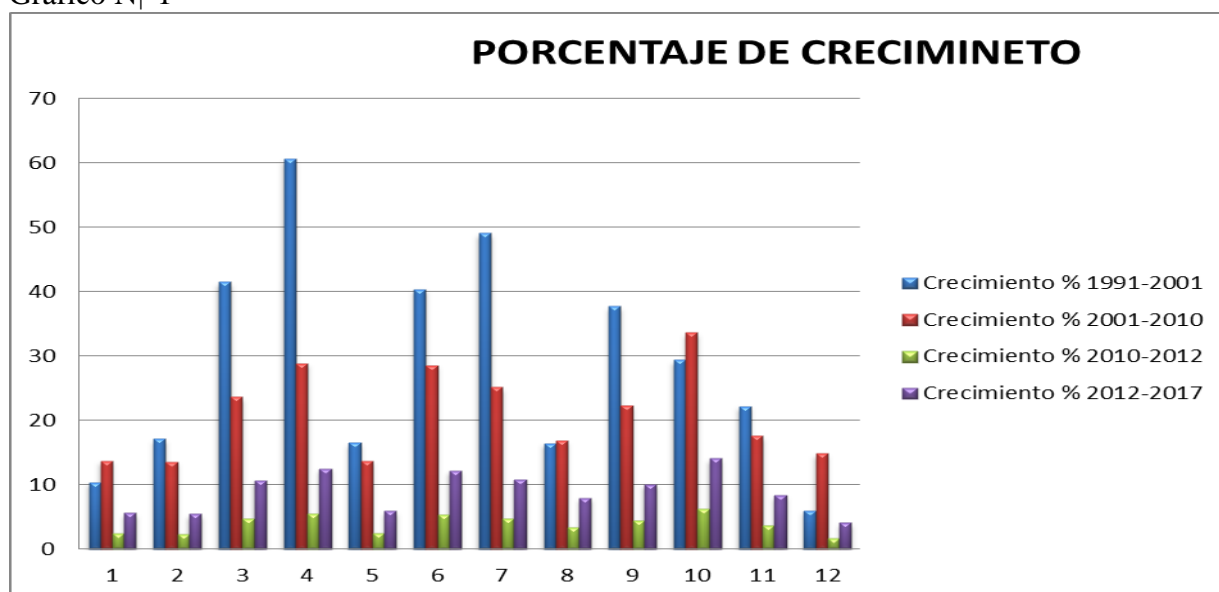
Cuadro N° 1: Evolución de la población de los partidos atravesados por la AU-RPN°6 con proyecciones del INDEC

Partido	Total partido					Crecimiento %			
	1991	2001	2010	(1) 2012	(1)2017	1991-2001	2001-2010	2010-2012	2012-2017
Zárate	91600	101.104	114.957	117.720	124.342	10,375546	13,701733	2,4035074	5,6252124
Campana	71464	83698	95.041	97.252	102.549	17,119109	13,552295	2,3263644	5,4466746
Exaltación de la Cruz	17072	24167	29.888	31.288	34.643	41,559278	23,672777	4,6841542	10,722961
Pilar	144670	232463	299.549	316.084	355.707	60,685007	28,858786	5,519965	12,535592
Luján	80645	93992	106.886	109.603	116.114	16,550313	13,718189	2,5419606	5,9405308
General Rodríguez	48383	67931	87.339	92.041	103.308	40,402621	28,570167	5,3836201	12,241284
Marcos Paz	29104	43400	54.337	56.887	63.001	49,120396	25,200461	4,6929348	10,747622
Gral. Las Heras	10987	12799	14.955	15.472	16.710	16,492218	16,845066	3,4570378	8,0015512
Cañuelas	30900	42575	52.059	54.342	59.817	37,783172	22,275984	4,3854089	10,07508
San Vicente	34409	44529	59.510	63.222	72.118	29,41091	33,643244	6,2376071	14,071051
Brandsen	18424	22515	26.480	27.436	29.725	22,204733	17,610482	3,6102719	8,3430529
La Plata	541.905	574.369	659.575	670.477	698.164	5,9907179	14,834714	1,6528825	4,1294481

(1) Proyecciones INDEC.

Fuente: Elaboración propia

Gráfico N°1



Fuente: Elaboración propia

En general se puede observar que todos los partidos atravesando por la AURP6 presentan un incremento de la población. Se observa un estancamiento en el periodo 2010-2012 el cual aumenta en el siguiente periodo, 2012-2017.

Los partidos de Pilar, Gral. Rodríguez y Marcos Paz son aquellos que tuvieron un importante crecimiento hasta el 2001 con valores que oscilan entre el 40% y 60% de aumento. Pero del año 2010 en adelante el crecimiento no es tan marcado como en años anteriores. De todas maneras, siguen siendo los partidos con mayor porcentaje . en crecimiento.

El partido de San Vicente en el periodo 2001-2010 ascendió más en relación a los partidos de Pilar, Gral Rodríguez y Marcos Paz, presentado el 33% mientras que los otros valores que rondan entre el 25% y 28%. Ya en el periodo 2012-2017 se convirtió el partido con mayor índice de crecimiento.

El eje de la autovía se puede diferenciar en un sector norte y un sector sur en función de grados dispares en la dinámica de las actividades. En los partidos de Zárate, Campana, y Pilar cuentan con Parques Industriales y Zonas Industriales Exclusivas con niveles de actividad creciente. El tramo de la autovía que atraviesa estos tres partidos es donde las obras de transformación ya están finalizadas.

Las actividades primarias cumplen un rol destacado en Gral. Las Heras, Brandsen, Marcos Paz y Exaltación de la Cruz,. Todos se encuentran en la zona sur de la autovía, a excepción de Exaltación de la Cruz que, mantiene una dinámica rural intensa en las zonas externas al corredor de la autovía.

Es significativo que en el sector sur de la autovía no hay aglomeraciones urbanas durante largos tramos, y sólo aparecen centralidades en los puntos de articulación con los ejes radiales. Los tramos con menor ocupación cuentan, además, con malas condiciones de la ruta. Las diferencias Norte – Sur y la debilidad de los flujos transversales refuerzan la estructura metropolitana radial, tensionando la función de la autovía como corredor. (Blanco y Garay Santaló; 2010)

Uno de los objetivos de la transformación de la ruta provincial N° 6 era crear parques industriales en el área y lograr así el propósito de poder efectuar una comunicación efectiva entre las zonas de producción sin pasar por áreas de alto congestionamiento de tránsito, lo cual generaría diferentes efectos negativos.

Los parques industriales ubicados sobre autovías son los más buscados y más caros, por la ubicación estratégica que tienen.

En la segunda y tercer corona metropolitana la distribución de la industria es puntual y lineal sobre corredores viales metropolitanos. En algunos casos este patrón alterna con extensiones considerables de usos flori-hortícolas y de espacios residenciales en grandes predios. (Bozzano; 2000).

Una de los propósitos del esquema director consiste en la creación parques industriales en la ruta 6. Desde el proyecto hasta hoy se han concretado varios de ellos. En junio de 2015 comenzaban las obras del Parque industrial Ruta 6 (PIR6) con ubicación estratégica (6). También se suma en el 2017 el Parque Eco- industrial Los libertadores, el cual tiene acceso a la AURP6.

Según los datos surgen del estudio “Parques industriales de Buenos Aires: la hora de crecer”, realizado por Cushman&Wakefield, la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) tiene hoy el doble de los parques industriales que tenía en 2010, y todo indica que la tendencia se mantendrá en los próximos años.

Además el informe agrega El PIR6 es el primer Parque Industrial de Exaltación de la Cruz se encuentra entre las rutas 8 y 9 sobre la autovía 6, en el tercer anillo logístico a la altura del kilómetro 60, donde los costos de la tierra son menores respecto a los parques ubicados en el km 30.

Conclusión

Los resultados obtenidos reflejan que la presencia de una vía de gran capacidad de transporte por carretera afecta al comportamiento de ciertos parámetros del entorno periurbano. Ésta relación es apreciable en la evolución del número de habitantes en los municipios atravesados por la AURP6.

El periurbano es un espacio muy sensible, cualquier cambio en el entorno puede traer diferentes tipos de consecuencias en la zona. La creación de una vía de alta velocidad por lo general fomenta un cambio en la zona.

Luego de analizar los datos demográficos y la creación de nuevas industrias podemos afirmar, que hasta el momento se han producido cambios sustanciales en entorno a la autovía N°6. Es posible que en un futuro, una vez concluida la obra en su totalidad, el impacto en la zona sea otro.

El análisis de los datos demográficos mostraron el crecimiento poblacional de los municipios que atraviesa esta nueva vía. Los porcentajes de incremento en algunos de ellos son significativos. De todas maneras este crecimiento es menos marcado en la actualidad, apareciendo otro municipio con mayor índice de crecimiento.

Es importante destacar que no siempre la creación de una vía genera los mismos efectos en el territorio, hay múltiples factores que colaboran en la generación de cambios sustanciales.

Podríamos afirmar que en este caso la función vertebradora de las vías terrestres de comunicación va ligada al desarrollo del territorio, la vía ejerce un instrumento de conexión sobre el desarrollo generado en sus márgenes.

Siguiendo a Blanco, las transformaciones urbanas: nuevas urbanizaciones, emprendimientos comerciales, áreas industriales. Sin embargo, hay marcadas diferencias entre ellos y sería erróneo creer que la existencia de la autopista o autovía es lo que impulsa mecánicamente la aparición de estos proyectos.

Los áreas industriales generan beneficios en dos sentidos, uno para la empresa ingresando en un sistema productivo que permite optimizar los recursos. Y en otro sentido genera aglomeraciones industriales vinculadas a las comunidades locales influyendo en el crecimiento poblacional.

De cualquier forma, al transcurrir el tiempo y al finalizar las obras de reconversión en su totalidad, abre la oportunidad para analizar la futura evolución de los datos estudiados, lo cual permitirá tener parámetros más consolidados. Igualmente se podrán incluir en el análisis otros aspectos como las características físicas del territorio o el impacto ambiental vinculado a la instalación de industrias o a la creación de barrios cerrados.

Notas

(1) **Autopistas:** (highway, autoroute ,autostrade, etc) son vías concebidas para la circulación de vehículos a gran velocidad,. Se caracterizan por lo siguiente:

- no existen pasos a nivel
- tienen dos o más carriles en cada uno de los sentidos de marcha, separados
- no se tiene acceso a la misma desde propiedades colindantes
- poseen áreas de servicio, recreo y de paradas
- tienen trazados rectilíneos, con escasas curvas
- pueden ser gratuitas o de pago (peaje)

Autovías: son similares a las autopistas, aunque con exigencias menores:

- tienen doble carril en cada sentido de unos 3.7 de anchura
- se puede acceder desde propiedades colindantes y carreteras cercanas. Tienen cruces al mismo nivel.

(2)La ciudad de Buenos Aires posee cuatro anillos de circunvalación: la Avenida General Paz, Camino de Cintura, Camino del Buen Ayre y la RP6 hoy casi reconvertida en su totalidad en la AU-RP6

(3) BOZZANO, Horacio. “Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles. Aportes para una teoría territorial del ambiente”. Espacio Editorial, Buenos Aires. 2000

(4) Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA) El INDEC denominará Aglomerado Gran Buenos Aires al área geográfica delimitada por la “envolvente de población”; lo que también suele denominarse “mancha urbana”. Se entiende por “envolvente de población” una línea que marca el límite hasta donde se extiende la continuidad de viviendas urbanas. Esta línea se mueve con el tiempo y, por cierto, no respeta las delimitaciones administrativas de los partidos. Por eso, cuando nos referimos al área delimitada por la envolvente de población, nos encontramos con que los partidos no siempre están incluidos por entero. El continuo de viviendas se va extendiendo principalmente a lo largo de las rutas. El Aglomerado Gran Buenos Aires es el mayor conjunto urbano del país. Abarca la Ciudad de Buenos Aires y se extiende sobre el territorio de la Provincia de Buenos Aires, integrando la superficie total de 14 partidos, más la superficie parcial de otros 16 (esto sin contar una muy pequeña participación de los partidos de Cañuelas y La Plata). La diferencia entre el Gran Buenos Aires y el Aglomerado Gran Buenos Aires es que el primero alude a un conjunto de partidos (más la Ciudad de Buenos Aires) tomados en su totalidad, mientras el segundo alude a un área que se va moviendo con el tiempo y que incluye a algunos partidos de manera parcial. (INDEC, 2003)

(5) ponencia SUSTENTABILIDAD TERRITORIAL E INSTRUMENTOS DE REGULACIÓN DEL PERIURBANO Arqs. María Julia Rocca I , Alejandro Lancioni Alejandra Sgroi Inés Carol Licia Ríos CIUT Centro de Investigaciones Urbanas y Territoriales. Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata La Plata, Buenos Aires, Argentina

(6) El predio cuenta con 136 hectáreas, se encuentra en el partido de Exaltación de la Cruz.

BIBLIOGRAFÍA consultada

- ALBERTO, Juan Antonio. “Urbanización e impactos. Paisajes resultantes” Revista Geográfica Digital IGUNNE. Facultad de Humanidades. UNNE Año 10 N° 20 ISSN1668 – 5180. Resistencia Chaco.Dic. 2013.
- ALLEN, A. “La interfase periurbana como escenario de cambio y acción hacia la sustentabilidad del desarrollo”. *Cuadernos del CENDES*, N° 53- 2003.
- Argentina (2003). “¿Qué es el Gran Buenos Aires?”, Instituto Nacional de Estadística y Censos, Buenos Aires, INDEC.
www.indec.mecon.ar/nuevaweb/cuadros/1/folleto%20gba.pdf
- ÁVILA SÁNCHEZ, Héctor. “Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades” Procuraduría Agraria UNAM. México 2009.
- BARSKY, Andres. “El periurbano productivo, un espacio en constante transformación.
- BARSKY, Andrés y FERNÁNDEZ, Andrés “Conurbano, Área Metropolitana y Región Metropolitana de Buenos Aires... (segunda parte) recuperado octubre 2018
- BLANCO, J. De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Mundo Urbano* n°28, 2006. <www.mundourbano.unq.edu.ar>
- BLANCO, Jorge; Garay Santaló, Paloma. Autopistas y metropolización en Buenos Aires: articulaciones y tensiones en trono a la Autovía 6. 8° Bienal del coloquio de transformaciones Territoriales. Territorio y territorialidades en movimiento. Buenos Aires 2010
- BLANCO, Jorge; San Cristóbal, Darío. Restructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires. Revista Iberoamericana de Urbanismo n°8 (RIURB Editores, 2012-09-01) recuperado septiembre 2018
- BLASCO, Albert. 2014. *Turismo y transporte*. Madrid, Síntesis,
- BOZZANO, Horacio. “Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles. Aportes para una teoría territorial del ambiente”. Espacio Editorial, Buenos Aires. 2000.
- ESQUEMA DIRECTOR INTERMUNICIPAL DEL BORDE METROPOLITANO
http://www.georedweb.com.ar/articulo.aspx?art_id=234&edi_id=24
http://www.vialidad.gba.gov.ar/indice.php?pagina=link_noticia&id_noticia=896
<https://upcommons.upc.edu/handle/2099/13035>
- Introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires” (Resumen) Buenos Aires 2005.
- La Provincia avanza con la extensión de la Autovía 6. Recuperado octubre 2017
- LANFRANCHI, G. VERDECCHIA, C. y BIDARt, M. (2017) ADN Urbano - Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA). Documento de Políticas Públicas / Recomendación N°183. Buenos Aires: CIPPEC.
- MORELLO, J. “Funciones del sistema periurbano: el caso de Buenos Aires”. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata-Ediciones CIAM/GADU, 2000.
- MORIN, Edgar -Articular los saberes- Ed. Universidad del Salvador, Bs. As., 1998
- RANDLE, Patricio y otros. -“Ciudades intermedias. Su reactivación en la región pampeana”- Fundación Banco de Boston, Bs. As., 1992
Recuperado 7/11/2018 <https://www.cippec.org/wp-content/uploads/2017/03/970.pdf>
Recuperado mayo 2017
http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/urbanoter/periurbano/BordePeriurbano_RMBA1305.pdf
Región Metropolitana de Buenos Aires. Secretaria de Urbanismo-Ministerio de infraestructura. Buenos aires .2009-2010

- Pérez Díaz, A., Romo Berlana, J. J. y Sánchez Fernández, M. (2016). Afección de las autovías a su entorno rural: Extremadura. *Investigaciones Geográficas*, (66), 79-94.
<https://doi.org/10.14198/INGEO2016.66.05>
- SCRIPTA NOVA -“Innovación, desarrollo y medio local. Dimensiones sociales y espaciales de la innovación”- *Revista Electrónica de Geografía y ciencias sociales*. Universidad de Barcelona-(en línea) Mayo de 2000, n°69 (extraordinario dedicado al II Coloquio Internacional De Geocrítica) (ref. 10/02/2008) Disponible en WEB: <http://www.ub.es/geocrit/sn-69.htm>
- SVETLITZA A. de NEMIROVSKY (Coordinadora), “Globalización y agricultura periurbana en argentina” Flacso 2008.
- SZAJNBERG, D. “La producción de espacio residencial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. El caso de los “Barrios Privados” en Pilar y Berazategui. *Seminario “El nuevo milenio y lo urbano. Seminario de investigación urbana”*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1999.
- TORRES, H. Procesos recientes de fragmentación socioespacial en Buenos Aires: La suburbanización de las élites. *Seminario: “El nuevo milenio y lo urbano. Seminario de investigación urbana”*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1998.
- VIDAL-KOPPMANN, S. “Archipiélagos Urbanos en la Periferia de la Región Metropolitana de Buenos Aires”. *Boletín del Centro Humboldt*, N° 11, septiembre 2004.
- ZAMORANO, Mariano -“Geografía Urbana”- Ceyne, San Isidro, 1992