

ENTRADA AL DESARROLLO URBANÍSTICO TUPUNGATO WINELANDS



Autor: Matías Ghilardi

FRONTERAS EN LA VIDA COTIDIANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE MENDOZA (ARGENTINA)

MATÍAS GHILARDI
ALEJANDRO BENEDETTI

Durante buena parte del siglo XX, disciplinas como geografía, historia y sociología, han revisitado el concepto de frontera para diferentes estudios, generalmente a escala del estado nación (frontera internacionales) o de grandes extensiones (frentes expansivos de la agricultura). Esta categoría esporádicamente ha sido recuperada por los estudios urbanos (VIDAL KOPMANN, 2002; SEGURA, 2006; ELGUEZABAL, 2018); muchas veces, sin un uso comprensivo del concepto, más bien de manera genérica.

Es posible considerar que la frontera no es una categoría exclusiva de una u otra disciplina ni debería asociarse directamente con la formación de los estados nacionales. Antes bien, frontera es un instrumento heurístico que debería permitir abordar cualquier fenómeno que involucre procesos de fragmentación, diferenciación y relación entre entidades geohistóricas específicas. En este sentido, la ciudad contemporánea es un excelente ámbito para observar las diferentes prácticas materiales y simbólicas de la sociedad en el proceso de construcción social del espacio, a partir de las cuales emergen fronteras, de diversas características y extensión (en el espacio y el tiempo).

Este trabajo se propone aprovechar el concepto de frontera para estudiar los procesos de transformación en la ciudad contemporánea y, en particular,

aquellos que tiene que ver con los procesos de fragmentación espacial y exclusión social.

Por lo tanto, se parte de una definición amplia de frontera. En términos genéricos, puede considerarse que la categoría frontera da cuenta de una variedad de entidades socialmente construidas, espacial y temporalmente localizadas. En términos específicos suelen recibir nombres como muros, límites, periferias, barreras y bordes, entre otras, además de frontera. Esas entidades pueden expresar, simultáneamente o no, tres propiedades o dimensiones espaciales fundamentales: (1) la configuración o cohesión de áreas (que pueden ser territorios, lugares, paisajes o ambientes); (2) la separación o disyunción entre áreas y, eventualmente, (3) la relación –solidaria o conflictiva- o conjunción entre diferentes áreas. Pensar la frontera de esta manera supone reconocer que puede expresarse en diferentes escala espaciotemporales.

Para explorar las posibilidades de esta perspectiva, se decidió tomar como caso de estudio la ciudad de Mendoza (Argentina). En la lectura de esta ciudad pueden reconocerse diferentes tipos de fronteras, las cuales tienen características diversas en cada momento y en el contexto de cada sector de la ciudad, que intentaremos dilucidar. Por lo tanto, este trabajo tiene como objetivo proponer una sistematización de las diferentes fronteras que participan, en el presente, en la construcción de la ciudad de Mendoza.

En la Argentina el INDEC estableció que la continuidad urbana de una metrópoli puede ser denominada Área Metropolitana o Aglomerado. Es por ello que el área geográfica sobre la que se asienta el continuo edificado de la ciudad en estudio se denominará Área Metropolitana de Mendoza (en adelante, AMM). Esta ciudad se extiende por seis unidades territoriales denominadas departamentos; cada uno de ellos constituye un municipio. Dos de ellos se encuentran prácticamente aglomerados en su totalidad: Capital y Godoy Cruz. En cambio, los departamentos de Las Heras, Guaymallén, Luján de Cuyo y Maipú son abarcados, de manera parcial, por la aglomeración. Cabe aclarar, además, que en el interior de esta metrópoli se encuentra la ciudad capital de provincia, conocida como *Mendoza capital*, siendo la provincia -en el contexto de la Argentina, un país federal- una unidad de gobierno autónoma.

El artículo considerará cuatro tipos de fronteras, que llamaremos: *muros residenciales*, *barreras urbanísticas*, *borde urbano* y *límites político-administrativos*, que serán trabajados en las próximas cuatro secciones, por separado. En cada una se hará una descripción densa de casos dentro del AMM utilizando material audiovisual (fotografías en planta, capturas de satelitales, planos, esquematizaciones, etc.) y diferentes fuentes de información.

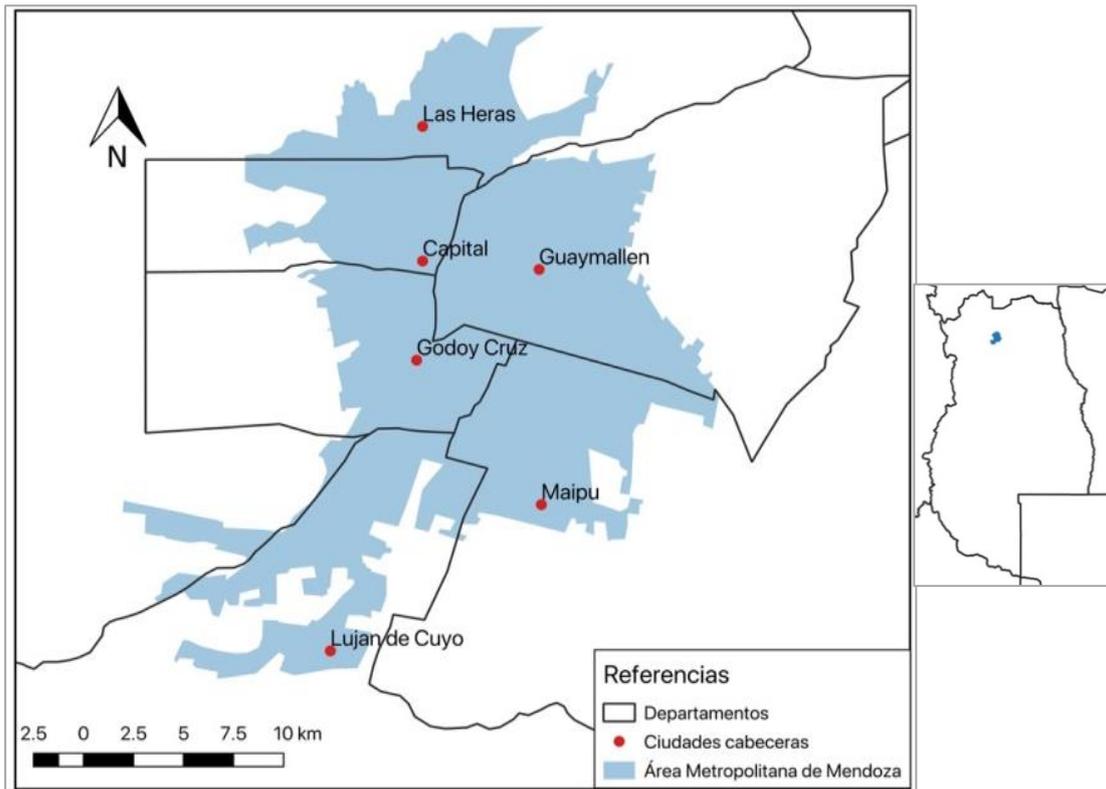


Figura 1. - Área Metropolitana de Mendoza.
Fuente: Matías Ghilardi (2018).

MUROS RESIDENCIALES

Un área residencial es una parte de la ciudad destinada, principal o exclusivamente, a la construcción de viviendas. Las ciudades tradicionalmente presentaban una notable continuidad residencial en amplios sectores fuera de los centros más ligados a las actividades comerciales, administrativas y turístico-patrimoniales. Una de las más claras expresiones de la fragmentación urbana es el surgimiento de áreas residenciales diferenciadas, entre sí, por grandes paredes, tapias, murallas o muros. A estos artefactos que sirven para evitar el ingreso de todo aquél que no sea propietario de una parcela en el interior de esa área residencial se los denomina *muros residenciales*.

En la década de 1980 surgieron en el AMM las primeras fronteras vinculadas a áreas residenciales, más o menos extensas, habitadas por sectores sociales de alto poder adquisitivo que buscaban autosegregarse del resto de la ciudad. Desde entonces, ha ido aumentando la cantidad y variedad de este tipo de emprendimiento, en muchos casos promovidos por agentes inmobiliarios o, cada vez más, por los propios vecinos. Como en el resto de la Argentina (Janoschka 2002), este tipo de polígonos residenciales reciben, entre otras, las denominaciones de barrio cerrado, barrio privado, country club y pueblo privado.

En otros países latinoamericanos, asimismo, se conocen como fraccionamientos cerrados o condominios (ENRÍQUEZ ACOSTA 2007a, 2007B; LÓPEZ LEVI 2008; DEMAJO MESEGUER 2011). Son áreas claramente delimitadas, generalmente con alguna forma poligonal. Por ello, de manera genérica, se identificarán como *polígonos residenciales cerrados* (PRC).

Inicialmente, los PRC del AMM fueron construidos en terrenos vacantes, ubicados en el piedemonte, es decir, hacia el borde urbano oeste, en proximidad de zonas con escasa pendiente. Con el tiempo, se fueron desplazando hacia terrenos productivos, fundamentalmente vitivinícolas y olivícolas. A partir de la década del 2000 los nuevos PRC no estuvieron asociados exclusivamente a nuevos emprendimientos inmobiliarios. Surgieron grupos de vecinos comenzaron a instalar vallas para separar y diferenciar del resto del entorno urbano áreas ya consolidadas.

Los PRC, generalmente, estaban ubicados en cercanía de vías rápidas de circulación, para facilitar el desplazamiento desde el lugar de residencia hacia las áreas centrales de la ciudad donde se concentra el mercado laboral y diferentes actividades cotidianas. Asimismo, al estar localizados en zonas periféricas de la ciudad, en muchas ocasiones son linderos a asentamientos populares, lo que hace que los contrastes sociales se tornen más evidentes (Roitman, 2003).

En la actualidad, para el caso del AMM, se pueden reconocer seis tipos diferentes de PRC (ver Cuadro 1).

1. *Barrios Cerrados*. Son conjuntos habitacionales de dimensiones variables generadas por empresas inmobiliarias. Su morfología y planimetría responde más bien a estándares de las periferias estadounidenses que al damero tradicional de las ciudades latinoamericanas, ya que hay una pérdida del amanzanado. La principal característica es la vigilancia y la seguridad permanente a través de diferentes dispositivos (garitas con guardias, cámaras de seguridad, patrullas, etc.) La mayoría de ellos está situada en los bordes del AMM, donde hay tierra disponible para la realización de este tipo de emprendimientos y cuyo precio inicial del suelo es relativamente bajo. Estas urbanizaciones tienen la particularidad de contar con una barrera física de separación.
2. *Countries/Club de campo*. Se destacan por poseer instalaciones deportivas, convirtiéndose estas actividades (principalmente polo, golf y rugby) en un eje central de la sociabilidad. En estos casos, el ingreso al PRC y la posibilidad de residir en él dependen de la membresía y de la aceptación de los demás socios.

3. *Chacras*. Son una nueva modalidad de PRC relacionada con un estilo de vida menos urbano, en donde se busca tener mayor contacto con la naturaleza y, en consecuencia, los terrenos son lo suficientemente amplios como para poder realizar pequeños cultivos en su interior. En el AMM no se encuentran ejemplos de éstos PRC, pero en su área rural próxima existen variados ejemplos que tienen la particularidad de poder contar con una parcela vitivinícola propia, cuya producción es destinada a la elaboración de una marca de vino por parte de su propietario. Generalmente, estos emprendimientos cuentan con una bodega que fracciona la producción de todos los propietarios de los predios.
4. *Barrios semicerrados*. Son loteos más pequeños que los barrios cerrados tradicionales, y están destinados a las clases medias. Suelen aparecer luego del loteo de una propiedad agrícola y son los mismos compradores quienes realizan las tareas de urbanización, es decir, sin la participación de un desarrollador inmobiliario. Los lotes tienen dimensiones pequeñas y los plazos de construcción suelen ser mucho mayores. Comparten una barrera física que los separa de su entorno, que suele ser la primera obra en el loteo. Una vez consolidados, cuentan con un único ingreso (suele ser un portón eléctrico) y el dispositivo de vigilancia más usado es la alarma comunitaria. No poseen personal contratado para la seguridad.
5. *Barrios tradicionales cercados*. Una novedad en el universo de los PRC es la práctica de “cercar” barrios nuevos o con algunos años de existencia por parte de sus vecinos, sin que en su origen fueran concebidos como tales. Suelen tener su origen en cooperativas de vivienda que luego de entregar las unidades habitacionales forman un consorcio y/o unión vecinal para que continúe con las tareas de mantención del barrio. Se destaca la organización por parte de sus habitantes a la hora de acordar y juntar los fondos para efectuar el cierre perimetral. En general, no poseen una puerta de entrada pero sí introducen elementos físicos que limitan el acceso, tal como: barreras vehiculares, garitas de seguridad, personal apostado y cámaras de vigilancia. Este tipo de cercamiento es posible en algunas zonas periféricas de la ciudad y traen aparejados conflictos, tanto con los gobiernos locales como así también con los habitantes que, de la noche a la mañana, ven imposibilitado el tránsito peatonal y vehicular por ciertas arterias.

FRONTERAS EN LA VIDA COTIDIANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE MENDOZA (ARGENTINA)

<p><i>Barrios cerrados</i></p>		
<p><i>Countries</i></p>		
<p><i>Chacras</i></p>		
<p><i>Conjuntos semicerrados</i></p>		
<p><i>Barrios tradicionales cercados</i></p>		
<p><i>Condominios</i></p>		

Cuadro 1.- Diferentes tipos de polígonos residenciales cerrados del Área Metropolitana de Mendoza.
Fuente: Matías Ghilardi (2018).

6. *Condominios*. A diferencia del resto de las urbanizaciones cerradas, suelen aparecer en áreas consolidadas de la ciudad gracias a procesos de renovación urbana (parcela a parcela, agrupamiento de parcelas, etc.) o en terrenos vacíos que luego de décadas de especulación son ocupados. En ellos, la tipología de vivienda son departamentos en torres de no más de tres pisos o dúplex. Al estar en áreas tradicionales, su separación son las medianeras con los lotes adyacentes, por lo que el ingreso está limitado por una reja, portón o pared. Pueden contar con algún tipo de dispositivo electrónico de seguridad.

Una constante en todas estas modalidades de puesta en escena de PRC es la presencia de muros, que operan como marca visible de la presencia y como diferenciación del conjunto con respecto al espacio circundante. Esto se acompaña con otros elementos que permiten el control, más o menos estricto, a la accesibilidad de propios y ajenos: puertas, cámaras, personal de seguridad privada, arbolados, alambre de púa, etc. Todos estos dispositivos fronterizos actúan como símbolos de status y distinción, social y espacial. Según algunos autores, existe una percepción según la cual cuanto más segura y cerrada es la propiedad, más alto es el status de la familia que la habita (CALDEIRA, 2000).

Para el caso del AMM podemos afirmar que las prácticas de producción de fronteras residenciales ligadas a la creación de PRC, se expresan materialmente en (Cuadro 2).

1. *Muro o Muralla*. Es el dispositivo de separación más utilizado por los barrios cerrados, countries y barrios semicerrados. En general, es una pared de ladrillo y/u hormigón que tiene el aspecto de una medianera. En aquellos barrios de renta más elevada suele incluirse algunos elementos arquitectónicos como torres o pilares. Con el paso de los años se han incrementado las medidas de seguridad, por lo que se agrega en la parte superior cables electrificados, serpentinas con púas o algún elemento cortante para disuadir el ingreso de personas ajenas al lugar.
2. *Rejas*. Constituyen una alternativa a los muros, sobre todo en el sector del PRC donde se localiza la entrada. Al ser una de las zonas más vigiladas (ya que se encuentra la barrera de entrada con los guardias permanentes) este elemento permite una visión parcial al interior y genera un paisaje armónico, procurando aumentar la imagen de status del barrio hacia quienes los miran desde afuera. Suelen estar retiradas de la línea de calle y delante de ellas suelen aparecer pequeños espacios parquizados cuyo único objetivo es la producción escenográfica de estos emprendimientos.

FRONTERAS EN LA VIDA COTIDIANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE MENDOZA (ARGENTINA)

<p><i>Muro o muralla</i></p>		
<p><i>Rejas</i></p>		
<p><i>Tela romboidal</i></p>		
<p><i>Cierre verde</i></p>		
<p><i>Otros</i></p>		

Cuadro 2. – Diferentes expresiones materiales de los *muros residenciales* construidos en el Área Metropolitana de Mendoza.
Fuente: Matías Ghilardi (2018).

3. *Tela romboidal*. Una solución mucho más económica, que es utilizada en pequeños loteos donde son los vecinos quienes que apuestan por el cierre; y también en los casos de cerramiento de antiguos barrios abiertos. La tela se soporta sobre postes de hormigón instalados cada una a cierta cantidad de metros y en el borde superior se encuentran varias tiras de alambres de púas. Este sistema tiene la peculiaridad de dejar expuesto el interior del barrio, por lo que se le anexa una tela sintética para evitar la exposición.
4. *Cierre verde*. No es el elemento de cierre más utilizado, pero es quizás el que reduce los contrastes a la hora de dividir el espacio urbano. Las especies vegetales (enredaderas, pinos, arbustos, etc.) son sostenidas sobre un alambrado preexistente que imposibilita el ingreso a la urbanización. Debido a los tiempos y costos de mantenimiento no suelen utilizarse en grandes urbanizaciones. Vale destacar, de todos modos, que en los códigos de construcción de muchos de éstos PRC son los únicos tipos de cierres permitidos entre las parcelas.

Otros dispositivos. Cada vez es más frecuente, en sectores residenciales de acceso público, la colocación de artefactos que si bien no impiden del todo el ingreso de personas foráneas tienen la función de entorpecer e incluso desalentar la circulación. En esta categoría podemos nombrar a canteros, vallas para los automóviles, división tipo New Jersey, torres de vigilancia, etc.

Finalmente, podemos afirmar que los *muros residenciales*, al menos para el caso del AMM, se caracterizan por:

1. Dar cohesión al conjunto. La frontera otorga cohesión a un PRC. Cada uno de ellos es reconocido con un topónimo, como por ejemplo, Las Retamas, Barrio Privado (Figura 2). El muro y sus dispositivos asociados señalan el ámbito geográfico al interior del cual se encuentra un conjunto de personas que se reconocen como semejantes, que reside allí debido a un interés común, que suele manifestarse en tópicos como: seguridad, vida tranquila, contacto con la naturaleza, acceso al deporte, etc.
2. Permitir la separación/diferenciación. En la promoción inmobiliaria o en el imaginario de quienes se cierran con un muro o una valla (Figura 2), lo que importa no es la frontera en sí, sino la capacidad que tiene ésta de aislar al conjunto de las amenazas que ofrece la ciudad: inseguridad, ausencia de naturaleza, ruido, etc.
3. Ser lo más visible y un impedimento para la libre circulación de las personas y que es imposible atravesar. Se expresa como algo material, sólido, que marca una diferencia tajante entre el adentro y el afuera.

4. Productos del mercado. Si bien existen experiencias de autogestión por parte de los propios residentes, en general fueron producidas por empresas constructoras e inmobiliarias, sin la presencia aparente del estado. Expresan relaciones de mercado en ausencia de la intervención explícita estatal.
5. Expresan permanencia y estabilidad. La frontera residencial se instala con una idea de permanencia, con una temporalidad de largo plazo, que da continuidad en el tiempo al conjunto residencial.
6. Se localizan en la periferia. Se trata de dar forma a un polígono, a un área de cierta extensión que se define como tal a partir de la producción de una sólida materialidad (ver plano de referencia en la Figura 2).
7. La frontera en sí no es un recurso ni un espacio de vida. Se impone ante la percepción de quienes allí residen, de su inevitabilidad para lograr separarse de los rasgos negativos de la ciudad banal, Cumple una función contenedora hacia adentro y disuasiva hacia afuera.



Figura 2. - Las Retamas, Barrio Privado.

OBS: El grupo inmobiliario Giménez Riili, es uno de los principales promotores de PRC en la provincia de Mendoza. En la actualidad bajo el slogan: #GoEast Creamos Comunidad, apuntan a que las clases medias opten por un lote en la periferia este de la aglomeración, lo que conlleva a un promover un aumento del porcentaje de población viviendo en estos tipos de desarrollos, como así también a una expansión de baja densidad del AMM.

Fuente: Giménez Riili Desarrollos Inmobiliarios (<https://www.grdesarrollos.com>).

BARRERAS URBANÍSTICAS

El AMM puede considerarse una ciudad de tamaño intermedio para el contexto de la red urbana argentina. Con casi 1 millón de habitantes, se expandió en una superficie de unos 170 km² (2017), de forma oblonga, con cerca de 30 km de extensión entre los extremos norte y sur, a lo largo de la Ruta Nacional (RN) 40. El segundo eje en torno al cual se fue expandiendo la aglomeración es la RN 7,

esencialmente en sentido este, a lo largo de unos 17 km. Esta considerable expansión fue posible por la transformación de esos dos ejes viales de interconexión con otras localidades, existentes incluso desde tiempos coloniales, en avenidas y autopistas internas del área AMM.

Por estar emplazada en un medio natural árido, además, en el AMM se ha construido a lo largo del tiempo una extensa red de canales y acequias para riego, de lo que surgió un oasis artificial. Asimismo, se construyó hacia el oeste un sistema de defensas aluvionales para hacer frente a lluvias torrenciales de verano.

Los caminos, los canales y las acequias son infraestructuras de implantación lineal, con notable presencia urbanística, ya que, en ocasiones, atraviesan la aglomeración de un extremo al otro. Este tipo de infraestructura no se planifica ni se promociona como fronteriza, sino como vías que agilizan la movilidad a través de la ciudad, que acortan los tiempos de viaje y que conectan las diferentes zonas, en el caso de los caminos; o que facilitan el asentamiento humano, en el caso de canales y acequias. Sin embargo, a escala peatonal devienen barreras a veces infranqueables.

Por otro lado, existen infraestructuras y equipamientos de implantación poligonal, como los terrenos de considerable tamaño (superior a una manzana fundacional, es decir una hectárea) que albergan diferentes usos, entre ellos, agrícolas, industriales, logísticos y aeroportuarios; o los terrenos que, desde el punto de vista urbanístico, resultan vacíos.

Sean lineales o poligonales, se trata de infraestructuras generadas para usos específicos que tienden a constituirse, parcial o totalmente, en impedimentos para la movilidad, sobre todo peatonal. Estas fronteras pueden denominarse *barreras urbanísticas*.

Siguiendo a Cuberos y Marks (2012 y 2013) pueden definirse como barreras urbanísticas a aquellos elementos físicos estructuradores de la ciudad que marcan y configuran su trama espacial mediante el condicionamiento, restricción o impedimento de una interacción fluida de agentes, ideas, concepciones y estilos de vida. Se trata de artefactos construidos para lograr determinada conectividad (vías y acequias), cercar terrenos (predios para usos exclusivos agrícolas o industriales) u obstaculizar ciertos desplazamientos (defensas para agua pluvial), que resultan vitales para el funcionamiento de la aglomeración. Sin embargo, a otra escala impiden o reducen la accesibilidad, fragmentan el espacio o alteran la continuidad de la ciudad.

A continuación se profundizará sobre las características que ofrecen, en el AMM, tres tipos de barreras urbanísticas: viales, hídricas y enclaves.

BARRERAS URBANÍSTICAS VIALES

Gutiérrez (2005), Blanco (2016), Borthagaray y Natale (2017), entre otros autores, han establecido las desventajas que traen aparejadas la construcción de vías rápidas. Si bien la producción de estas obras inicialmente busca mejorar la conectividad y disminuir los tiempos de viaje entre sitios distantes entre sí (siempre en pos del automóvil particular), por otro lado, suelen convertirse en verdaderas cicatrices que rompen el trazado de la ciudad. En consecuencia, barrios que tradicionalmente poseían cierta cohesión e interdependencia, ven disminuir o incluso desaparecer la vecindad ante la aparición de estas fronteras.

En el caso del AMM originalmente existían dos grandes ejes de conexión. La principal vía norte-sur era la antigua RN 40 y en, sentido este-oeste, hacía lo propio la RN 7. Acompañando el crecimiento de la ciudad, en la década de 1970, esos antiguos trazados devinieron en avenidas urbanas, en tanto que las RN 40 y 7 se trasladaron a nuevos espacios por entonces más abiertos, en forma de autovías. Desde entonces, recibieron, respectivamente, los nombres de Acceso Norte, Acceso Este y Acceso Sur, mientras que en el centro de la ciudad se construyó la avenida Costanera, la cual en el tramo sur se constituye como una autopista elevada.

A partir de la década del 2000 se realizaron mejoras en esta red de autovías urbanas construyendo nuevos puentes y viaductos elevados, ampliando la cantidad de carriles y extendiendo la red. También se construyó el Corredor del Oeste (denominando así a un sector de un viejo proyecto de circunvalación inconcluso para el AMM) en forma de autopista sobre terraplén de tierra de varios metros de altura. Esto permitió mejorar considerablemente la accesibilidad vehicular entre el centro y la periferia sur (donde se localizan la mayoría de los PRC).

Sin embargo, a escala humana, se convirtieron en verdades barreras urbanísticas. El Corredor del Oeste devino, quizás, en la barrera más significativa de toda la aglomeración, ya que se convirtió en divisor entre los sectores sociales medios y altos, por un lado, y los barrios populares, por el otro (Figura 3). Estos últimos quedaron confinados entre esta vía y los faldeos del piedemonte andino, del departamento de Godoy Cruz.

Este viaducto fue inaugurado recientemente y permite a la población local del oeste atravesar el Corredor del Oeste. Si bien es una obra faraónica y aporta una linda postal arquitectónica es prácticamente inutilizado por los transeúntes. Esto se debe a la gran distancia que hay que recorrer y a la elevada altura que hay que escalar. Además, al ser un puente totalmente enrejado (para prevenir que se tiren piedras o las personas salten al vacío), genera mayor sensación de inseguridad.

Este viaducto fue inaugurado recientemente y permite a la población local del oeste atravesar el Corredor del Oeste. Si bien es una obra faraónica y aporta una linda postal arquitectónica es prácticamente inutilizado por los transeúntes. Esto se debe a la gran distancia que hay que recorrer y a la elevada altura que hay que escalar. Además, al ser un puente totalmente enrejado (para prevenir que se tiren piedras o las personas salten al vacío), genera mayor sensación de inseguridad.



Figura 3.- Viaducto Integrador del Oeste.

Fuente: Municipalidad de Godoy Cruz (<https://www.godoycruz.gob.ar>).

BARRERAS URBANÍSTICAS POR EL SISTEMA DE IRRIGACIÓN Y EL CONTROL ALUVIONAL

El centro del AMM está ubicada al este del piedemonte de la precordillera de los Andes, en terrenos semidesérticos, con precipitaciones inferiores a los 200 mm anuales, concentradas en época estival y que suelen provocar lluvias torrenciales de gran intensidad y de corta duración (VICH; GUDIÑO, 2010). Estas precipitaciones tienden a generar crecientes de una magnitud significativa que escurre por cauces secos (huadis) hasta alcanzar la planicie. Para mitigar el impacto de estas lluvias, se ha construido un sistema de protección aluvional, compuesto por diversas obras de infraestructuras que permiten el escurrimiento y previenen inundaciones.

El Canal Cacique Guaymallén, que nace en el dique Cipoletti al sur de la aglomeración con aguas del río Mendoza, es el principal canal de riego y, a su vez, funciona como desagüe aluvional (colector) en momentos de grandes tormentas. Atraviesa el AMM de sur a norte. Mantiene su curso sobre la base del primitivo sistema de canales y acequias prehispánicas, por entonces utilizado como fuente de agua para consumo y riego (Grosso, 2015). Este canal es el receptor natural de

la mayor parte de los cauces aluvionales que bajan del piedemonte con una dirección oeste-este. En su recorrido recibe los aportes del Zanjón de los Ciruelos, del Zanjón Frías, del Zanjón Maure, del Colector Tejo-Viamonte-Liniers y del Colector Sosa. Los tres zanjones poseen en la parte alta de la cuenca diques de contención que permiten disminuir el caudal del mismo en momentos de crecida. Además, estos seis canales, al igual que el Cacique Guaymallén, se encuentran revestidos en hormigón en su paso por áreas urbanas (Figura 4).

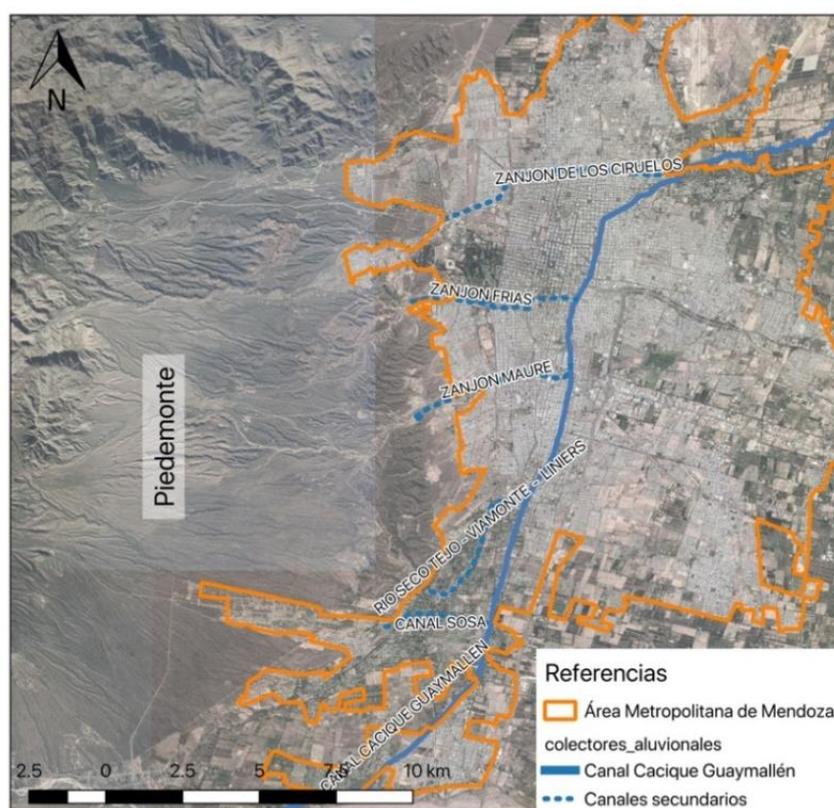


Figura 4.- Sistema de corrección aluvional del Área Metropolitana de Mendoza.
Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por el Departamento General de Irrigación.

Tanto desde el ámbito académico como desde organismos públicos de gestión se ha resaltado tanto los buenos resultados de este sistema como así también la necesidad de mantenerlo en óptimas condiciones para asegurar su correcto funcionamiento. A pesar de ello, varios sectores de algunos canales se han convertido en vertederos clandestinos. No obstante, los estudios disponibles y la bibliografía sobre el tema no se han propuesto avanzar sobre el impacto que esta red de escurrimiento provoca en la vida cotidiana de la ciudad. Con tamaños que van de los 8 a los 25 metros de ancho y con 2,5 a 5 metros de profundidad en promedio (Guisasola, 2011).

LAS CIUDADES ENTRE MURADAS DIVERSAS

Los canales se pueden considerar barreras urbanísticas por tres razones:

- *Obstaculizan las movi­lidades.* Debido a la insuficiente cantidad de puentes, los que permitirían mejorar la fluidez del tránsito y disminuir las distancias peatonales.

- *Diferencian áreas desde un punto de vista socioeconómico.* Se advierte cierta correspondencia entre morfología y nivel socioeconómico de los barrios que se ubican a cada lado, consolidando situaciones de exclusión, desigualdad urbana y rechazo mutuo. Ejemplo de ello son las recurrentes negativas de algunos colectivos vecinales frente a los proyectos de obras para mejorar la vinculación entre las orillas.

- *Diferencian paisajísticas derivadas de diferentes políticas municipales.* El Zanjón de los Ciruelos, el Zanjón Frías y el Canal Cacique Guaymallén sirven, en parte de sus recorridos, como límites administrativos entre municipios del AMM. Las ordenanzas de usos de suelo, los respectivos códigos de edificación y las obras de infraestructura llevadas a cabo en sus márgenes repercuten en la aparición de paisajes urbanos contrastantes (Figura 5).



Figura 5. - Comparativa de las márgenes del Zanjón de los Ciruelos
Fuente: fotografía Matías Ghilardi (2018).

OBS: En las fotografías de la izquierda, correspondientes a la 6ta sección de la Capital, se observa la presencia de mobiliario que dota a esta zona de buenos atributos urbanos. Por el contrario, en la margen norte del zanjón (Departamento Las Heras), la ausencia de estos atributos generan un fuerte contraste entre ambos sectores.

BARRERAS URBANÍSTICAS ENCLAVADAS

En su expansión física, la ciudad va incorporando áreas con usos específicos que, otrora con una ubicación periférica, terminan quedando encerradas e incorporadas a la trama urbana consolidada. Sin embargo, dada su extensión y la especificidad de sus usos pueden considerarse, simultáneamente, como enclaves, deviniendo en barreras urbanísticas. Son enclaves porque constituyen polígonos de alguna extensión (varias hectáreas) con una fuerte homogeneidad interna y un fuerte contraste con su entorno. Son barreras porque, en general, se delimitan con cercas, vayas o muros que obligan a vehículos y peatones a rodear el predio. Esos enclaves pueden estar especializados en actividades industriales, agrícolas, comerciales, logísticas, estacionamiento de vehículos, de comunicación, administrativas, etc.

Dentro de la AMM se destacan las playas ferroviarias, los aeródromos, las grandes superficies comerciales, los predios vitivinícolas y las zonas industriales.

1. Enclaves ferroviarios. Tras el desmantelamiento generalizado del modo ferroviario ocurrido en la Argentina entre las décadas de 1970 y 1990, en diferentes ciudades las playas de estacionamiento se transformaron en terrenos urbanos abandonados. En muchos casos, con el tiempo, han sido reconvertidos. Otros permanecen como vacíos urbanos que rompen con la trama de la ciudad.

Mendoza contaba con ramales de las líneas San Martín y Belgrano, que conectaban a la provincia con el resto del país e, incluso, con la República de Chile, que fueron desactivadas por completo. En el caso de la línea San Martín, aún permanece un enclave de 14 hectáreas de infraestructura ferroviaria abandonada (Figura 6a), localizado a pocas cuadras hacia el noroeste del centro de la ciudad. Varios han sido los intentos por parte del gobierno provincial y del municipio por desarrollar este recinto. Sin embargo, esos proyectos han sido rechazados por la opinión pública y por diversas organizaciones vecinales (JAJAMOVICH, 2016).

El proyecto más ambicioso fue propuesto por el grupo IRSA, conocido como “Mendoza Madero”, que buscaba ser una reproducción a escala local del proyecto Puerto Madero de la Ciudad de Buenos Aires (donde se produjo la reconversión de instalaciones portuarias en zona residencial y comercial para sectores sociales de muy alto poder adquisitivo). La línea Belgrano ha dejado libre un gran espacio en el distrito homónimo del departamento de Guaymallén (Figura 6b).

Allí se construyó en el año 2012 el mayor centro cultural de la provincia, llamado “Julio Le Parc”, detrás del cual permanecen 30 hectáreas sin uso. Este gran vacío urbano ha contribuido a acrecentar la inseguridad en la zona y ha

desvalorizado los barrios colindantes. Durante la década de 1990 se produjeron varias tomas de tierra en su interior; esas familias, con el correr de los años, fueron relocalizadas. Asimismo, existen vías férreas y terraplenes sin uso que se constituyen en barreras lineales con varios kilómetros de extensión dentro del AMM.



Figura 6 - Enclaves ferroviarios en el AMM, pertenecientes a los antiguos ramales Ferroviarios San Martín (a) y Belgrano (b) respectivamente.

Fuente: producción propia, con Google Earth, 2018.

2. *Enclaves aeroportuarios.* El aeropuerto principal del AMM está emplazado fuera de la trama urbana, por lo que no puede identificarse, aun, como una frontera urbana. En cambio, el Aeroparque Ciudad de Mendoza o Base Aérea Cóndor, localiza al oeste del Área Metropolitana, sí lo es (Figura 7). No opera vuelos civiles; es la base de la flota aérea de la policía de Mendoza y de otras fuerzas de seguridad.

Su pista e instalaciones se encuentran rodeadas por un extenso muro de hormigón armado (similar a los que se construyen en el perímetro de los barrios cerrados) con más de 2 mil metros de longitud. Este enclave, asimismo, separa las barriadas pobres, ubicadas al este, de los barrios y condominios cerrados, ubicados hacia el oeste. La pista data del año 1967, pero el muro fue construido a comienzos de la década de 2010.

En los días posteriores al cierre perimetral, la prensa local recogió varios testimonios y manifestaciones de vecinos que se oponían al cierre, argumentando que impactaba negativamente en sus trayectorias cotidianas. Desde entonces, debieron desplazarse en distancias de más del doble para llegar hasta las paradas de transporte público de pasajeros o, incluso, tomar dos líneas para llegar a sus destinos



Figura 7 - Muro perimetral del Aeroparque de la Ciudad de Mendoza
Fuente: Matías Ghilardi, 2018.

3. *Enclaves comerciales.* Este tipo de espacios destinados al consumo masivo de productos y servicios a gran escala es relativamente nuevo para el caso del AMM y deriva del modelo norteamericano de shoppings centers (GUDIÑO, 2005). Actualmente se contabilizan tres centros comerciales de gran escala y 12 hipermercados de una superficie considerable (Figura 8). A la superficie destinada a las instalaciones comerciales se le suma otra para estacionamiento de vehículos particulares. La totalidad de ellos se encuentran emplazados en la periferia del AMM y poseen un alto grado de accesibilidad gracias a su cercanía a autopistas y avenidas. La accesibilidad para los consumidores que se desplazan en automóviles resulta inversamente proporcional que para quienes lo hacen de manera peatonal. La gran extensión y su confinamiento dentro de muros o rejas imposibilitan la movilidad cotidiana de los vecinos más próximos.

4. *Enclaves industriales.* Al recorrer ciudades con un pasado industrial es posible encontrar terrenos que contienen vestigios fabriles, edificios industriales reconvertidos a nuevos usos o simplemente ruinas que esperan a ser derribadas. Estos objetos físicos hablan de una vida pasada donde lo urbano, lo residencial y lo industrial se mezclaban en el espacio (FULLAONDO, 2009).

La relocalización industrial hacia las periferias, que ocurrió en la mayoría de las ciudades argentinas medianas y grandes desde mediados del siglo XX, llevó a que en la actualidad muchas de esas áreas industriales terminen confinadas

gracias al avance urbano. Es así como barrios residenciales hoy colindan con estas áreas dedicadas a la producción de bienes y servicios.

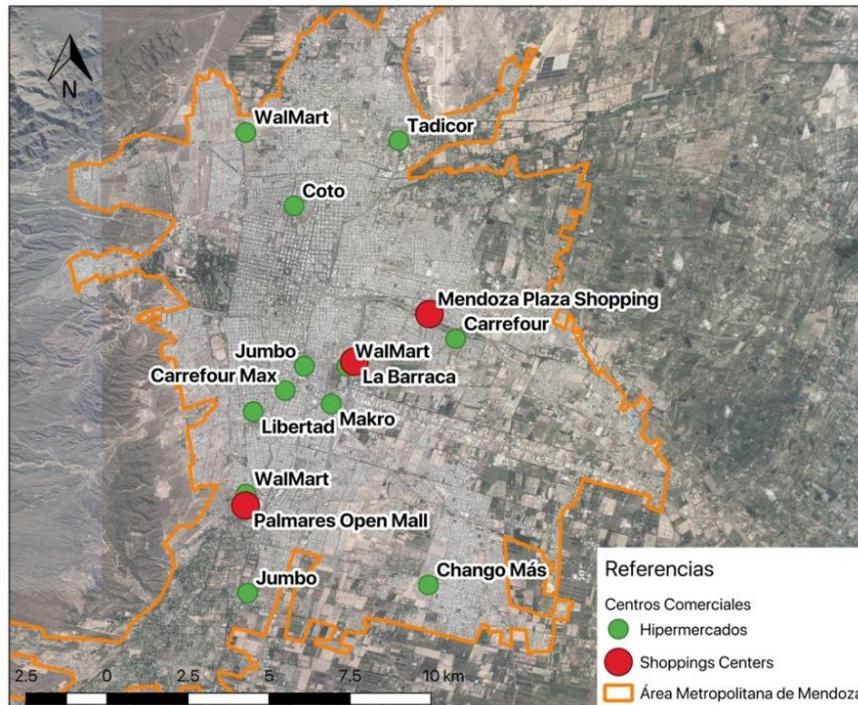


Figura 8 - Grandes áreas comerciales en el AMM.
Fuente: Elaboración propia.

Muchas veces, la misma zonificación propuesta por los gobiernos municipales genera esta superposición de usos del suelo (en el apartado cuatro se volverá sobre este punto). El AMM posee una gran eje industrial a lo largo del carril Rodríguez Peña, a lo largo de casi 10km (en los departamentos de Godoy Cruz y Maipú respectivamente) ocupando una superficie de 2.300 ha (Figura 9).

Este eje vial sirve de conexión para las industrias que se ubican alrededor, tanto para el ingreso de material para el proceso industrial como para la distribución, debiendo remarcar la buena accesibilidad de este sector con las principales autopistas (Acceso Sur y Acceso Este). La Zona Industrial Rodríguez Peña alberga alrededor de 540 empresas nucleadas la mayoría en el consorcio ADERPE (Asociación de Empresarios del Carril Rodríguez Peña), destacándose los rubros metalmeccánico, madero, automotor, vitivinícola, de los alimentos y bebidas, entre otros. Este enclave industrial está dividido en grandes parcelas y hay pocas arterias que atraviesen el eje central. Los barrios ubicados en sus inmediaciones están muy poco conectados al resto de la trama urbana.

El AMM cuenta, además, con otras dos áreas industriales, en la periferia. Una está en el sur, junto al río Mendoza. La otra está al norte; es el parque Industrial Las Heras. Estas área, si bien aún no están confinadas, se ubican en

zonas de expansión urbana. De continuar esta tendencia, en los próximos años pueden convertirse en nuevos enclaves industriales urbanos.



Figura 9 - Zona Industrial Rodríguez Peña.
Fuente: Google Earth.

Enclaves agrícolas. Una particularidad del AMM es la significativa presencia de emprendimientos agrícolas. Gran parte de los terrenos antaño estuvieron ocupados por bodegas y fincas de vides que motorizaban la economía local. En el distrito de Dorrego (Guaymallén) se localiza un espacio con características diferenciadas en relación a su entorno: la finca y bodega La Banderita (Figura 10), relicto de la etapa de gran desarrollo agroindustrial vitivinícola, en una zona netamente residencial.

Posee un alto valor patrimonial, ya que fue fundada a fines del siglo XIX, en la zona que por ese entonces se conocía como el Infiernillo Banderita. Allí se implantaron viñedos que aún se encuentran en la bodega. La propiedad tiene actualmente unas 23 ha de extensión. La bodega es de mediana capacidad, no fracciona, vende en el mercado interno y elabora variedades y básicos de viñedos propios.

Este enclave agrícola de grandes dimensiones es cercano del centro de la ciudad de Mendoza y genera un creciente problema de congestión y de accesibilidad a muchas personas (MÉNDEZ; MONARDEZ; PERRET, 2017) dado que en sus inmediaciones se emplazaron grandes centros comerciales, barrios cerrados, industrias y el Acceso Sur de la ciudad.



Figura 10 - Finca La Banderita. Un enclave agrícola en el AMM.

Fuente: Google Earth (2018). Esta foto satelital muestra como la finca y bodega la Banderita interrumpe la trama urbana en el distrito de Dorrego. Queda cercado, a la vez, por autopistas y grandes superficies comerciales.

LOS BORDES URBANOS

En ciertos casos, la ampliación de las ciudades se ve dificultada o incluso detenida por las características propias del medio natural. Los ríos, cerros, lagos y frentes marítimos suelen imponerse como barreras geofísicas que desafían el crecimiento urbano. Muchas ciudades de montaña crecen a lo largo del río que origina un valle, de manera extendida. Las laderas imponen restricciones debido a los riesgos de derrumbes y deslizamientos de tierra que se pueden producir. Así, los cerros devienen barreras a la expansión. Muchas ciudades crecieron de un lado del río, mientras que el avance hacia la otra rivera fue más lento. Ríos y cerros exigen la definición de formas de planificación territorial específicas para la movilidad cotidiana.

Estas barreras, cuando logran detener o aletargar el avance urbano, se pueden definir *bordes geofísicos*. Se interponen a la expansión urbana y solo la planificación permite que no devengan generadores de desastres. Cuando las ciudades rodean a estas barreras, se transforman en diferenciadores del paisaje, a veces dificultosamente traspasables, que producen una diferencia neta entre un lado y el otro. Muchas veces son desafiadas por la necesidad de sectores pobres de la sociedad, cuando las autoridades “miran para otro lado”. Es así como surgen

las urbanizaciones espontáneas en las laderas de cerros, como el caso de las favelas en Rio de Janeiro.

Al analizar el medio físico sobre el que se extiende el AMM, se destaca la presencia de las primeras estribaciones de la cordillera de los Andes hacia el oeste. Esta barrera geofísica constituye lo que se denominará en este trabajo como *borde pedemontano*. La ciudad colonial de Mendoza fue fundada en 1561 y se emplazó en una zona llana. A mediados del siglo XX se produjo un impulso expansivo de la ciudad alcanzando a este borde.

La zona pedemontana se caracteriza por su fragilidad natural. Es una unidad geomorfológica compuesta de sedimentos de origen fluvial, en su mayoría, que se han acumulado, formando una planicie inclinada localizada entre la precordillera al oeste y la llanura aluvial al este. Este espacio ha sido expuesto a un proceso constante de deforestación desde los orígenes de la ciudad. Por esta razón, ha representado una problemática a nivel legislativo y de gestión territorial. Se han realizado sucesivos estudios para evaluar la aptitud del suelo para acoger las actividades humanas pero ninguno de estos ha quedado plasmado en una legislación que provea una solución al respecto.

La ley 4.886 es la primera normativa provincial que intentó preservar el medio natural en esta área a partir del año 1983, creando zonificaciones y usos del suelo permitidos. Sin embargo, a esta normativa se le han efectuado sucesivas modificaciones y excepciones para promover el asentamiento de barrios en la mayoría de los casos. Muchos de ellos son barrios de promoción social, cuyos fondos provienen de la nación, y poseen un tipo de urbanización que la provincia no ha podido adaptar a su legislación. Esto también se vislumbra en las repetidas excepciones incurridas a la ley 4.341 de Loteos o fraccionamiento.

Otra situación a tener en cuenta es el *borde urbano-rural*. Lo rural y lo urbano ha sido históricamente conceptualizado bajo condiciones dicotómicas, viéndose fortalecida esta mirada hacia el siglo XIX cuando se entendía que la modernización era sinónimo de urbanización y que, por lo tanto, lo rural iría desapareciendo en el marco del predominio de la ciudad industrial occidental. Los cambios en el contexto socioeconómico nacional e internacional también han incidido en las actividades y procesos agrarios y en las transformaciones de los espacios rurales, no ya sólo en los urbanos. Por lo tanto, podemos afirmar que las aceleradas transformaciones que acusan los territorios no son una exclusividad urbana (DALLA TORRE y otros, 2017).

Al hablar de *borde urbano-rural*, se incorpora el concepto de *espacios de interfase* para poder dar cuenta de las singularidades presentes en las transiciones o continuum entre lo urbano y lo rural (Sales, Ghilardi, Dalla Torre, 2016). En las últimas décadas ha prosperado un campo de estudios concentrado

específicamente en aquellas zonas donde la ciudad se encuentra y compite con el campo. En la Argentina esas zonas fueron llamadas *periurbanos*, *borde rural-urbano*, *rururbano* o, un poco más acá en el tiempo, *espacios de interfase*.

En muchas ciudades se conforma un cordón hortícola que hace las veces de borde de la ciudad y amortiguación con la zona rural. En el AMM este borde se encuentra claramente definido. Hacia el Norte y Noreste tiene una vocación hortícola. En cambio, hacia el Sur y Sureste la mayor parte de las parcelas rurales son explotaciones vitivinícolas y olivícolas. En sintonía con este proceso, el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (ley 8.999/17) de la Provincia de Mendoza, no logra detener el avance de la urbanización sobre suelos productivos, suprimiendo actividades agrícolas históricas.

Si bien tanto las zonas rurales como las urbanas presentan características propias y son objeto de estudio desde diversas disciplinas, el desafío pendiente para las políticas de gestión del territorio estaría enmarcado en los espacios de interfase que se comportan como bordes permeables entre las zonas netamente rurales y las zonas netamente urbanas. Son espacios donde se registra la mayor cantidad de cambios y que se encuentran amenazadas principalmente por la pérdida de capacidad productiva del suelo sumado al avance no planificado de la urbanización (DALLA TORRE y otros, 2017).

LÍMITES POLÍTICO-ADMINISTRATIVOS

La geografía administrativa engendra fronteras funcionales, generalmente poco visibles. Esto ocurre cuando una mancha urbana se extiende a lo largo de varios municipios o provincias. Algunas veces se crean entidades que coordinan la planificación de cuestiones tan sensibles para el funcionamiento de la ciudad, como el transporte o las redes de energía. Muy frecuentemente, lo que surge es la fragmentación municipal de la ciudad, donde cada unidad genera sus propias políticas, provocando discontinuidades de diversa índole (VAPÑARSKY, 2004).

Los límites políticos definen el borde hasta dónde se extiende una aglomeración. Bajo un sistema de ejido urbano es probable que la administración de toda un área metropolitana recaiga sobre un solo ente (municipio por ejemplo). Sin embargo, tienen un papel más relevante cuando son varias las unidades político-administrativas que manejan alguna ciudad contemporánea (ABBA, 2010). En los casos en que no exista un organismo de decisión metropolitano por encima de las administraciones locales, los lugares que son atravesados por la línea que separa dos jurisdicciones son propensos a sufrir las consecuencias de la no puesta en práctica de políticas consensuadas, generando verdaderas fronteras que separan territorios bajo el mando de diferentes

administraciones. Aspectos como la planificación urbana, la zonificación y los usos del suelo, el transporte, la circulación, los servicios públicos entre otros son sensibles a verse perjudicados.

En este sentido, el AMM presenta diversos problemas, que han sido denunciados por especialistas e incluso se convierten en temas recurrentes en la prensa de la provincia. Quizás sea preciso indicar que el AMM se encuentra extendida sobre un espacio administrado por seis jurisdicciones diferentes. La provincia de Mendoza tiene un régimen político administrativo de Municipio-Departamento, es decir que existe una sola entidad gubernamental en cada una de las unidades departamentales, a diferencia de la mayoría de las provincias donde un departamento se divide en varios municipios. Además, debajo del nivel municipal, en el caso de Mendoza, existe una división por distritos; en ellos no existe ningún órgano ejecutivo ni deliberativo. Asimismo, la mayoría de los municipios que integran el AMM incluyen en su interior espacio urbano, espacio rural, espacio natural sin ningún tipo de ocupación (alta montaña, por ejemplo) y parajes rurales.

Al respecto de los problemas que los límites jurisdiccionales ocasionan en el aglomerado en cuestión, quizás uno de los más difundidos sea los diversos cambios de sentido de circulación de calles y avenidas (Figura 11). Las modificaciones que se realizan en arterias que recorren dos o más municipios de manera unilateral por parte de una administración municipal, provocan complicaciones para el tránsito y la circulación en general.

Es importante también recordar que las administraciones locales son las encargadas de llevar adelante el proceso de zonificación urbana. Por medio de este instrumento urbanístico es posible, desde el punto de vista de la regulación constructiva sobre un territorio previamente definido, dividirlo en zonas, con el fin de potenciar las propiedades intrínsecas de los diferentes fragmentos resultantes (TELLA, 2009). La clasificación más extendida permite dividir el espacio urbano en fragmentos que pertenecen a tres grandes tipos: residencial, comercial e industrial. A estos tres suelen agregarse subtipos, como educativo, espacio público, salud, etc.

En el caso del AMM, al no existir un organismo metropolitano que regule las ordenanzas municipales al respecto, al superponer las respectivas zonificaciones se distinguen algunas incongruencias que derivan en problemas en la vida cotidiana. En este sentido, el ejemplo paradigmático es la Zona Industrial de Godoy Cruz y Maipú (abordada con anterioridad en este trabajo), que se encuentra colindante a barrios residenciales del departamento de Guaymallén. La calle San Francisco del Monte se constituye en una arteria que separa un conglomerado industrial de un área de viviendas de baja densidad.

Miércoles, 17 de septiembre de 2008 Edición impresa

Incoordinación en las obras públicas

La repavimentación de algunas arterias céntricas, especialmente Vicente Zapata, ha generado que los automovilistas que circulan desde el este vuelvan a encontrarse con serios inconvenientes para la circulación. Una situación que vivieron anteriormente con la ampliación del Acceso y la construcción del puente sobre la Costanera. Si se hubieran realizado todas las obras a la vez, muchos de los problemas ya no existirían.

Martes, 24 de junio de 2014 Edición impresa

Acuerdan que Adolfo Calle tenga el mismo sentido que Morón

Lo anunciaron ayer los intendentes de Capital y Guaymallén, pero la medida no tiene fecha de aplicación.



Figura 11 - Problemas de coordinación intermunicipal abordados por la prensa local
Fuente: Diario Los Andes, edición digital.

CONCLUSIONES

En el campo de los estudios urbanos, el concepto de frontera ha sido poco trabajado. Cuando se lo utiliza, con frecuencia, pocas veces está acompañado por una revisión bibliográfica y de un intento de conceptualización. En este sentido, este trabajo exploró algunas potencialidades que ofrece esta noción para el estudio de una ciudad. Se tomó como caso al Área Metropolitana de Mendoza, una ciudad intermedia en de la Argentina, con una población aproximada de un millón de habitantes.

El AMM ofrece un repertorio interesante de fronteras urbanas a ser estudiadas. Este trabajo se concentró en cuatro de ellas: los muros residenciales, las barreras urbanísticas, los bordes urbanos y los límites políticos-administrativos. Son las cuatro expresiones más significativas de la frontera en el

ámbito de esta ciudad, ya que la estructuran como unidad y la fragmentan en su interior, generando un palimpsesto de espacios, superpuestos y en permanente tensión, que inciden en su dinámica a largo plazo, pero también en el día a día, en el cotidiano de sus habitantes.

Estas fronteras se erigen sobre elementos comunes a la mayoría de las ciudades medias de otras partes del mundo. Esto se debe a las generales del proceso de globalización que llevó a la aceleración diferencial de las movibilidades, separando a quienes pueden recorrer grandes distancias en poco tiempo, en conexiones marcadas por las verticalidades (para quienes la autopista es una infraestructura fundamental en su esquema de vida) y entre quienes se desplazan en ámbitos marcados por las horizontalidades (para quienes usan las autopistas eventualmente y se mueven mayormente de manera peatonal). La falta de coordinación entre municipios, con la consecuente discontinuidad funcional de un espacio material continuo, es otro rasgo que asemeja a la mayoría de las ciudades del tercer mundo.

Sin embargo, hay fronteras que son propias del caso estudiado. Así, el AMM tiene como singularidad la construcción de un sistema de regadío que permite el mantenimiento del arbolado urbano, emplazado en un ambiente muy árido; además de contar con un sistema de defensa para resguardar a la ciudad de los aluviones estivales. Esto se plasmó en la construcción de canales y zanjones, que promueven una visión positiva de la planificación mendocina, entre propios y ajenos. El indiscutible éxito de esta coordinación política para la producción de obras, sin embargo, oculta fronteras materiales que se vuelven palpables en varios sentidos: diferenciando barrios de ricos y pobres, separando paisajes edilicios y obstruyendo los desplazamientos a muchas personas.

Asimismo, se puede afirmar que no son las únicas fronteras que pueden reconocerse para este caso en particular. Si se cambiara de escala, por ejemplo a la escala del lote se podrían reconocer otras, como aquellas que define la actividad comercial de pequeña escala y que diferencia entre quienes pueden y no pueden acceder a ciertos consumos. Las medianeras son otras fronteras que separan las viviendas entre sí. A una escala de mayor detalle, inclusive, se podría hablar de microfronteras urbanísticas, conformadas por los desniveles entre aceras y veredas, que se vuelven obstáculos colosales para personas con movilidad reducida por incapacidad física o invalidez.

En fin, este artículo es una invitación a seguir buceando en las posibilidades heurísticas que ofrece el concepto de frontera urbana, como instrumento para comprender la dinámica de fragmentación espacial a la que todas las ciudades del mundo están sometidas.

BIBLIOGRAFÍA

- ABBA, A. *Metrópolis argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Editorial Café de las Ciudades, 2010.
- BLANCO, J. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 2016.
- BORTHAGARAY, A.; NATALE, D. Estructura urbana, transporte y movilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. En: BORTHAGARAY, A. *Viajeros del conurbano bonaerense*. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento, 2017.
- CALDEIRA, T. P. *City of walls: crime, segregation, and citizenship in São Paulo*. Los Ángeles: University of California Press, 2000.
- CUBEROS, J.; MARKS, D. Transformaciones en los espacios públicos: Victoria como un caso de estudio. En: *X Jornadas de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 2013.
- CUBEROS, J.; MARKS, D. Victoria, Ciudad de fragmentos: Barreras urbanas y el carácter privativo de los espacios públicos. En: *Trabajo de crítica e investigación socio-urbana sobre la zona Estación Victoria y alrededores*. Unidad de Investigación: Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzi (IAA), Facultad Arquitectura y Urbanismo UBA, 2012.
- DALLA TORRE, J.; et. al. Las particularidades de las fronteras urbano-rural en el ordenamiento territorial. *VI Seminario Internacional de Ordenamiento Territorial y V Seminario de la RIDOT*. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2017.
- DEMAJO MESEGUER, L. Barrios cerrados en ciudades latinoamericanas. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 1, (1), 151-160, 2011.
- ENRÍQUEZ ACOSTA, J. A. Entre el miedo y la distinción. El estado actual del fraccionamiento cerrado en las ciudades fronterizas de Tijuana, Nogales y Ciudad Juárez. En: *Estudios Fronterizos*, 8, (15), 9-49, 2007a.
- _____. Ciudades de muros. Los fraccionamientos cerrados en la frontera noroeste de México. En: *Scripta Nova*, XI, (230), 2007b. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-230.htm>.
- FULLAONDO, A. Repensando la relación entre la industria y la ciudad (I). En: *Ecosistema Urbano*, Madrid, 2009. <http://ecosistemaurbano.org/urbanismo/repensando-la-relacion-entre-la-industria-y-la-ciudad-i/>
- GUISASOLA, L. *Situación Aluvional de la Ciudad de Mendoza–Propuesta de Medidas de Mitigación y Planificación Territorial desde el Puntode Vista Hidrológico*. Instituto de Hidráulica, Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Cuyo, 2011.
- GROSSO, M. V. *La escasez hídrica en tierras secas. Un estudio territorial sobre la apropiación, gestión y uso del agua en la cuenca del río Mendoza, Argentina*. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Mimeo, 2015.
- GUDIÑO, M. E. *Estrategias de integración y transformaciones metropolitanas: Santiago de Chile y Mendoza, Argentina*. EDIUNC: Mendoza, 2005.

- GUTIÉRREZ, A. (2005). Transporte público y exclusión social. Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del '90. En: *Anais do XIII Congreso Latinoamericano de Transporte público y urbano*. 2005.
- JAJAMOVICH, P. La circulación de políticas urbanas: la Corporación Antiguo Puerto Madero y "Mendoza-Madero". En: *Journal of Latin American Geography*, 15(3), 67-85, 2016.
- JANOSCHKA, M. El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. En: *EURE*, 28,(85), 2002. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002>
- LÓPEZ LEVI, L. Tijuana: imaginarios globales, fortificaciones locales. En: *Sociológica*, 23, (66), 121-153, 2008.
- MÉNDEZ, D.; MONARDEZ, G.; PERRET, B. *Trabajo final del Seminario de Planificación y Gestión Urbana*. Departamento de Geografía, Universidad Nacional de Cuyo. 2017
- ROITMAN, S. Barrios cerrados y segregación social urbana. En: *Scripta Nova*, 7(146), 118, 2003.
- SALES, R.; GHILARDI, M.; DALLA TORRE, J. *(Re) pensando la relación dialéctica estructura social/estructura espacial*. Primeras Jornadas Nacionales de Investigación en Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza. 2016.
- SEGURA, R. Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico. En: *Cuadernos del IDES*, (9), 3-24, 2006.
- TELLA, G. *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*. Nobuko: Buenos Aires, 2009.
- VAPÑARSKY, C. Cuando el caos caracteriza la división oficial del territorio del Estado. A propósito de los municipios argentinos. *Población de Buenos Aires*, 1 (1), 2004.
- VICH, A.; GUDIÑO, M. E. *Amenazas naturales de origen hídrico en el centro-oeste árido de Argentina*: diagnóstico y estrategia para su mitigación y control en el Gran San Juan y Gran Mendoza. San Juan: Editorial Fundación Universidad Nacional de San Juan. 2010.
- VIDAL KOPPMANN, S. Nuevas fronteras intraurbanas: de los barrios cerrados a los pueblos privados. Buenos Aires, Argentina. En: CABRALES BARAJAS, F. (Comp.). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara-UNESCO, 2002. p. 261-286.

VOLVER A SUMARIO