

# **ÁREAS METROPOLITANAS EN EXPANSIÓN: HACIA LA BÚSQUEDA DE LA INTEGRACIÓN ENTRE LA “CIUDAD TRADICIONAL” Y LOS NUEVOS ARCHIPIÉLAGOS URBANOS.**

Sonia Vidal-Koppmann.

Cita:

Sonia Vidal-Koppmann (2013). *ÁREAS METROPOLITANAS EN EXPANSIÓN: HACIA LA BÚSQUEDA DE LA INTEGRACIÓN ENTRE LA “CIUDAD TRADICIONAL” Y LOS NUEVOS ARCHIPIÉLAGOS URBANOS.* X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-038/199>

X Jornadas de Sociología de la UBA

20 años de pensar y repensar la sociología.  
Nuevos desafíos académicos, científicos y políticos para el siglo XXI  
1 al 6 de julio de 2013

**Mesa 13: El desafío de la producción de ciudades inclusivas y el derecho a la ciudad**

**ÁREAS METROPOLITANAS EN EXPANSIÓN: HACIA LA BÚSQUEDA DE LA INTEGRACIÓN ENTRE LA “CIUDAD TRADICIONAL” Y LOS NUEVOS ARCHIPIÉLAGOS URBANOS.**

Dra. Arq. Sonia Vidal-Koppmann  
IMHICIHU – CONICET  
FADU - UBA

**La urbanización de las periferias y la ley del hábitat**

Los informes de diferentes organismos oficiales y/o académicos dan cuenta que en los dos últimos decenios el mayor crecimiento demográfico se ha localizado en los partidos periféricos a la Ciudad de Buenos Aires (Abba, 2010).

La dinámica de crecimiento alcanzada por los municipios del segundo y tercer cordón metropolitano contraste con la situación de estancamiento de la ciudad primada y deja traslucir un problema estructural: el déficit en materia de viviendas e infraestructuras.

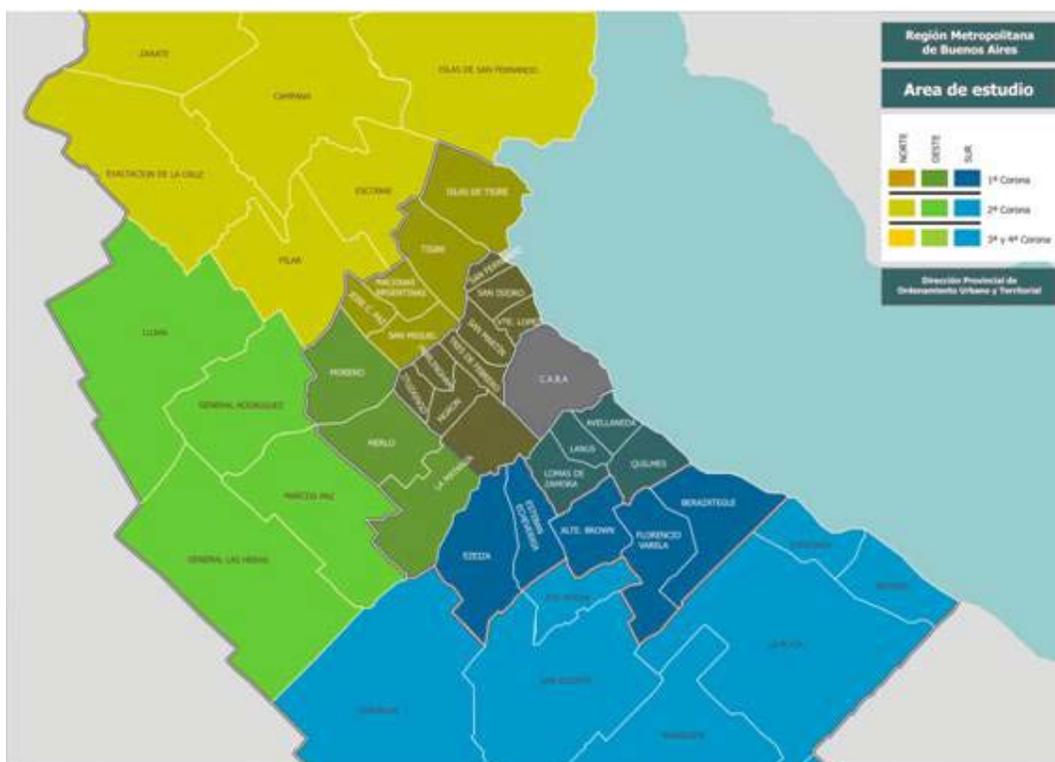
Esta situación no es novedosa, ya en la década del '70 la periferia metropolitana denotaba la ausencia de equipamientos y servicios básicos. E. Chiozza (2000) en uno de sus artículos sobre la expansión del Gran Buenos Aires señalaba que la mancha urbanizada se extendía sin límites y que a la par, iba incrementándose el hábitat deficitario. La impronta de este tipo de urbanización quedó definida entre los años 40 y 60. Lo que vino después sólo ahondó el problema.

La urbanización del primer decenio del siglo XXI puede describirse como indefinida y dispersa. Es algo así como la aglomeración urbana sin límites que fuera expuesta en forma precisa por J. Monclús y O. Nel-Lo (1999), en el libro *La ciudad dispersa* que reunía los aportes de especialistas internacionales sobre el tema.

En el caso metropolitano se ha pasado a hablar de la “región metropolitana” como un nuevo objeto de investigación. En efecto, la misma no sólo engloba los 25 partidos que hasta 2010 conformaban el Área Metropolitana, según los datos del INDEC (Censo Nacional de Población y Vivienda, 2010) sino que además se agregan un conjunto de municipios que con la C.A.B.A., integran una unidad funcional pese a no tener entidad político-administrativa.

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), con una población de 14.819.187 habitantes distribuidos en una extensión de 13.984 Km<sup>2</sup>, está constituida por la Ciudad Autónoma homónima y por 40 municipios autárquicos (Plan Estratégico Territorial, 2006), según se muestra en la Figura 1. Si bien los flujos constantes de personas, bienes, mercancías e información, muestran la unidad funcional de la región para el tratamiento en común de temas prioritarios que los afectan, no existe una autoridad supra-departamental metropolitana y por lo tanto, tampoco existe un Plan Metropolitano a mediano y largo plazo.

Figura 1. Región Metropolitana de Buenos Aires



Fuente: Secretaria de Urbanismo y vivienda PBA, 2007.

En consecuencia, la urbanización sigue los lineamientos del mercado inmobiliario y los municipios poco pueden hacer para atender las situaciones más urgentes que surgen en el día a día. Entre ellas, la carencia de viviendas e infraestructuras y la atención de población con necesidades básicas insatisfechas es una realidad insoslayable.

A lo dicho se agrega la dificultad de los gobiernos locales en la obtención de suelo urbanizable, situación que en la mayoría de los casos lleva a localizar conjuntos habitacionales en sitios poco apropiados.

*“La problemática habitacional tiene más de un componente y además del suelo apto con servicios y espacio construido habitable se requiere un sector público y*

*privado que produzca viviendas para determinados estratos socio-económicos y financiamiento blando y de largo plazo para generar demanda efectiva. Pero la tendencia en los últimos veinte años ha sido producir suelo en condominios dirigido a la clase alta y media-alta + autopistas, desalentando la formación de barrios populares al no producir suelo + servicios...” (Abba, 2011:1)*

Lo que se desprende de esta afirmación publicada por el Observatorio Urbano Local es que la vivienda, convertida en una mercancía, queda restringida a los sectores de población que pueden adquirirla, mientras que el resto ni siquiera puede acceder a un crédito hipotecario.

El paisaje de la periferia metropolitana muestra estos contrastes. Por un lado, aparecen los archipiélagos de urbanizaciones de lujo, en los lugares donde los desarrolladores lo han creído oportuno; por otro, también se observan enclaves de extrema pobreza en donde la habitabilidad podría catalogarse como sub-normal. Y finalmente, en esos mismos territorios se erigen los denominados “planes de vivienda” o conjuntos habitacionales de interés social, en zonas alejadas de la trama urbanizada y con carencia de servicios básicos, tales como calles pavimentadas o transporte público.

Indudablemente la expansión metropolitana se ha ido conformando mediante un desarrollo urbano desparejo, producto de la especulación, la emergencia y/o la falta de planificación. Mientras que el “viviendismo” sin ciudad (Coulomb, 2006) afecta a los proyectos direccionados desde el Estado, el hábitat de baja densidad con pretensiones de auto-exclusión, tampoco genera el entramado propio de la vida urbana.

Dentro de este contexto de polarización y de alta complejidad aparece la ley provincial de Acceso Justo al Hábitat (Ley D2724/12-13) con la intención de constituir un elemento que no sólo ordene territorialmente el caótico crecimiento periférico; sino como un instrumento que sirva para paliar las desigualdades en materia de desarrollo urbano.

Básicamente, la mencionada ley no se refiere a la “vivienda” sino por el contrario, adopta el concepto de “hábitat” que tiende a ser más abarcativo, agregando que el mismo deber ser digno y sustentable. Así desde su primer artículo enuncia explícitamente la finalidad de:

- a) Promover la generación y facilitar la gestión de proyectos habitacionales, de urbanizaciones sociales, y de procesos de regularización de barrios informales;
- b) Abordar y atender integralmente la diversidad y complejidad de la demanda urbano-habitacional; y
- c) Generar nuevos recursos a través de instrumentos que permitan, al mismo tiempo, reducir las expectativas especulativas de valorización del suelo

Tal vez, el último de los puntos citados (y el que dio lugar a la mayor resistencia a la sanción de la ley) sea la idea más potente para encauzar el ordenamiento

territorial; ya que el suelo urbanizable bien localizado y con servicios básicos es un insumo escaso y no renovable en el tiempo.

En este sentido, cabe señalar que los emprendimientos inmobiliarios de gran envergadura se han ido apropiando de tierras aptas para actividades agropecuarias o bien, de alto valor paisajístico. En casi ningún caso los desarrolladores han tenido que dejar de lado algún proyecto inmobiliario por falta de suelo a urbanizar. Contrariamente, no son pocos los municipios que al momento de ubicar un plan de viviendas han tenido que optar por soluciones poco adecuadas.

Sintetizando, podemos afirmar que sólo con un instrumento legal no se podrá hacer frente a la complejidad del problema de producir una ciudad para todos; pero sí es válido pensar que esta medida podría ayudar a desencadenar un conjunto de acciones positivas para encarar la problemática del hábitat y del ordenamiento urbano-territorial.

### **El corredor sudoeste metropolitano: entre emprendimientos de lujo y asentamientos precarios**

La compleja coexistencia en un mismo territorio de asentamientos precarios, barrios planificados de viviendas sociales y urbanizaciones privadas puede observarse en gran parte de la periferia metropolitana. El paisaje es híbrido: ni totalmente rural ni totalmente urbano pero además; difícilmente podría afirmarse que la población perteneciente a estratos socio-económicos bajos es la que vive más alejada de los centros urbanos.

La mixtura en los usos del suelo se encuentra acompañada por una mixtura en lo social y económico de grupos que, a pesar de estar muy próximos en términos de distancias, están totalmente segregados entre sí. ¿Cómo generar un entramado social que articule estos enclaves tanto de pobreza como de riqueza?

En nuestras últimas investigaciones nos hemos abocado a estudiar el fenómeno en el corredor sudoeste de la región metropolitana (Vidal-Koppmann, 2012). Nos focalizamos sobre este ejemplo porque reunía un conjunto de aspectos positivos y negativos que lo distinguían como una “especie de laboratorio urbano a cielo abierto”.

Este corredor se desarrolla a lo largo de la autopista Ricchieri, la Autopista Ezeiza-Cañuelas y el ensanche de las rutas provinciales 52 y 58. La zona conforma una suerte de “cuña” que ha sido bautizada por los desarrolladores inmobiliarios como el “corredor verde Canning- San Vicente”.

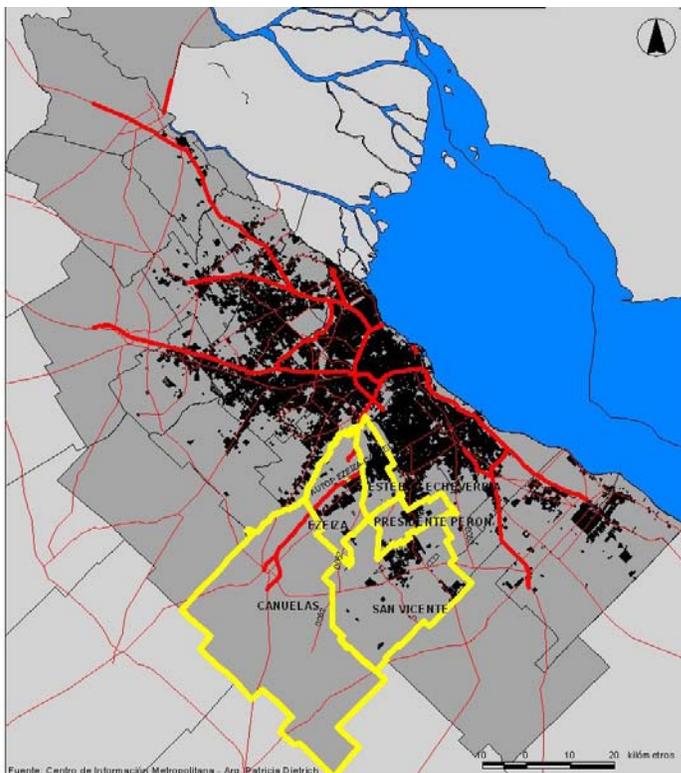
La localidad de Canning, cuya jurisdicción forma parte de los municipios de Ezeiza y de Esteban Echeverría, constituye un nodo de actividades que está posicionándose a lo largo del tiempo como un subcentro zonal. Gran parte de las

actividades comerciales (gastronomía, diseño, ocio y esparcimiento, etc.) responden a la presencia de urbanizaciones residenciales privadas ocupadas por moradores permanentes de clase media-alta.

A partir de este nodo comenzaron a gestarse proyectos inmobiliarios, más alejados de la ciudad de Buenos Aires y más extensos en cantidad de lotes afectados. De ahí que en el extremo de este corredor de urbanizaciones se encuentren los municipios de Cañuelas y San Vicente; los cuales eran considerados hasta hace poco tiempo como “partidos del interior bonaerense”, con características eminentemente rurales.

Dentro de este corredor cinco municipios se destacan por concentrar el mayor número de emprendimientos privados: Ezeiza, Echeverría, Presidente Perón, Cañuelas y San Vicente (Figura 2). Estos cinco casos fueron seleccionados como objeto de análisis, para poder comprender y tratar de explicar la compleja relación entre enclaves urbanos, con un desarrollo por demás disímil.

Figura 2. Área de estudio



Fuente: Centro de Información Metropolitana, 2011.

Los municipios citados precedentemente, comparten con el resto del conjunto de partidos de la sub-región sudoeste las siguientes características:

1. Dinámico crecimiento demográfico: en la totalidad de los casos superó promedio provincial (9,2%) y pone en evidencia la importancia de los flujos migratorios.

2. Altos porcentajes de población con necesidades básicas insatisfechas (NBI): en todos los casos el porcentaje estimado oscila entre el 20 y el 30%. El acceso a una vivienda digna y a la obtención de servicios básicos se cuentan entre las necesidades prioritarias.
3. Co-existencia de enclaves de pobreza y de riqueza: con la sola excepción del partido de La Matanza, donde casi no se han registrado emprendimientos residenciales privados, en el resto la mixtura de enclaves parece ser un factor común.
4. Fuerte y pujante expansión del mercado inmobiliario: en todos los casos se ha observado un avance de grandes desarrollos privados inmobiliarios llevados a cabo por empresas líderes en la región (IRSA S.A., Consultatio S.A., EIDICO S.A., etc.) desde 2004 en adelante, lo que muestra un cambio de tendencia en la elección de zonas a urbanizar.

La convergencia de factores negativos y positivos ha ido gestando un territorio con diferentes condiciones de desarrollo urbano, según puede verse en el párrafo que sigue a continuación y en donde se transcribe una entrevista reciente on-line al Jefe comunal de E. Echeverría:

*“El distrito quedó en un freezer. El 80% no tiene agua potable. El 88% no tiene cloacas. Vamos a hacer un hospital porque el que está tiene 100 camas para 350.000. Es imposible abastecer a todos.”* (Entrevista al Intendente de Echeverría, Lapoliticaonline, 24 CON, nota 14034).

Cabe agregar que si bien la carencia de servicios y equipamientos no afecta a la población residente en urbanizaciones privadas, sí afecta con distintos grados de intensidad tanto a la población urbana en general, como a la población localizada en villas y asentamientos precarios. En los municipios estudiados, la cobertura de servicios sólo alcanza a un bajo porcentaje de hogares. Por lo general, sólo el casco céntrico de las localidades con jerarquía de cabecera de municipios posee la mayor cobertura de redes y equipamientos.

Para sintetizar esta situación basta con mostrar como ejemplo la cobertura de redes de agua corriente y de desagües cloacales (Cuadro 1):

Cuadro 1. Provisión de servicios básicos

MUNICIPIO	TOTAL HOGARES	S/AGUA CTE. (%)	S/CLOACAS (%)
ECHEVERRÍA	62.931	63,3	86,5
EZEIZA	29.569	89,4	88,8
PTE. PERÓN	14.503	42,5	99,4
CAÑUELAS	11.471	66,9	69
SAN VICENTE	11.813	60,1	59,8

Fuente: Informe Digital Metropolitano, 2011.

Por otra parte, debe destacarse que los proyectos habitacionales que no han sido planificados con la infraestructura correspondiente, constituyen otro agravante del

problema. En la mayoría de las situaciones, el municipio no puede afrontar la provisión de servicios debido a la baja rentabilidad de los mismos en zonas bastante alejadas del casco urbano, a los costos de obra pública con bajo recupero y a la alta incidencia dentro de las finanzas municipales. En consecuencia, los planes sólo proveen viviendas sin generar un hábitat adecuado y sustentable.

Resta agregar que los indicadores de cobertura de las redes sanitarias constituyen variables relevantes, dado que los cinco municipios mencionados, al igual que los demás que se integran en este corredor (otros nueve) se ven total o parcialmente englobados dentro de la cuenca de los ríos Matanza-Riachuelo (Figura 3)

Figura 3 – Cuenca Matanza-Riachuelo



Fuente: Centro de Información Metropolitana, FADU-UBA, 2010

Este no es un dato menor cuando los informes internacionales sindicaron a dicha cuenca como uno de los treinta lugares de mayor contaminación del planeta. La cuenca compuesta por catorce partidos y la zona sur de la Ciudad de Buenos Aires, abarca una superficie de 2.240 Km<sup>2</sup>, a la vera de estos ríos se localizan más de trece mil industrias contaminantes, se ha observado la presencia de ciento veintitrés basurales clandestinos; la población en riesgo supera los 3.500.000 habitantes y por orden judicial deberían ser relocalizados dieciséis asentamientos precarios localizados sobre el futuro camino de sirga.

La problemática de la misma daría para un debate largo pero en este caso sólo hemos presentado un mínimo conjunto de datos para poder describir el escenario

donde se desarrolla el “corredor verde”, remarcando que el entorno no es favorable desde el punto de vista ambiental.

### **Las debilidades de la planificación urbana**

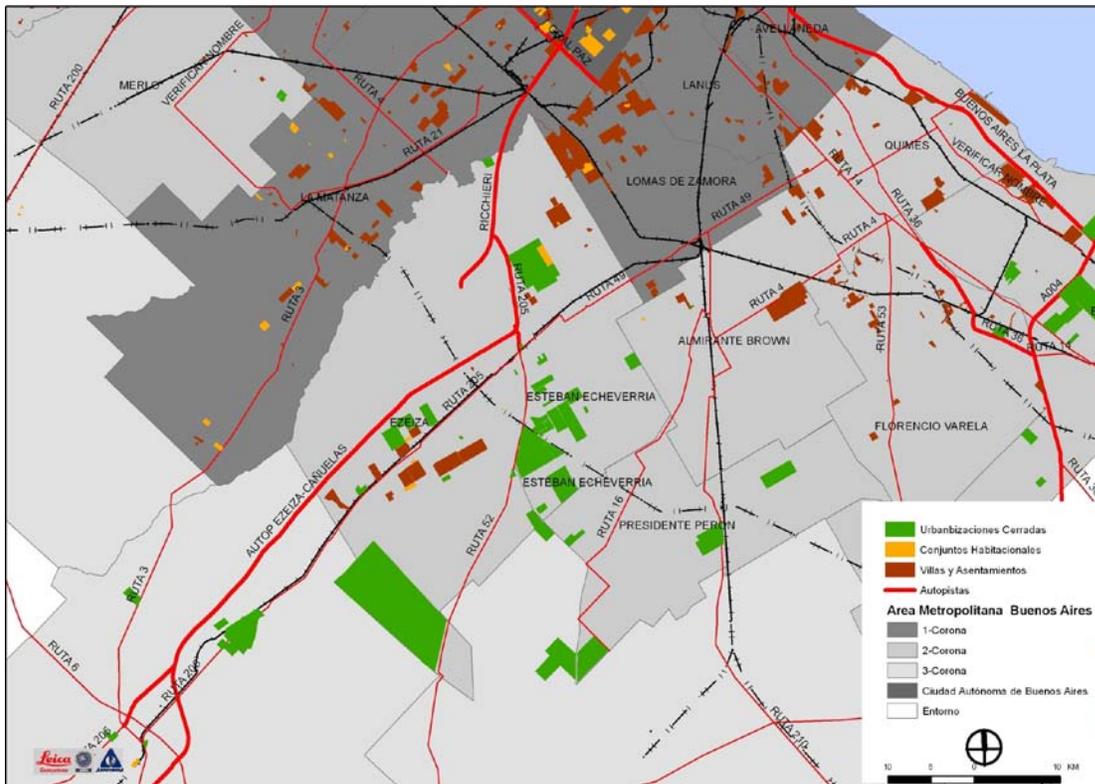
Como se señalara anteriormente, el corredor sudoeste al igual que otras zonas de la región metropolitana constituye una muestra de lo que autores como N. Smith (1996) y D. Harvey (1977) han denominado “desarrollo desigual”.

En el territorio metropolitano conviven diferentes gradientes en materia de desarrollo urbano. Desde los asentamientos precarios y villas sin ninguna acción de desarrollo hasta las “ciudades privadas” con un determinado nivel de desarrollo urbano marcado por los procesos de gestión privada.

No estamos frente a un fenómeno de dualidad urbana, sino a una situación de multi-territorialidad, en donde se observan ciudades cabecera de municipios con pocos servicios y equipamientos, barrios periféricos casi sin infraestructuras en contraste con barrios bien equipados en entornos degradados ambientalmente. Y podríamos seguir enumerando ejemplos en los cuales la característica es ese estilo de desarrollo desigual y combinado.

Si observamos la Figura 4, es factible deducir que en los islotes de urbanización que se encuentran graficados (urbanizaciones privadas, conjuntos de vivienda de interés social, asentamientos precarios) el desarrollo no sigue un mismo patrón y por otra parte, en el tejido continuo que conforma la aglomeración urbana tampoco encontraremos patrones comunes.

Figura 4. Detalle del corredor sudoeste



Fuente: Centro de Información Metropolitana, FADU-UBA, 2010

A partir de esta constatación y analizando el planeamiento y la gestión urbana local en todos los municipios que integran la cuenca, se advierten falencias estructurales. La primera de ellas es la falta de diagnósticos actualizados sobre la cuestión habitacional en cada una de las localidades.

En la mayoría de los casos, la falta de recursos económicos, tecnológicos y humanos no permite catastrar las situaciones deficitarias.

Sin diagnósticos adecuados y actualizados se vuelve muy difícil reconocer esta situación de heterogeneidad del desarrollo urbano y de la calidad de vida; y en consecuencia, es imposible elaborar soluciones que se correspondan con la realidad. No sólo debería conocerse cuál es el déficit real de viviendas en cada localidad, sino también el déficit de infraestructura y equipamientos, entre otras variables.

En segundo lugar, debe admitirse que existen fallas en los mecanismos de articulación entre Nación, Provincia y municipios. Esto queda en evidencia en la implementación de los Planes Federales para la construcción de viviendas e infraestructura.

Algunas veces desde el Ministerio Federal de Planificación se otorgan planes de construcción de viviendas a los municipios que, cuando intentan implementarlos

se encuentran con la situación de escasez de suelo para poder localizarlos en zonas bien servidas o integrados a la trama urbana.

Asimismo en lo que respecta a los estudios de ordenamiento territorial y urbano, se observa que la puesta en marcha del Plan Estratégico Territorial no encuentra una vinculación eficaz con los lineamientos estratégicos provinciales; y menos aún con la planificación de los municipios, quienes, en general, carecen de zonificaciones actualizadas y/o planes estratégicos locales.

En tercer lugar, se advierte la falta de criterios en común para la localización de inversiones inmobiliarias privadas de gran envergadura. En este sentido, algunos municipios que notaron esta necesidad formaron consorcios tales como el de la Región Metropolitana Norte (Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre) y se propusieron como objetivo de desarrollo adoptar criterios en común para atender las demandas de los emprendimientos inmobiliarios.

Los consorcios y los convenios elaborados para actuar sobre una problemática específica no se han generalizado en la región. No obstante están haciendo notar la carencia de concertación entre actores.

Esta falta de concertación, sería otra de las debilidades detectadas en el sistema de planeamiento y gestión urbana local. En todos los municipios de la región, convive la planificación institucional con los mecanismos de planificación de mercado. Es un hecho que no puede ser ignorado, ya que coloca frente a frente intereses públicos y privados, y es una fuente de potenciales conflictos entre actores.

No sólo situaciones tales como la toma de tierras o los asentamientos en fracciones fiscales pueden enfrentar sectores; también la localización de megaproyectos en áreas de alta aptitud agropecuaria o paisajística, o en zonas deprimidas, pueden provocar consecuencias indeseadas.

Las investigaciones de F. Ascher (2004) han destacado que el Urbanismo en este nuevo siglo debería abocarse al estudio de los posibles dispositivos de concertación entre actores, para generar un proceso de planificación eficaz y participativo. Las posibilidades de producir ciudades más inclusivas están cifradas por la calidad de vida que se pueda alcanzar para el mayor número de habitantes y por el involucramiento de los mismos en las cuestiones urbanas.

### **El ejemplo de los DUIS en la producción de espacios urbanos**

Producir ciudades inclusivas no significa solamente proveer viviendas para que mayor cantidad de habitantes se radiquen en ellas. El derecho a una vivienda digna debería estar garantizado tal como se establece en nuestra Carta Magna pero además habitar en una ciudad inclusiva debería ser sinónimo de que los derechos básicos en cuanto a calidad de vida estén asegurados.

El caso mexicano es bastante ejemplificador al respecto. Durante la última década se construyeron planes de vivienda de enormes dimensiones (de 5.000 a 10.000 unidades por conjunto) sin la provisión de espacios verdes o equipamientos básicos; y a una distancia del centro urbano que demanda viajes en transportes deficitarios de dos o más horas.

La producción de estos conjuntos se adoptó como solución para descongestionar las áreas metropolitanas del Distrito Federal, de Guadalajara y de otras grandes urbes. Con el transcurso del tiempo se ha podido constatar la ineficacia de dicha solución y el impacto negativo en materia de ordenación territorial que trajo aparejado.

Como alternativa a esta solución se propuso el concepto de Desarrollo Urbano Integral Sustentable (DUIS), con el que se están planificando los futuros desarrollos urbanos.

Los DUIS han sido concebidos como áreas de desarrollo íntegramente planeadas cuya finalidad consiste en contribuir al ordenamiento territorial de los municipios. Ya no se trata de localizar viviendas en terrenos de bajo costo sino por el contrario en estas zonas, que forman parte de un Plan de Desarrollo Urbano local, proponiendo un conjunto de incentivos para las empresas que opten por esta alternativa.

Los requisitos para las empresas desarrolladoras u Organismos que deseen participar en los DUIS se resumen a continuación:

- a) Se exige que el proyecto contemple las cuestiones relativas al desarrollo urbano y no sólo a la provisión de viviendas.
- b) La empresa u organismo ejecutor deberá contar con el apoyo de la Autoridad local.
- c) Los conjuntos de viviendas tendrán que estar ubicados, preferentemente, dentro de las ciudades, o en su defecto, en el entorno inmediato.

Básicamente la idea es propiciar ciudades más densas y compactas, en lugar de extendidos suburbios periféricos, distantes de las áreas centrales y mal servidos.

El ejemplo de los DUIS presenta una serie de puntos en común con la Ley de Acceso Justo al Hábitat, puesto que en ambos casos se está reconsiderando la cuestión habitacional bajo la óptica de la sustentabilidad y del desarrollo equitativo. Mencionaremos algunos de ellos sin pretender profundizar en el tema.

En principio, hay que señalar que la ley propone la creación de Zonas de Promoción del Hábitat Social, esto sería equivalente a las zonas de desarrollo que se enmarcan dentro de los planes locales, en el caso de los DUIS.

En segundo término, tanto en la ley provincial como en este programa de desarrollo se orientan los proyectos habitacionales hacia terrenos que cuenten con infraestructura. Debe recordarse que la ley de hábitat impulsa la creación del Programa Lotes con servicios.

En tercer lugar, ambos marcos consideran la posibilidad de acciones conjuntas entre agentes públicos y privados. La ley de la provincia de Buenos Aires indica claramente las condiciones para la formación de un Consorcio Urbanístico en donde participarán agentes privados.

Por último, en los dos casos se explicita la necesidad de elaborar mecanismos financieros para dar cabida a los estratos de población que están fuera del mercado de créditos.

Sin embargo, lo que el sistema mexicano ha elaborado con mayor detalle son los instrumentos para asegurar que estas áreas de desarrollo cumplan con los requerimientos adecuados. Para ello convoca a un conjunto de organismos estatales del sector económico, de vivienda, de servicios, de transporte, etc., quienes conforman el Grupo de Promoción y Evaluación (GPEDUIS) que tiene a su cargo las evaluaciones técnicas y financieras.

Es de destacar que este tipo de política pública tiende a fomentar el crecimiento ordenado de las ciudades, a aprovechar el suelo intraurbano, a generar re-densificación de áreas y a proveer viviendas con infraestructura de servicios y transporte.

Asimismo los criterios de aval técnico dejan entrever el objetivo de generar zonas urbanas sustentables ya que promueven:

- a) El empleo de energías alternativas
- b) La creación de espacios públicos de calidad
- c) La conectividad entre zonas
- d) La movilidad sustentable
- e) La consolidación de nuevos polos de desarrollo con equipamiento
- f) El fortalecimiento del tejido social mediante la mixtura de viviendas

Sin lugar a dudas, todos estos elementos deberían ser considerados al pensar en la producción de ciudades inclusivas; como así también el dar cabida en dicho proceso a diferentes actores tanto públicos como privados.

## **Reflexiones finales**

El primer problema sobre el que habría que reflexionar cuando se propone la producción de ciudades inclusivas, sería el desfasaje existente entre el déficit de viviendas y de suelo urbanizable, para dar cabida a la población sin techo.

En este sentido la obligación de cesión de tierras o su equivalente en dinero a los emprendimientos privados, significa un avance pero no la solución definitiva. Las tierras pueden estar bien ubicadas pero no siempre responden a las necesidades reales del proceso de urbanización.

Habida cuenta de que la movilidad puede convertirse en un factor de integración o de segregación; esta cesión de suelo debería complementarse con una adecuada planificación, a nivel local, que relacionara los usos del suelo con la planificación del transporte urbano;

Por otra parte, la puesta en el mercado de suelo urbano bien servido según cita la ley de hábitat en el Programa de Lotes con Servicios, registraría un importante avance para generar un recurso que en la actualidad es escaso para todos los municipios de la RMBA.

Otro aspecto a señalar está relacionado con la promoción de políticas públicas y/o programas tendientes a equiparar las condiciones de desarrollo urbano, que como se ha expuesto presentan características de desigualdad e inequidad.

Al respecto, reiteramos que la localización de viviendas no integradas con la planificación de infraestructuras de servicios, no mejora la situación y en muchos casos reproduce situaciones de segregación y estigmatización. Los barrios de viviendas sociales separados de la trama urbana profundizan el aislamiento de sus moradores.

Por último, cabe agregar que tampoco el archipiélago de urbanizaciones residenciales privadas localizadas en la periferia, contribuyen a la producción de ciudades inclusivas. Su marcada auto-exclusión, lleva a reflexionar acerca de su administración y gobernabilidad en un futuro mediano, y en el presente a destacar una serie de impactos negativos con respecto al entorno.

Resumiendo, en ningún caso la suburbanización insular auto-segregada puede emular la trama socio-territorial de las ciudades tradicionales, por lo tanto se imponen acciones tendientes a la articulación de estos “retazos urbanos” que se expanden por las periferias metropolitanas, como así también instrumentar el crecimiento a partir de la re-densificación de áreas urbanizadas y de una equitativa distribución de viviendas, infraestructuras y equipamientos para que la totalidad de los ciudadanos tengan derecho a una ciudad de calidad.

## Bibliografía

Abba, A. (2010) Crisis de los barrios en la Buenos Aires Metropolitana. La nueva residencialización encapsulada. Buenos Aires: OUL-BAM-CIHam-FADU.  
------(2011) Revelaciones de los datos provisionales del Censo 2010¿Una nueva realidad de la Buenos Aires metropolitana?. Buenos Aires: OUL-BAM CIHam-FADU.

Ascher, F. (2004) Los nuevos principios del urbanismo. Madrid: Alianza Editorial.

Coulomb, R. (2006) Entre el Estado y el Mercado. México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Chiozza, E. (2000) "La expansión del área metropolitana de Buenos Aires". En Romero, J. L. y Romero L. A. (Compiladores) Buenos Aires: historia de cuatro siglos. Buenos Aires: Editorial Altamira.

Harvey, D. (1977) Urbanismo y desigualdad social. Madrid: Siglo XXI Editores de España.

Monclús, J. (1999) "Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas". En Monclús J. (Ed.) La ciudad dispersa. Barcelona: Editorial centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

Nel-Lo, O.(1999) "El confín de la ciudad sin confines". En Monclús J. (Ed.) La ciudad dispersa. Barcelona: Editorial centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2005) Plan Estratégico Territorial República Argentina

Ministerio de Economía, Instituto Nacional de Estadística y Censos (2010) Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. República Argentina.

Smith, N. (1996) The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City New York: Routledge.

Vidal-Koppmann, S. (2012) "Movilidad y urbanizaciones privadas". En Liberali A., Vidal S. y Orduna M. (Directores) *Movilidad y pobreza. Una prioridad en la agenda metropolitana*, Buenos Aires: Ediciones CETAM/FADU,