

Cambios y continuidades en el corredor sudoeste de la región metropolitana de Buenos Aires. La expansión territorial incontrolada del mercado inmobiliario

Changes and continuities in the southwest corridor of the metropolitan area of Buenos Aires. Uncontrolled territorial expansion of the housing market

Sonia Vidal-Koppmann

svidal@ciudad.com.ar

Universidad de Buenos Aires – CONICET, Argentina

Resumen

La investigación sobre el corredor sudoeste, uno de los cuatro ejes que convergen hacia la Ciudad de Buenos Aires y que configuran las directrices de la expansión de la región metropolitana, comenzó hace casi diez años. Momento en que, superada la crisis político-económica de 2001, el sector inmobiliario empezó a recomponerse y a elaborar nuevas estrategias para atraer inversores.

Nuestro objetivo, entonces, consistió en indagar este proceso generado en torno al eje vial mencionado, mostrando el avance producido por el mercado de suelo en apenas diez años, y destacar los desafíos que la expansión de la urbanización incontrolada planteaba al ordenamiento territorial metropolitano. En el presente artículo intentaremos:

- Analizar y explicar el proceso de expansión ilimitada lo largo del corredor sudoeste, como parte de un giro en la estrategia de los desarrollos privados
- Describir y analizar la localización de equipamientos de gran envergadura y la conformación incipiente de una “cuña de riqueza”, escindida del resto del territorio.
- Plantear los conflictos que el sistema urbanizaciones privadas-autopista-nuevas centralidades podría ocasionar sobre el desarrollo urbano de los municipios de la región.

Palabras-clave: Región metropolitana, mercado inmobiliario, corredor sudoeste

Abstract

Research on the southwest corridor, one of the four axes converging on the city of Buenos Aires and set the guidelines for the expansion of the metropolitan area, began almost ten years ago. Moment when, overcome the political and economic crisis in 2001, real estate began to regroup and develop new strategies to attract investors.

Our objective was to research this process generated around this axis road, showing the progress produced by the land market and highlight the changes that the expansion of uncontrolled urbanization poses the metropolitan land use planning. In this article we try:

- Analyze and explain the process of unlimited expansion along the southwest corridor.
- Describe and analyze the location of urban equipment and the incipient formation of a wedge welt.
- Expose conflicts that private urbanization development may cause on the urban planning of the districts.

Keywords: Metropolitan region, real state, southwest corridor

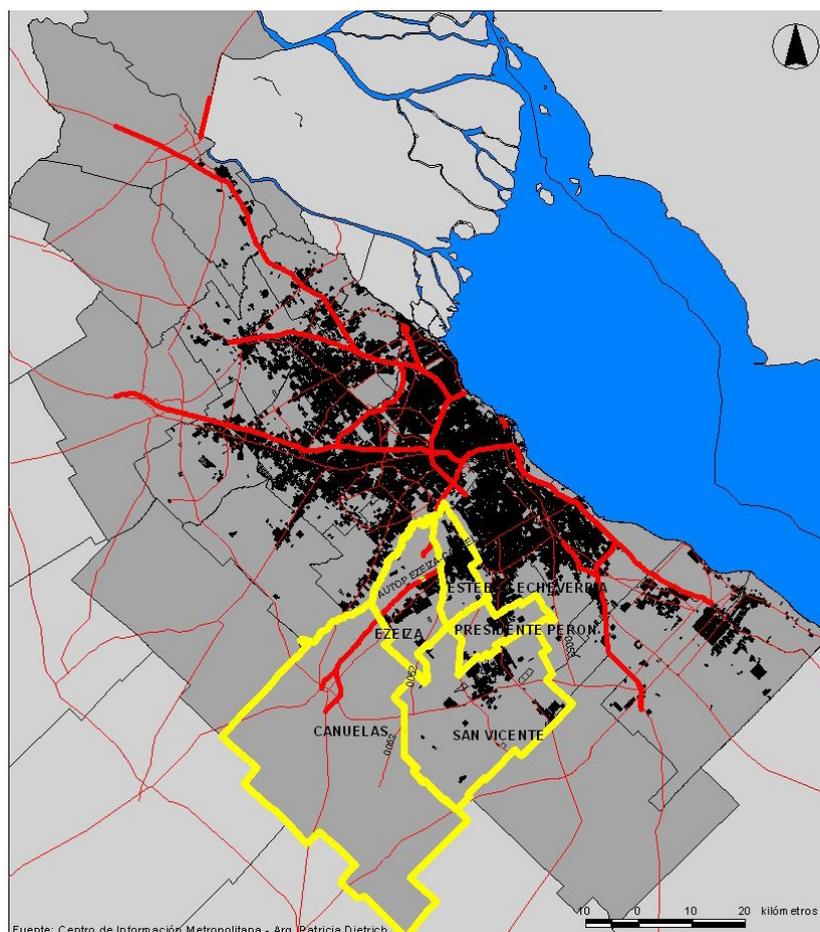
El presente artículo forma parte del Proyecto Mutaciones socio-territoriales de grandes áreas metropolitanas del Mercosur, PICT 2011 – 1407, FONCYT, actualmente en curso bajo la dirección de la autora.

Caracterización del corredor sudoeste: multiterritorialidades y desarrollo urbano desigual

El corredor sudoeste puede considerarse como una zona de la región metropolitana de Buenos Aires que se extiende a lo largo de un eje vial de alta velocidad, conformado por la Autopista Ricchieri, la Autopista Ezeiza-Cañuelas y la prolongación de esta última a través de las rutas provinciales 52 y 58.

En este eje se alinean un conjunto de municipios metropolitanos, que con mayor o menor grado de consolidación urbana, muestran una dinámica propia en materia de desarrollo urbano. Para la investigación hemos delimitado el área de estudio a los municipios de Ezeiza, Esteban Echeverría, Presidente Perón y Cañuelas (Fig. N° 1), que en conjunto ocupan una extensión de 2.456,02 Km², en donde reside una población de 1.190.704 habitantes (INDEC, 2010).

Fig. N° 1: Área de estudio



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

Dentro del conjunto de municipios pueden destacarse algunos puntos en común que forman parte de una situación estructural, nunca resuelta a lo largo de su evolución urbanística en la región.

En principio, su ubicación geográfica dentro de la cuenca de los ríos Matanza-Riachuelo, uno de los diez puntos de mayor contaminación ambiental del planeta¹, colocan a este conjunto de municipios en una condición de alta criticidad.

En segundo lugar, una característica saliente de esta zona es la cantidad de hogares que no alcanzan a cubrir sus necesidades básicas (NBI); según las localidades los porcentajes oscilan entre el 20 y 30% del total.

El tercer punto a destacar y que conlleva a las falencias estructurales, es el déficit crónico y agravado en infraestructuras de servicios básicos, aún en las ciudades cabecera de los municipios. En casos como Presidente Perón, la falta de desagües por red o la provisión de agua corriente, alcanza a la casi totalidad de los habitantes.

En cuarto término, cabe remarcar el crecimiento demográfico operado en las dos últimas décadas, que ha generado como corolario un aumento del déficit habitacional y la localización de nuevos habitantes en asentamientos precarios y villas de emergencia (Cravino, 2008).

Y por último, un factor en común que afecta a esta subregión consiste en las deficientes condiciones de movilidad y accesibilidad a equipamientos y servicios públicos. Los recursos con los que cuenta la población que habita en localidades pequeñas e intermedias en materia de sistemas de transporte público, son altamente deficientes y enmarcan situaciones de fragmentación territorial (Prévot-Schapira, 2002; Janoschka, 2002; Vidal-Koppmann, 2012, entre otros) y de segregación socio-residencial (Groisman y Suárez, 2010).

Los cinco puntos que hemos intentado resumir forman parte de una situación que se ha ido exacerbando a lo largo del tiempo. Esta problemática ya había sido expuesta en los trabajos de E. Chiozza de los años setenta², y reiterada en las investigaciones de P. Pirez en la década de los '90 y de H. Torres (1998). Por este motivo es que hablamos de "continuidades" que lejos de desaparecer como problemas van sumando otras cuestiones que conllevan a escenarios totalmente divergentes, constituyendo un reto para el ordenamiento territorial.

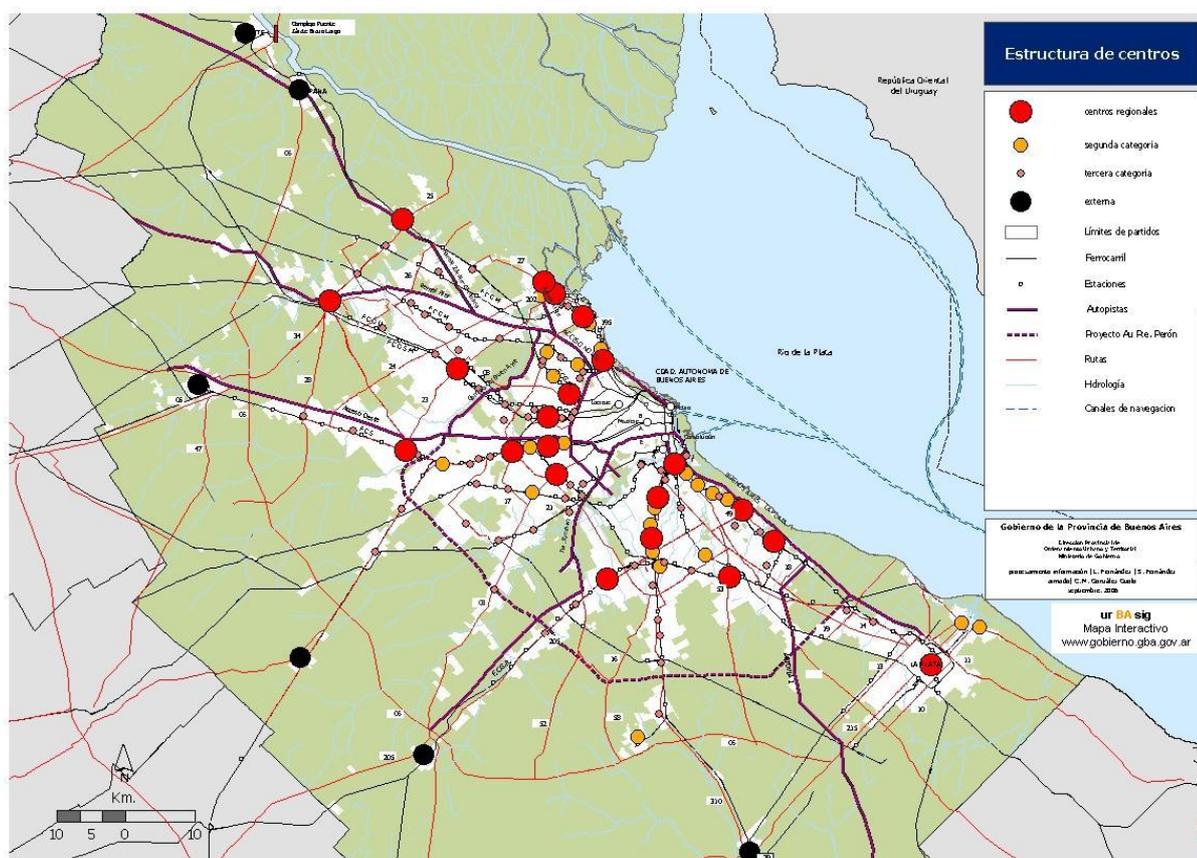
¹ Según el informe de la Cruz Verde Suiza destacado en el Diario La Nación, 5/11/2013

² Ver "La expansión del Gran Buenos Aires" en Romero J.L. y Romero L. (Comps.) Buenos Aires: historia de cuatro siglos. 2ª. Ed., Buenos Aires: Altamira.

Si hubiera que sintetizar una característica de continuidad en la expansión de la RMBA, habría que referirse al crecimiento tentacular de la suburbanización (Vapñarsky, 2000; Torres, 1998; Ciccolella, 2011) que desde la década de los '40 en adelante, fue acompañando a la extensión de las vías de comunicación (ferrocarriles, rutas provinciales y nacionales y autopistas metropolitanas), apoyándose en loteos populares y en procesos de auto-construcción, que han configurado el paisaje de la periferia metropolitana.

En oposición a este proceso, se observa el cambio en el paradigma de la expansión metropolitana, liderado por un proceso de construcción de suburbios insulares, netamente diferenciados por sus características socio-territoriales del conjunto de la urbanización tradicional en "mancha de aceite". La ciudad metropolitana dispersa (Monclús, 1998) concebida y planificada por los desarrolladores inmobiliarios constituye una mutación territorial, en donde no sólo se esparcen fragmentos de ciudad dentro de ámbitos rurales; sino que también aparecen nuevas áreas de concentración de comercios y servicios organizadas en relación con la movilidad y no con los usos del suelo pre-existentes (Fig. N° 2).

Fig. N° 2. Movilidad y centralidades



Fuente: Secretaría de Vivienda y Urbanismo de la Prov. Buenos Aires, 2007

La incidencia de los cambios mencionados en el ordenamiento territorial es una consecuencia inevitable. De tal forma que el escenario que presenta la región en el primer decenio del siglo XXI está conformado por tres modelos de urbanización diferenciados:

- a) La urbanización privada a manos de los emprendedores inmobiliarios, destacándose los desarrollos de gran envergadura con importantes inversiones financieras.
- b) La urbanización planificada por el Estado mediante la implementación de planes de infraestructura y vivienda para atender las necesidades de los sectores populares.
- c) La urbanización emergente del mercado informal del suelo y de la vivienda que sigue creciendo en la medida en que ni los planes oficiales ni el sector privado, ofrecen una solución a los sectores de población más empobrecidos.

Estas tres lógicas co-existen dentro de un mismo territorio enfrentando tres formas de desarrollo urbano. En el primero de los casos, el plan maestro de las urbanizaciones privadas debe contemplar no sólo la provisión de las viviendas. Las infraestructuras y servicios básicos están gestionados por agentes privados que garantizan las condiciones correctas de habitabilidad y de confort para los futuros moradores.

En el segundo modelo, la provisión de servicios no se encuentra asociada a la construcción de viviendas y de hecho, muchos conjuntos habitacionales no han podido ser habitados por carecer de elementos básicos tales como el agua por red y los desagües. Asimismo, la localización dentro de la trama urbana es aleatoria, ya que dependen de la posibilidad de suelo urbanizable con la que cuenta el municipio. En la mayoría de los casos, los terrenos para los planes sociales de vivienda se encuentran alejados de la trama urbana y de los sistemas de transporte público.

A diferencia del caso anterior, el desarrollo urbano es lento y deficitario; y según se ha constatado con el paso del tiempo, los conjuntos habitacionales no mejoran junto con su entorno inmediato, sino que, por el contrario, se van degradando por falta de mantenimiento.

En el último de los tipos de urbanización, que se caracteriza por procesos espontáneos de asentamiento sobre tierras fiscales o privadas, y por procesos de auto construcción del hábitat, no están dadas las condiciones de desarrollo urbano. La posibilidad de salir de estos enclaves de miseria, es exclusivamente dependiente de la voluntad política de los gobiernos locales y provinciales, y de un proceso de ordenamiento territorial cuyas directrices emanen desde el nivel nacional.

En este sentido, lo que un diagnóstico preliminar muestra en el corredor sudoeste, es la proximidad territorial de estos diferentes modelos de urbanización, con las tensiones que de ello se derivan (Blanco, 2012), y con la inevitable necesidad de poder encauzar la expansión metropolitana, articulando estas formas de desarrollo urbano desigual (Harvey, 1987). Puede deducirse, además, que la convivencia de estos territorios fuertemente desiguales no garantiza la sustentabilidad en el mediano y largo plazo.

Dos municipios en la avanzada de la expansión inmobiliaria: Ezeiza y Esteban Echeverría

Una constante en los cinco municipios estudiados ha sido el crecimiento demográfico que experimentaron en los últimos veinte años. Dentro de este conjunto donde se evidenciaron los cambios más notables es en los municipios de Ezeiza y Echeverría en materia de emprendimientos inmobiliarios (Fig. N°3).

Fig. N°3: Crecimiento demográfico

MUNICIPIO	POBL. TOTAL	VAR.1991/01 (%)	VAR. 2001/10 (%)
Ezeiza	160.219	57,80	35,77
E. Echeverría	298.814	23,00	22,47

Fuente: elaboración propia sobre la base de los Censos Nacionales de 2001 y 2010.

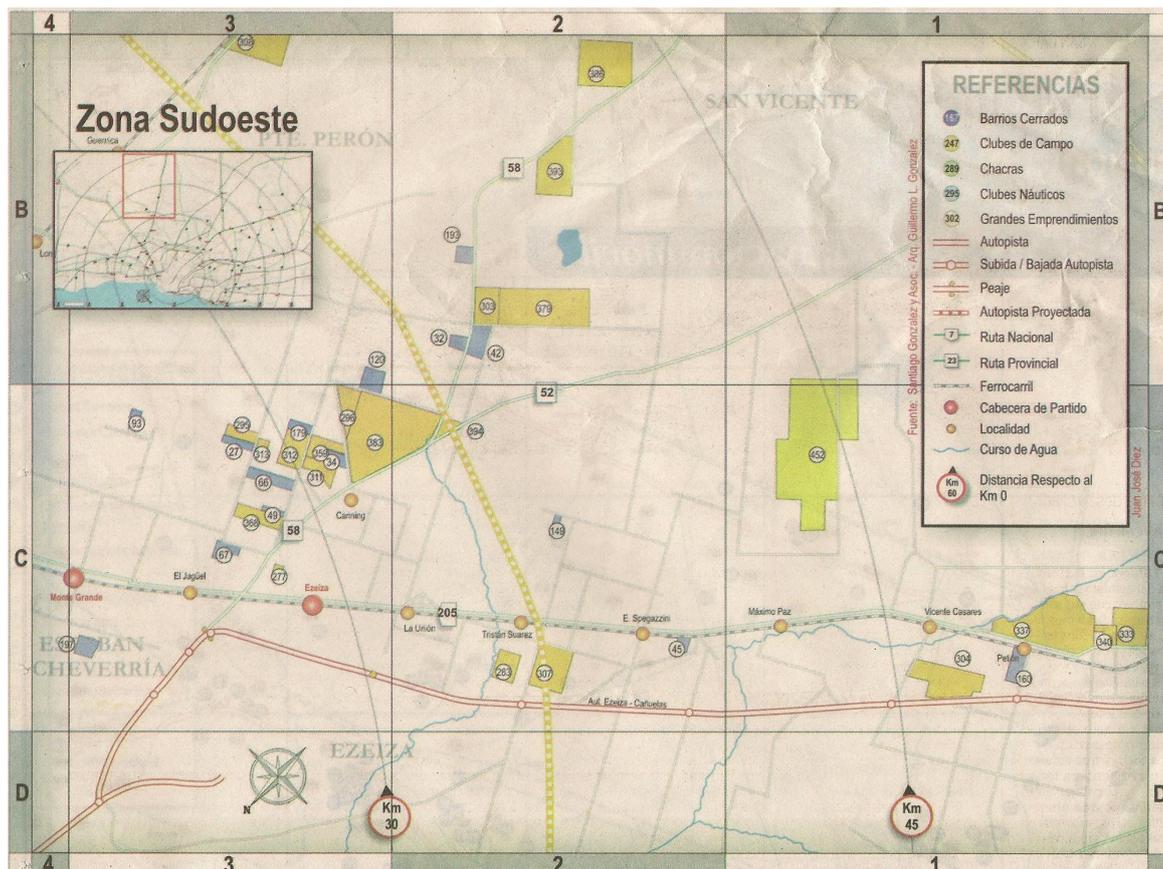
A diferencia de los otros tres municipios, en estos dos casos recaló la mayor cantidad de proyectos inmobiliarios; particularmente en la localidad de Canning cuyo territorio está repartido entre ambas jurisdicciones. La explicación de este fenómeno puede deberse tanto a fortalezas geográfico-ambientales como a debilidades que bien aprovechadas, constituyeron oportunidades para los desarrollos inmobiliarios (Fig. N°4).

Entre las situaciones ventajosas pueden mencionarse:

- La distancia a la Ciudad de Buenos Aires, de alrededor de 30 Km, minimizada por la construcción de la Autopista Ricchieri (hasta Ezeiza) y de la posterior construcción de la Autopista Ezeiza-Cañuelas.
- El entorno geográfico que presenta importantes reservas forestales, con arboleda añosa muy apropiada por los emprendimientos inmobiliarios.
- La zona históricamente fue receptora de casas de fin de semana y de clubes de sindicatos y gremios, que con el paso del tiempo no pudieron sostenerse y se lotearon y/o se vendieron.

A la vez, algunas debilidades han sido aprovechadas. En este sentido, hay que destacar las cavas dejadas por la extracción de tosca y los suelos degradados por la actividad de las fábricas de ladrillos. Estas zonas no aptas para explotaciones agropecuarias, constituyeron una oferta de tierras de grandes superficies y de bajo costo, oportunidad altamente beneficiosa para el mercado inmobiliario.

Fig. N°4: Desarrollos inmobiliarios



Fuente: Suplemento Countries, Diario La Nación, 2005

En la figura precedente se reproduce la publicidad de uno de los diarios nacionales con mayor tiraje. Permite observar que en la localidad de Canning, las urbanizaciones privadas en sus diferentes tipologías (clubes de campo, barrios cerrados, clubes de chacras, etc.) no llegaban a veinte proyectos. Nueve años después, realizamos un relevamiento a través de guías comerciales inmobiliarias y de imágenes satelitales y en la misma zona el número de urbanizaciones había crecido a 57, de las cuales casi un 50% se encuentran próximas a las rutas provinciales 52-58.

En menos de diez años un crecimiento superior al 100% de estos emprendimientos, constituye una clara señal de la dinámica del mercado inmobiliario en el corredor sudoeste. Sin embargo, hay que remarcar que no estamos solamente frente a un

aumento en la cantidad de nuevos proyectos, sino que se advierten diferencias en las estrategias del mercado.

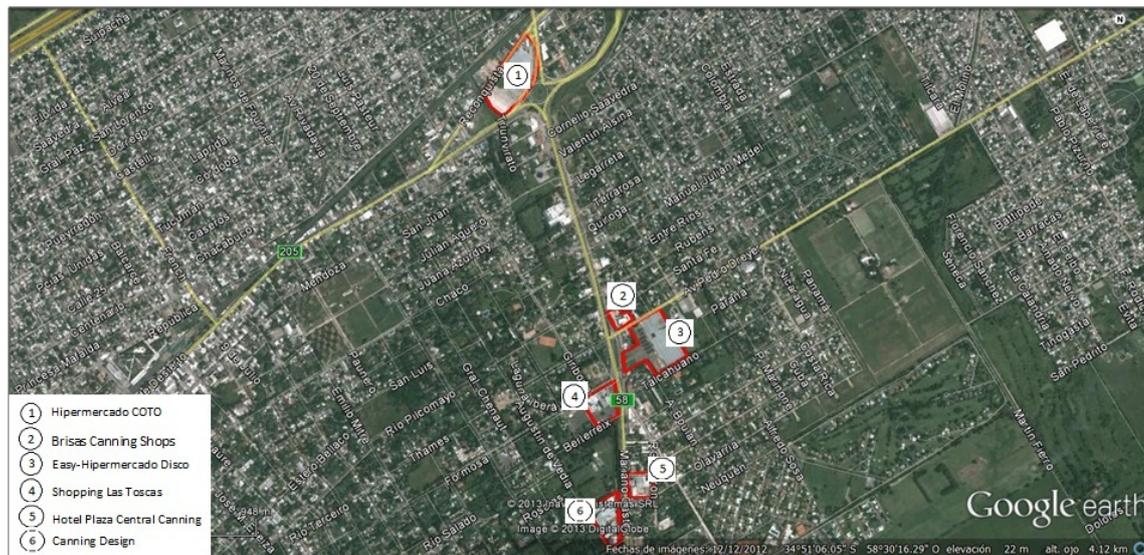
La primera observación que puede hacerse es que las empresas desarrolladoras que están ejecutando estos proyectos poseen una envergadura superior, en comparación con las que operaban en el mercado inmobiliario en la década de los '90. Algunas de ellas después de avanzar con inversiones exitosas en la zona norte de la región (EIDICO S.A., IRSA, entre otras) ampliaron su cartera de proyectos orientándose hacia la zona sur.

En segundo término, se verifica que los emprendimientos son de mayores dimensiones superando las 100 hectáreas y llegando a más de mil, como es el caso de “Estancia Villa María”, un club de chacras ubicado en Ezeiza que cuenta con 1459 hectáreas, subdivididas en parcelas de 1,5 hectáreas en adelante.

La tercera observación es con respecto a la ubicación de los conjuntos residenciales. Si bien, la proximidad a autopistas o vías de rápida conexión con Buenos Aires marca la tendencia; en esta “nueva generación” de urbanizaciones se busca la proximidad entre ellas, de tal forma que a lo largo de las rutas provinciales mencionadas, van formando una barrera continua, cuya resultante es una cuña de “ciudad privada”.

Por último, y en relación con el punto anterior esta forma de ciudad lineal conformada en base a urbanizaciones cerradas se complementa con mega-proyectos al servicio de las mismas. Analizando las transformaciones en los últimos cinco años se constató la construcción de un hotel internacional de alta gama, tres shoppings centers, dos hipermercados, un home-center, un centro de tiendas de diseño y en construcción un edificio de oficinas inteligentes. Todos estos proyectos se encuentran a escasa distancia unos de otros (Fig. N° 5), generando un área emergente de nueva centralidad.

Fig. N°5: Mega-proyectos en el corredor sudoeste



Fuente: Google Earth, 2013

Tratando de resumir la problemática de expansión de esta zona, sobre la base de factores de continuidad y de cambio, habría que remarcar entre los primeros el avance del tejido urbano de baja calidad no sólo edilicia sino también en materia de infraestructuras, servicios y equipamientos comunitarios. Dicha continuidad se ve agravada cuando la política de urbanización tiende a localizar conjuntos habitacionales de importante escala (de 500 a 1500 viviendas), apartados de la trama urbana y sin los correspondientes servicios (transporte público, recolección de residuos domiciliarios, etc.).

En cuanto a los factores de cambio, se verifica la ruptura de los archipiélagos de urbanización privada (De Mattos, 2007) con el resto de la urbanización tradicional, integrando dentro de un triángulo delimitado por la Autopista Ezeiza-Cañuelas, las rutas 52-58 y la ruta provincial 205. En este espacio se localiza la mayor cantidad de conjuntos cerrados de diferente tipología y escala junto con equipamientos complementarios de grandes dimensiones, constituyendo lo que los desarrolladores han denominado “el triángulo ecológico”.

Los agentes inmobiliarios y la transformación del “corredor verde”

Al igual que lo acaecido con la transformación socio-territorial en la zona norte de la RMBA, a partir de la década de los '90 (Vidal-Koppmann, 2014), el desarrollo del corredor sudoeste bautizado por los desarrolladores como “corredor verde Canning-San Vicente”, no es otra cosa que el resultado de una fuerte avanzada de los agentes inmobiliarios.

Como bien lo señalaron algunos artículos periodísticos (Clarín, 2005) la localidad de Canning (cabecera de esta cuña de emprendimientos) era eminentemente rural. El primer club de campo, llamado Mi Refugio, se comenzó a edificar en 1964, organizada mediante la forma de consorcio de propietarios. Las viviendas tenían el carácter de segunda residencia y el equipamiento deportivo fue diseñado para la recreación y el esparcimiento de los socios.

La década de los '90 marcó el cambio en la zona y la construcción de barrios cerrados y clubes de campo diseñados por las empresas desarrolladoras, se adelantó a la planificación urbana y marcó la tendencia. En la actualidad en la localidad mencionada se contabilizan treinta y ocho urbanizaciones privadas en donde residen alrededor de 24.000 habitantes³; y están en proceso de construcción otras veinte que, según las estimaciones de los agentes inmobiliarios, albergarán en 2015 alrededor de 7.000 nuevas familias (Fig. N° 6).

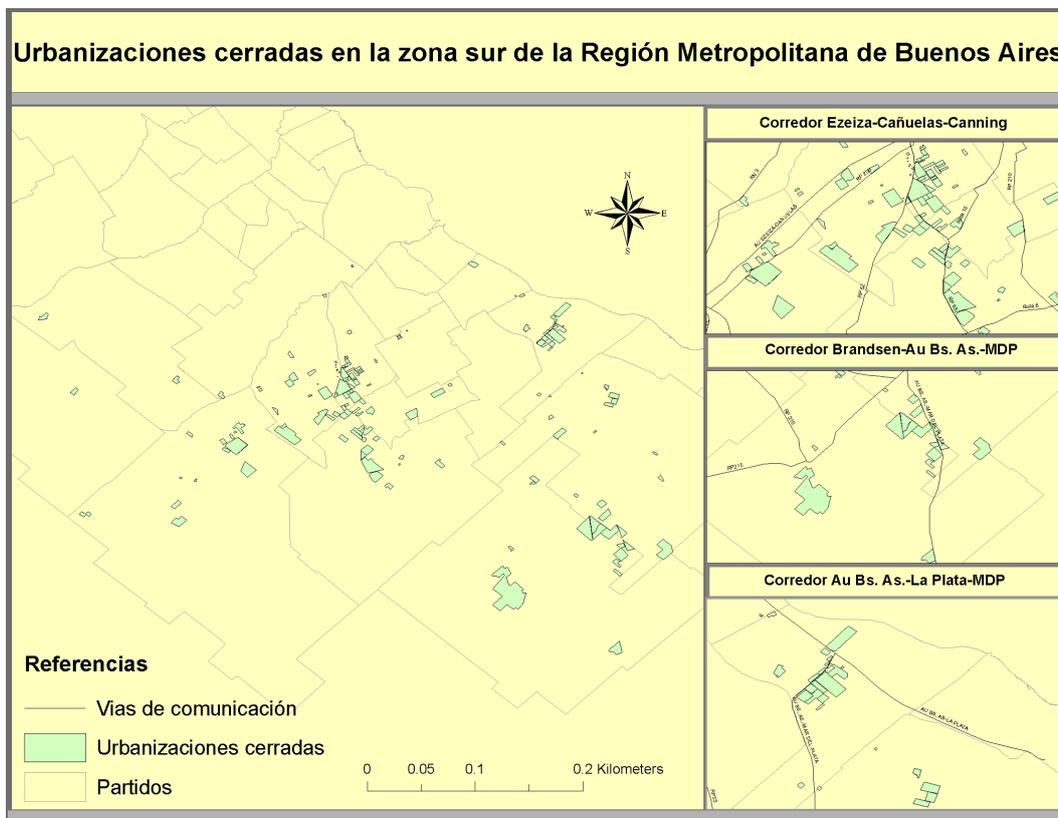
Tres factores han sido relevantes para el crecimiento de esta zona: la proximidad a la Ciudad de Buenos Aires (35 Km), las grandes extensiones de espacios verdes y la ampliación de las rutas 52 y 58. Sin embargo, a estas ventajas enumeradas por los agentes inmobiliarios habría que agregar el bajo costo de la tierra en comparación con los valores del suelo en los corredores Norte y Noroeste, que concentran el 73% de las urbanizaciones privadas de la región (Vidal-Koppmann, 2014).

A modo de ejemplo puede señalarse que mientras el metro cuadrado de un lote residencial en Canning se cotiza alrededor de U\$S 62, en el municipio de Pilar el lote promedio de similares características cuesta U\$S 83, y en el municipio de Tigre alrededor de U\$S 138⁴.

³ Estimación de la publicación on-line Reporte Inmobiliario

⁴ Reporte Inmobiliario.com, 2013

Fig. N° 6. Urbanizaciones privadas en el corredor sudoeste



Fuente: elaboración propia sobre la base de la Guía Verdecountry.com. Diseño: L. Humacata

Observando la figura 6 puede notarse cómo las urbanizaciones se encuentran localizadas unas a continuación de otras, formando una barrera física que se extiende trasponiendo los límites jurisdiccionales de los municipios afectados. Esto de por sí, es una fragmentación del territorio que difícilmente pueda mejorarse mediante un plan de ordenamiento urbano.

Por otra parte, cabe destacar que no solamente los emprendimientos contemplan la construcción de conjuntos residenciales; como se señalara con anterioridad, se encuentran en marcha proyectos de edificios para oficinas y ampliaciones en los shoppings centers ya edificados. Se estima que para el año 2015 las inversiones en esta zona rondarán los 500 millones de dólares.

El cambio de paradigma en la expansión metropolitana prioriza la localización de determinados usos del suelo, que condicionan la ocupación del territorio sin un orden pre-establecido. De acuerdo con lo expresado por los agentes inmobiliarios los nuevos centros comerciales están acompañando la instalación permanente de los residentes en las urbanizaciones cerradas, en tanto que los edificios de oficinas inteligentes sobre el corredor sudoeste han sido pensados para atender la demanda de las firmas instaladas

en los recientes parques industriales privados (Fritzche y Briano, 2003). En este sector ya se encuentran construidos cuatro nuevos parques industriales.

La diversificación en los productos inmobiliarios ofrecidos y la escala en cuanto a dimensiones e inversiones, contrasta con las acciones de desarrollo urbano provenientes de los cinco municipios que integran el corredor verde. Las falencias en provisión de servicios son notorias (Fig. N°7)

Fig. N°7: Provisión de infraestructuras básicas

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.

No obstante, hay que señalar que en algunos de estos municipios se han realizado acciones tendientes a mejorar el déficit crónico de infraestructura y vivienda. El plan de "loteos sociales" consistente en la compra de terrenos a privados para que estos desarrollen conjuntos de viviendas subsidiadas para los sectores de menores recursos, es uno de los programas vigentes que hasta el presente no ha tenido avances de importancia. Asimismo se encuentran en vías de conclusión proyectos de viviendas para afiliados de sindicatos (por ejemplo, en la localidad de Ezeiza un barrio de 150 viviendas de la Asociación Empleados de Farmacias).

Los Planes Federales de Vivienda y las obras públicas encaradas por los municipios constituyen la contra-cara de las acciones de los agentes inmobiliarios y ponen de relieve la intención de avanzar sobre las iniciativas del dinámico sector privado. Cabe mencionar que en E. Echeverría se invirtieron 27 millones de pesos en obras viales y desagües pluviales para mejorar la planta urbana de Canning; y en Ezeiza, a principios de 2014, la presidente de la Nación inauguró el Polo Industrial que ocupa una extensión de 500 hectáreas y en donde ya están localizadas 68 empresas. El concepto de diseño es el de parque industrial privado.

Reflexiones finales

En la zona sur de la RMBA, la acción de los agentes privados ha configurado en una década un tipo de tejido urbano encapsulado que se reproduce de manera indefinida a lo largo de autopistas y rutas, escindido del resto de la trama urbanizada y con una dinámica propia que ha modificado las prácticas cotidianas de la población. Asimismo las políticas públicas en todos los niveles de planificación desde 2003 en adelante han tenido una influencia más relevante en el ordenamiento urbano territorial; pero sin llegar a alcanzar las metas propuestas para el mediano y largo plazo. Por ende, es el momento de repensar estrategias de concertación de agentes públicos y privados para poder encontrar nexos de articulación.

En este sentido la sanción de la Ley de Acceso Justo al Hábitat (Ley D2724/12-13) promulgada a principios de 2013 en la Provincia de Buenos Aires comienza a marcar el rumbo para encarar una política urbana más participativa y donde no sólo se contemple la problemática habitacional, sino que la misma resulte inserta dentro de la cuestión del desarrollo urbano.

Indudablemente la expansión metropolitana se ha ido conformando mediante un desarrollo urbano desigual, 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 mencionada precedentemente, 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.

La falta de concertación de agentes públicos y privados, constituye una de las debilidades más notorias en el sistema de planeamiento y gestión estratégica. 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 mega-proyectos en áreas de alta aptitud agropecuaria o paisajística, o en zonas deprimidas, pueden provocar tensiones y generar impactos negativos socio-ambientales.

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. En este sentido, puede afirmarse que el cambio que impulsa la nueva ley tendería hacia ello.

El caso de análisis, el “corredor verde Canning-San Vicente” es un escenario de alta complejidad en donde se observa la continuidad de situaciones estructurales deficitarias y las transformaciones socio-territoriales propias de la dinámica expansiva de las periferias metropolitanas (Nel-Lo, 1998). De tal forma que aparece una problemática que es común al resto de la región y que debería tenerse presente al pensar y diseñar estrategias de ordenamiento urbano.

El primer problema sobre el que habría que reflexionar cuando se pone sobre el tapete la cuestión del desarrollo urbano con equidad e inclusión, sería el desfase existente entre el déficit de viviendas y de suelo urbanizable, para dar cabida a la población sin techo.

Al respecto la nueva normativa contempla por un lado, la obligación de cesión de tierras o su equivalente en dinero aplicada a los emprendimientos privados, lo que significa un avance pero no una solución definitiva. Las tierras pueden estar bien ubicadas, aunque no siempre responden a las necesidades reales del proceso de urbanización de los municipios. En consecuencia, este requisito debería integrarse dentro de un plan estratégico propio de cada distrito.

Por otro lado, una acción complementaria es la creación de Zonas de Promoción del Hábitat Social en cada uno de los municipios, enfatizando la provisión de suelo urbano con servicios básicos. Dicha medida intenta atacar radicalmente la falta de suelo urbanizable y la imposibilidad de los gobiernos locales de contar con recursos financieros y/o legales para poseer un banco de tierras.

La puesta en el mercado de suelo urbano de terrenos con cobertura de redes de infraestructura y equipamientos básicos, forma parte del Programa de Lotes con Servicios, destinado a incentivar desarrollos privados apoyados con subsidios estatales. La iniciativa busca orientar la localización de nuevos proyectos residenciales en áreas intersticiales de la trama urbana existente, priorizando la consolidación y la densificación edilicia.

Otra cuestión sobre la que habría que reflexionar es la falta de articulación entre la planificación de usos del suelo y la planificación del transporte público. Habida cuenta de que los conjuntos residenciales privados están localizados en proximidad con las

autopistas o las vías de alta velocidad, es el transporte privado el encargado de satisfacer esta demanda.

En el extremo opuesto los planes de vivienda social emplazados en zonas alejadas de los centros urbanos y escasamente servidas por el sistema de transporte público, ensanchan la brecha entre ricos y pobres, poniendo en evidencia que la movilidad y la accesibilidad pueden convertirse en factores de segregación y de inequidad social.

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 estigmatización. Los barrios de viviendas sociales separados de la trama urbana profundizan el aislamiento de sus moradores.

Una última cuestión que habría que considerar es esa ligada a los mecanismos financieros para acceder a la compra de viviendas. En las urbanizaciones privadas estos mecanismos son propuestos por las empresas desarrolladoras, el adelanto de un porcentaje del costo de las viviendas, antes de iniciarse las obras, las cuotas de refuerzo y los planes de financiación hasta la entrega definitiva del producto reemplazan la escasez de créditos bancarios. Mediante estos sistemas de pre-venta y suscripción ciertos sectores de población pueden convertirse en propietarios.

Sin embargo, la ley citada explicita la necesidad de elaborar mecanismos financieros para dar cabida a los estratos de población que están fuera del sistema crediticio. Como bien lo señala Clichevsky (2012) las posibilidades de acceso a la tierra de la población de menores recursos son mínimas, de ahí el aumento de las condiciones de informalidad para poseer un techo. Las tomas de tierras y el crecimiento de las villas miseria en los últimos diez años, son un claro referente de la crítica situación habitacional y se encuentran directamente relacionadas con el desempleo, el sub-empleo y el empleo precarizado.

En síntesis, el corredor sudoeste es un ejemplo concreto de la realidad de la periferia metropolitana donde los cambios socio-territoriales acelerados co-existen al lado de situaciones de degradación de la trama urbana que ya son crónicas, y marcan la necesidad de estrategias de ordenamiento que superen el nivel local para plantear lineamientos de acción a escala metropolitana.

Referencias bibliográfica

Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*, (1ª. Ed.), pp. 96, Madrid: Alianza Editorial.

Blanco, J. y San Cristóbal, D. (2012) *Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires*. En Ri URB; n°8, pp. 73-88, Barcelona: REDIAL-CEISAL.

Ciccolella, P. (2011). *Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización*, (1ª. Ed.) pp.262, Quito: OLACCHI.

Clichevsky, N. (2012). *Políticas de suelo en el Buenos Aires Metropolitano. Apuntes para la reflexión*. En Ri URB, n°8, pp. 59-72, Barcelona: REDIAL-CEISAL.

Coulomb, R. (2006). *Entre el Estado y el Mercado*, (1ª. Ed.), pp. 550, México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Cravino, M. C. (2008). *Los mil barrios (in)formales*, (1ª. Ed.), pp. 326, Buenos Aires: Ed. Universidad Nacional de General Sarmiento.

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*, (2ª. Ed.), pp.411-434, Buenos Aires: Editorial Altamira.

De Mattos, C. (2007). "Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana", En Revista Nueva Sociedad, n°212, pp.82-97, Buenos Aires.

Fritzche, F. y Briano, L. (2003). *El lugar de la industria: los parques industriales en la reestructuración productiva y territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires*. En Revista EURE, v.29, n°86, pp.109-135, Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Regionales.

Groisman, F. y Suárez, L. (2010). *Segregación residencial e inserción laboral en el Conurbano Bonaerense*. En Revista de Población de Buenos Aires. Año 7, número 11, pp. 27-37. Buenos aires: Dirección general de Estadística y Censos.

Harvey, D. (1987). *Urbanismo y desigualdad social*, (1ª. Ed. Español), pp. 340, Madrid: Siglo XXI Editores de España.

Janoschka, M. (2002). *El nuevo modelo de ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización*. En Revista EURE, v.28, n°85, pp.11-20, Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Regionales.

Monclús, J. (1998) *Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas*. En Monclús J. (Editor) *La ciudad dispersa*; (1ª. Ed.), pp. 12-30, Barcelona: Editorial Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

Nel-Lo; O. (1998). *El confín de la ciudad sin confines*. En Monclús J. (Editor) *La ciudad dispersa*; (1ª.Ed.), pp. 31-42, Barcelona: Editorial Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

Pirez, P. (1994). *Buenos Aires metropolitana. Política y gestión de la ciudad*, (1ª. Ed.), pp. 284, Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

Prévot-Schapira, M. F. (2002). *Buenos Aires en los años '90: metropolización y desigualdades*. En Revista EURE, v.28, n°85, pp. 31-50. Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Regionales.

República Argentina, 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*.

Torres, H. (1998). *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*, (1ª. Ed.), pp. 52, Buenos Aires: Ediciones FADU.

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*, (1ª. Ed.), pp. 11-32, Buenos Aires: Ediciones CETAM/FADU.

Vidal-Koppmann, S. (2014). *Countries y barrios cerrados. Mutaciones socio-territoriales en la región metropolitana de Buenos Aires*, (1ª. Ed.), pp.460, Buenos Aires: Editorial Dunken.