

La disponibilidad de tierras vacantes y la expansión urbana de Bahía Blanca

Guillermina Urriza

Departamento de Geografía y Turismo
Universidad Nacional del Sur

@ [gurriza@uns.edu.ar]

Fecha de recepción: 12/05/2011
Fecha de aprobación: 08/09/2011

Resumen

Uno de los aspectos sobresalientes de la estructura urbana bahiense es la disponibilidad de tierras urbanizables al interior del Anillo de Circunvalación, mientras la expansión de la ciudad ha traspasado este “límite” artificial. Basta observar una imagen satelital proporcionada por el software *Google Earth* para apreciar la presencia de importantes vacíos urbanos capaces de albergar el futuro crecimiento de la ciudad.

Teniendo en cuenta la importancia que reviste el mercado de suelo en el desarrollo urbano y el nuevo escenario planteado por la reciente sanción del Plan Director del Periurbano, el objetivo del presente trabajo es evaluar la disponibilidad física de tierras vacantes en Bahía Blanca y determinar qué sectores sociales pueden acceder a ellas, de acuerdo a la estructura actual de precios del suelo urbano.

Palabras clave: suelo urbano, tierras vacantes, expansión urbana, diferenciación socioespacial, periurbano

A disponibilidade de terras vazias e a expansão urbana de Bahía Blanca

Resumo

Um dos aspectos sobressalentes da estrutura urbana bahiense é a disponibilidade de terras urbanizáveis no interior do Anel de Circunvalação, enquanto que a expansão da cidade tem ultrapassado esse “límite” artificial. Basta observar uma imagem satelital proporcionada pelo software *Google Earth* para apreciar a presença de importantes vazios urbanos capazes de albergar o futuro crescimento da cidade.

Tendo em conta a importância que reveste o mercado do solo em desenvolvimento urbano e o novo cenário colocado pela recente sanção do Plano Diretor do Periurbano, o objetivo do presente trabalho é avaliar a disponibilidade física de terras vazias em Bahía Blanca e determinar que setores

sociais podem ter acesso a elas, de acordo com a estrutura atual de preços do solo urbano.

Palavras chave: solo urbano, terras vazias, expansão urbana, diferenciação socioespacial, periurbano.

Availability of vacant land and urban expansion
in Bahía Blanca

Abstract

One of the most prominent aspects of Bahía Blanca's urban structure is the availability of urbanizable land within the city's beltway, even though the city has expanded beyond that artificial "boundary." A mere glance at satellite imagery of the city provided by Google Earth, confirms the presence of a considerable amount of unoccupied land capable of accommodating future growth.

Taking into account the significance of the land market in urban development and the new urban scenario that results from the recent approval of Bahía Blanca's Urban Fringe Action Plan (Plan Director del Periurbano), the purpose of this paper is to evaluate the physical availability of vacant land and to draw a conclusion about what social sectors may have access to it, according to the current urban land price structure.

Key words: urban land, vacant land, urban expansion, socio-spatial differentiation, urban fringe.

Introducción

Uno de los aspectos sobresalientes de la estructura urbana bahiense es la disponibilidad de tierras urbanizables al interior del Anillo de Circunvalación, mientras la expansión de la ciudad ha traspasado este "límite" artificial. Basta recorrer la periferia u observar una imagen satelital proporcionada por el software *Google Earth* para apreciar la presencia de importantes vacíos urbanos capaces de albergar el futuro crecimiento de la ciudad.

Es importante considerar que existen aproximadamente 2.150 hectáreas vacantes en la periferia bahiense al interior de la Circunvalación. No obstante ello, y a pesar que Bahía Blanca ha registrado un bajo incremento poblacional en los últimos censos, en el año 2010 la ciudad aprobó una ordenanza –Plan Director del Periurbano– que autoriza la habilitación de desarrollos suburbanos mediante la ampliación del ejido urbano.

Atento a este nuevo escenario, resulta relevante evaluar la disponibilidad de tierras vacantes y las tendencias actuales en el mercado de suelo urbano a fin de analizar los sectores sociales que pueden acceder económicamente a ellas.

La relevancia de la problemática abordada radica en la incidencia directa que tiene el funcionamiento del mercado de tierras en la organización, configuración y funcionamiento de la ciudad, y viceversa. Se podría decir que tiene efectos morfológicos puesto que afecta el crecimiento espacial de la mancha urbana, las características del espacio construido, la diferenciación social del espacio y el comportamiento selectivo de las inversiones, entre otros aspectos, que a su vez inciden en la formación de los precios.

Dentro de este contexto es dable destacar el rol del Estado, puesto que su intervención tiene implicancias directas en el mercado de tierras, y en la generación y apropiación de la renta. La normativa sobre uso y ocupación del espacio, la política impositiva dirigida al suelo, y las inversiones en obras públicas y vivienda, entre otras acciones, afectan en forma diferencial la tierra urbana, el crecimiento de la ciudad y, por ende, la distribución de la riqueza. Reconociendo la particularidad de este bien económico y de este mercado, la responsabilidad pública de regular su funcionamiento y orientar el desarrollo urbano resulta ineludible.

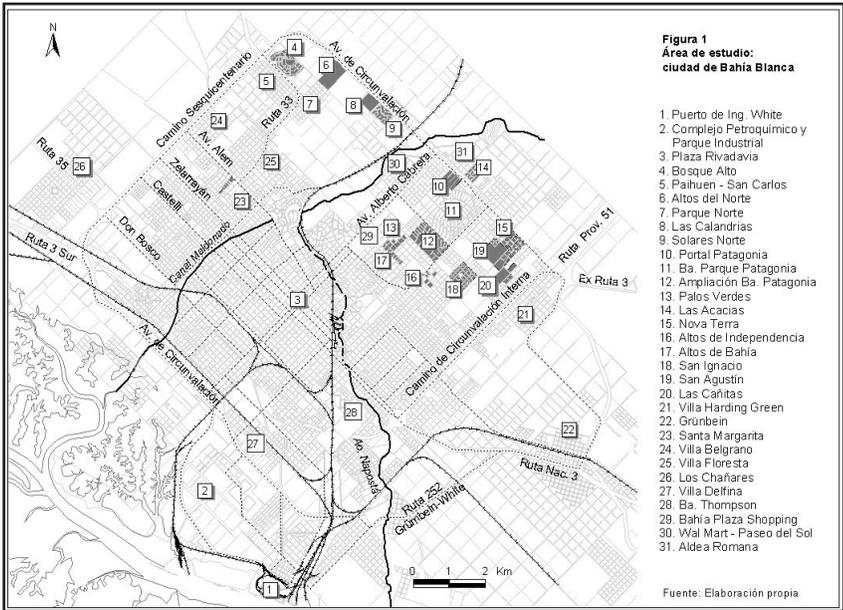
Por último, cabe señalar que el trabajo se organiza en tres partes¹; el primer apartado comprende una breve caracterización del área de estudio; en segundo lugar se analizan la disponibilidad de tierras vacantes en la ciudad, los precios del suelo urbano², y el Plan Director del Periurbano Bahiense; y por último, la diferenciación socioeconómica y espacial del crecimiento urbano.

1 Este artículo plantea la actualización y ampliación de una investigación desarrollada en el año 2005, y aborda un tema candente en la ciudad debido a la reciente sanción del Plan Director del Periurbano.

2 Para determinar la estructura de precios del suelo urbano en la ciudad se recopiló información sobre la oferta de suelo urbano no edificado, publicada los días domingo en el *Diario La Nueva Provincia* durante el año 2010. Cabe señalar que una importante proporción de los avisos fue desechada ya que no detallaba la localización, precio o superficie de los terrenos. Se dispone de 218 observaciones por localización (calle y altura) y 270 observaciones discriminadas por barrio/sector.

1. Breve reseña histórica y geográfica del área de estudio

Bahía Blanca se encuentra localizada sobre la costa atlántica, al sudoeste de la provincia de Buenos Aires. Si se compara su población (300 mil habitantes³) con las principales ciudades del país, podría considerarse una ciudad media. No obstante, al tener en cuenta sus funciones, adquiere la categoría de centro urbano regional. En este sentido, constituye un destacado nodo de comunicaciones y transporte a escala nacional, así como también un importante centro de servicios de una de las principales zonas agroexportadoras del país. Además es reconocida por la oferta educativa, un diversificado sector comercial, la actividad de su puerto de aguas profundas y la producción industrial petroquímica.



3 Según los datos provisionales del Censo Nacional de 2010, la población del partido de Bahía Blanca asciende a 301.500 habitantes, cifra que supone una variación relativa intercensal menor al 6%.

En cuanto a la estructura urbana, cabe señalar que Bahía Blanca ha crecido siguiendo el amanzanamiento típico ortogonal de la colonización española, prolongando una grilla predominantemente regular, orientada a medio rumbo. La mancha urbana se ha desarrollado fundamentalmente en el valle inferior del Arroyo Napostá Grande, extendiéndose entre las cotas de 6 m y 70 m sobre el nivel del mar, en tanto la mayor densidad de ocupación se verifica entre los 20 y 30 m.

Las denominadas *terrazas* del sector alto –al norte y noreste de la ciudad– y la presencia de los arroyos Napostá Grande y Maldonado se destacan en un relieve llano con suave pendiente hacia el mar. La planicie costera –debajo de la cota de 6 m– constituye un ambiente bajo, de terrenos fangosos y anegadizos en algunos sectores.

A pesar del obstáculo que representan los cursos de agua y la estructura ferroviaria, la ciudad sostuvo un crecimiento fundamentalmente radiocon- céntrico que traspasaría estas barreras. En la primera mitad del siglo XX, la expansión se orientó espontáneamente hacia el este y noreste, buscando sectores más altos, resguardados de las frecuentes inundaciones provocadas por el Arroyo Napostá. Debido a los costos de urbanización generados por una mayor pendiente, el proceso de ocupación luego se desplazó hacia el oeste donde el declive es más suave. En tanto, a mediados de siglo, comenzó a manifestarse la verticalización del área central con el surgimiento de la edificación en altura en proximidad a la Plaza Rivadavia.

La construcción de conjuntos habitacionales en terrenos de menor valor y más alejados del área central, y el crecimiento de los asentamientos irregulares en distintos puntos de la ciudad, comenzaron a manifestarse como un elemento importante en la estructura urbana, fundamentalmente a partir de la década de 1970. Mientras tanto, la presencia del puerto promovió el crecimiento hacia el sur, a pesar de las condiciones del medio natural menos apropiadas.

Durante la década de 1990, Bahía Blanca evidenció una notoria expansión hacia el sector alto, especialmente a partir de la concreción de importantes obras viales como el Camino de Circunvalación y la Avenida de Penetración Alberto Cabrera, que mejoraron la accesibilidad del área. A fines de la década, se verificaban importantes transformaciones en el uso y ocupación de la franja periurbana del noreste y norte de la ciudad, tales como la radiación de dos grandes superficies comerciales, la progresiva retracción de

usos productivos, el surgimiento de nuevos proyectos inmobiliarios para el estrato de ingresos medio y medio-alto, y un fuerte crecimiento residencial. Estas transformaciones se han visto reflejadas en el aumento de la demanda de tierras en el sector, conformándose la Av. Cabrera como el eje preferencial de crecimiento.

En los últimos años se ha afianzado la tendencia de expansión hacia la zona alta, y más allá de la Circunvalación, a la vez que importantes superficies quedan vacantes al interior de la mancha urbana, evidenciando un proceso de urbanización a saltos. Los emprendimientos inmobiliarios lanzados en los '90 muestran una paulatina consolidación y la oferta de suelo se ha ampliado a partir de nuevos loteos.

Por último, es dable señalar entre las principales características de la estructura urbana bahiense la existencia de terrenos vacantes propiedad del Estado que generan vacíos e interrupciones en el tejido urbano debido a su superficie y localización.⁴

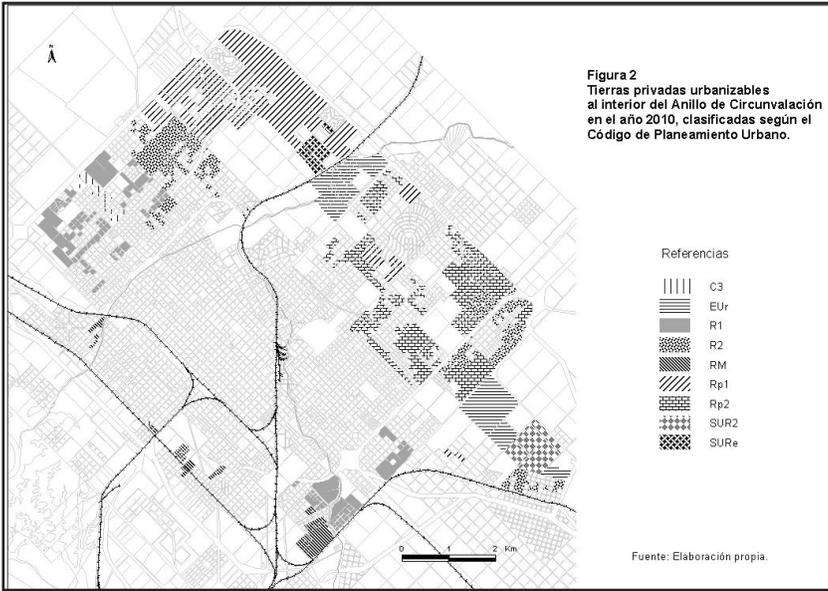
Para concluir, cabe señalar que la zona norte y noroeste de la ciudad –según Zinger (1990: 94)– es la más apta para la expansión urbana, debido a las mejores condiciones del medio natural. Los sectores ubicados al este presentan un nivel de aptitud media, requiriendo un control del drenaje superficial; mientras que el área sur y sudoeste resulta la menos apropiada para la urbanización puesto que los terrenos son bajos, sin pendiente natural y la napa freática se encuentra muy cercana a la superficie. A ello se suma la cercanía del polo petroquímico y el parque industrial.

2. Expansión y vacíos urbanos

Al observar una imagen satelital de Bahía Blanca, se destaca la disponibilidad de tierras vacantes al interior del Anillo de Circunvalación, en tanto la expansión de la ciudad ha traspasado este “límite” artificial. En efecto, existen aproximadamente 2.150 hectáreas de suelo urbanizable⁵ dentro del anillo capaces de absorber el futuro crecimiento.

4 Cabe señalar 125 hectáreas pertenecientes a la Universidad Nacional del Sur, 351 ha. del Ejército Argentino, y aproximadamente 490 ha. del Estado, fundamentalmente de ex Ferrocarriles Argentinos.

5 Se considera *suelo urbanizable* al interior del anillo de Circunvalación, las tierras vacantes (sin uso) o con un porcentaje de ocupación que no supera el 25% del amanzanamiento, y las tierras



La existencia de amplias superficies fraccionadas sin uso urbano en la periferia se remonta fundamentalmente a las primeras décadas del siglo XX cuando una importante cantidad de tierras fue subdividida, debido a un interés especulativo y no de real demanda, y permaneció sin ocupación efectiva hasta la actualidad. Reconociendo esta situación, el Plan de Desarrollo de 1971 sostenía que por muchos años la ciudad debía cancelar los proyectos de extensión de sus fraccionamientos urbanos (MBB, 1971: 97).⁶

La Ley Provincial 8.912 de Uso y Ocupación del suelo, sancionada en 1977, ejerció cierto control sobre este proceso, y por su parte, el Código de Planeamiento del año 1993 planteó entre sus lineamientos generales revertir el proceso de crecimiento disperso. No obstante, el proceso de urbaniza-

que en la actualidad presentan uso productivo intensivo. En este último caso, se estima que a corto-mediano plazo serán ocupadas con usos urbanos. Por otra parte, han sido ignorados los terrenos vacantes en el área urbana consolidada y no se contabilizaron las tierras fiscales. Una importante proporción de las tierras disponibles se encuentra amanzanada, por lo tanto en esos casos la superficie destinada a la apertura de calles ha sido excluida del cálculo. Para la delimitación de las tierras se empleó la imagen satelital (año 2010) proporcionada por el software *Google Earth* y se utilizó el SIG ArcView para realizar los cálculos.

6 En ese momento existían más de 1.900 hectáreas en fraccionamiento no materializado, y más de 100 hectáreas con apertura de calle y sin edificación.

ción a saltos ha continuado y el crecimiento se ha extendido más allá de la circunvalación.⁷

Diversos factores explican la presencia de las tierras privadas ociosas dentro de la trama urbana; en algunos casos aún no se hallan subdivididas o no están aprobadas, y en otros, la escasa demanda o la falta de interés de posibles compradores las mantiene en estado de “letargo”. En efecto, el crecimiento espacial de la ciudad puede canalizarse preferentemente hacia determinados sectores urbanos, relegando otras zonas menos favorecidas. De este modo se manifiesta “el carácter segmentado y concentrado en el tiempo y el espacio de la dinámica inmobiliaria de suelo” (Sabatini, 1982: 58).

Por otra parte, la existencia de superficies vacantes al interior del Anillo puede deberse a la retención de suelo fuera de la oferta del mercado a la espera de una mayor valorización, fenómeno de la denominada “propiedad de engorde” (Renard, 2000: 45). Es decir, se incorporará un terreno a la oferta cuando los precios de mercado se ajusten a las expectativas de ganancias del vendedor. Esta situación obliga a construir más allá de los predios ociosos, en tanto éstos se valorizan por el mismo proceso de urbanización.

En este contexto cabe recordar que la tierra constituye una reserva de valor y una forma de inversión segura y de bajo riesgo con relación a otras, especialmente en escenarios de inestabilidad económica. Por otra parte, invertir en tierras resulta generalmente un buen negocio, principalmente en áreas de expansión, puesto que el propietario obtiene un excedente producto de la valorización del suelo.

Resulta importante considerar que la especulación no es deseable socialmente puesto que ocasiona una asignación deficiente de los recursos, y transfiere recursos de la comunidad a los dueños de la tierra (Markusen, 1977: 4). La renta del suelo constituye un ingreso para el propietario que no se origina a partir de un esfuerzo productivo, puesto que la valorización de la tierra surge del accionar público y privado en el proceso de construcción urbana.⁸ Como explica Trivelli (1982: 25), “el fenómeno especulativo tiene a

7 El Plan Estratégico (2000: 105) reconoce esta situación como una de las debilidades de Bahía Blanca: “La ciudad se ha extendido de manera poco controlada, con un patrón de ocupación del suelo discontinuo y de baja densidad, condicionando la calidad de vida de importantes sectores de la periferia urbana.”

8 Ello explica la legitimidad y necesidad de capturar –mediante la implementación de diferentes instrumentos– parte de ese plusvalor para reinvertir en la ciudad, planteo que indudablemente provoca el rechazo de los sectores sociales que participan de su apropiación.

autopropagarse en el tiempo, ya que uno de los efectos nocivos que genera es la retención de suelos fuera de la oferta del mercado, agudizando la escasez relativa de terrenos y provocando alzas en los precios, siendo precisamente las alzas en los precios del suelo las que estimulan la especulación.”.

En efecto, la urbanización de la periferia se produce “a saltos” de acuerdo a la dinámica del mercado, esto es, a partir del crecimiento de núcleos suburbanos –como Barrio Parque Patagonia⁹–; mediante la promoción de loteos existentes (Palos Verdes) o nuevas subdivisiones (Las Cañitas); por la compra de suelo para la construcción de un conjunto habitacional; o en función del crecimiento espontáneo (formal e informal). El tiempo que transcurre entre el fraccionamiento, la adquisición del terreno y su ocupación efectiva es generalmente prolongado, e insume incluso décadas.

En este contexto es dable señalar que en los últimos quince años adquirió mayor relevancia la promoción de lotes con servicios y forestación, fundamentalmente en la zona alta de la ciudad. Estos loteos son desarrollados y comercializados por empresas inmobiliarias que ofrecen terrenos urbanizados, orientados fundamentalmente a familias de ingresos medio-altos.¹⁰ Asimismo, dos urbanizaciones cerradas –Bosque Alto Country Club y Solares Norte, localizados sobre la ruta 33 y el Camino de Circunvalación, respectivamente– incorporaron 470 nuevas parcelas (de 600 a 1.400 m²) al submercado para los sectores medio-alto y alto. Por otra parte, a fines de los años 90 se lanzó la ampliación del Barrio Patagonia en un terreno contiguo de 38 hectáreas con 410 nuevas parcelas (600 a 1.000 m²).

Mientras tanto, la expansión urbana también ha traspasado la Circunvalación, fundamentalmente en el sector noreste, mediante crecimiento espontáneo en el sector de Aldea Romana, como también por la construcción de conjuntos habitacionales o la incorporación de nuevos loteos como *Las Acacias*. Asimismo, al noroeste de la ciudad y próximo a la Ruta Nacional

9 El Barrio Parque Patagonia, de trazado radioconcéntrico y gran forestación, nació en la década de 1950 como un loteo suburbano de segundas residencias en la zona alta de la ciudad. Durante los 90 manifestó un importante crecimiento de viviendas permanentes de familias de ingresos medio-altos, favorecido por la concreción de importantes vías de comunicación.

10 Cabe mencionar *Altos de Independencia* y *Altos de Bahía* de Diógenes SA; *San Ignacio*, *Las Acacias*, *Los Teritos* y *Las Cañitas* de la empresa K&F; y *San Agustín* de Inmobiliaria Dignani. Localizados sobre la Circunvalación Norte, *Nova Terra*, incorporó al mercado parcelas de hasta 1.000 m², *Las Calandrias* –lindante al barrio cerrado *Solares Norte*– ofrece parcelas de 2.500 y 3.000 m², y Macagno Propiedades vende “chacritas” de 3.100 m² en *Altos del Norte* y lotes de 600 a 900 m² en *Portal Patagonia*.

Nº 35, el sector conocido como *Los Chañares* ha experimentado un crecimiento significativo en las dos últimas décadas y se ha convertido en una opción de residencia permanente.

En efecto, el proceso de urbanización avanza hacia los bordes de la ciudad, dejando tierras vacantes a su paso, y de este modo el “salpicado” de la mancha urbana se extiende dentro y fuera de la Circunvalación, que claramente favorece el crecimiento al mejorar la accesibilidad y la comunicación entre la periferia y el área central.

Dentro este contexto cabe recordar que el crecimiento poblacional de Bahía Blanca en los tres últimos períodos intercensales ha sido poco significativo (Tabla 1), por lo tanto la expansión de la mancha urbana no puede atribuirse principalmente a la demanda de suelo necesaria para absorber el incremento demográfico. En todo caso, la urbanización de la periferia respondería al modelo de crecimiento en extensión, debido a la creciente tendencia a vivir en áreas suburbanas verdes de baja densidad y a la disponibilidad de tierras a menor costo en algunos sectores de la franja periurbana, entre otros factores.

Tabla 1. Población total y variación relativa intercensal del partido y ciudad de Bahía Blanca.

Año	Partido de Bahía Blanca		Ciudad de Bahía Blanca	
	Población total ⁽¹⁾	Var %	Población total ⁽¹⁾	Var %
1960	153.631	28,7	126.669	43,8
1970	197.680	18,4	182.158	22,9
1980	234.047	16,3	223.818	16,2
1991	272.191	4,5	260.096	5,5
2001	284.776	5,8	274.509	-
2010	301.531 ⁽²⁾		- ⁽³⁾	

Notas: (1) La población total del partido comprende la población rural, y urbana de las localidades de Bahía Blanca, Ing. White, Gral. Cerri y Cabildo. La población de la ciudad de Bahía Blanca incluye Ing. White. (2) Datos provisionales del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2010. (3) Aún no se disponen de los datos provisionales para la ciudad de Bahía Blanca. Fuente: www.indec.gov.ar

Este proceso ha sido acompañado de la aparición de grandes equipamientos de consumo sobre vías rápidas de comunicación que constituyen un factor inductor de la urbanización y un elemento transformador de la morfología periurbana.

Resulta importante considerar que el crecimiento discontinuo y en extensión no sólo supone mayores costos en materia provisión de infraestructura, equipamiento y transporte público debido a la discontinuidad espacial y baja densidad poblacional, sino también una desarticulación urbana y social de la ciudad. Asimismo favorece la valorización de las tierras ociosas ubicadas entre los nuevos proyectos y el área urbana consolidada, al mejorar su situación relativa, provocando el encarecimiento del suelo para los sectores de menores recursos. Por otra parte, el tiempo y las distancias a recorrer se incrementan, así como también aumentan la movilidad, el número de viajes y la dependencia del automóvil para acceder a los lugares de trabajo, servicios y equipamientos en general.

Por lo expuesto en este apartado, se considera importante evaluar a continuación la disponibilidad de suelo al interior del Camino de Circunvalación, y analizar en qué medida estas tierras pueden albergar el futuro crecimiento de la ciudad.

2.1. Disponibilidad física de tierras vacantes

Como se mencionara anteriormente, al interior del Camino de Circunvalación existen aproximadamente 2.150 hectáreas capaces de absorber usos urbanos (Figura 2).¹¹

11 Estos cálculos no consideran la superficie de posible renovación (especialmente en el macrocentro) y aquella actualmente vacante en áreas residenciales consolidadas.

Tabla 2. Tierras privadas urbanizables al interior del Anillo de Circunvalación, clasificadas según zonificación del Código de Planeamiento Urbano, año 2010.

Zona según CPU	Subdivisión mínima (m ²)	Hectáreas disponibles	% del total
C3 (Centro Ejes de Crecimiento)	300	28	1,3
EUR (Extra urbano de reserva)	10.000	266	12,4
R1 (Residencial general de densidad media alta)	300	289	13,4
R2 (Residencial general de densidad media)	300	285	13,3
RM (Residencial mixto)	300	77	3,6
Rp1 (Residencial Parque de densidad baja)	600	616	28,6
Rp2 (Residencial Parque de densidad baja)	400	452	21,0
SUR2 (Suburbano residencial)	900	88	4,1
SURe (Suburbano recreativo)	2.000	42	2,0
TOTAL		2.145	100

Nota: (*) En el caso de la zona residencial mixta (RM) se considera que 38,5 ha están destinadas a vivienda, bajo el supuesto que el 50% de la superficie podría ser ocupado por uso industrial.

A partir de los datos obtenidos se desprende que habría en la ciudad 1.350 hectáreas vacantes, zonificadas por el Código de Planeamiento Urbano vigente como uso *residencial* en sus diferentes tipologías.¹² Se realizó entonces una estimación aproximada de la cantidad de población que estas tierras podrían albergar, conforme a dos hipótesis de densidades posibles.

Considerando una densidad promedio mínima de 80 hab./ha. en el caso del residencial general y mixto, y de 40 hab./ha en el residencial parque, se estima que 1.350 ha. asignadas a uso residencial en la periferia podrían absorber una cifra equivalente a un cuarto de la población actual de la ciudad (aproximadamente 73 mil personas). En tanto si se aumentara la densidad a 150 y 65 hab./ha, respectivamente, este número asciende a aproximadamente la mitad del volumen poblacional del año 2010 (129 mil habitantes).

12 Se contempló que un 20% de la superficie disponible permanecería vacante por retención fuera de la oferta. Por otra parte, no se ha considerado el suelo destinado a suburbano residencial y extraurbano de reserva, que supone 400 hectáreas adicionales.

Tabla 3. Hipótesis de densidad de población en zonas residenciales vacantes.

Zona	Sup. disponible (ha) *	20% de sup. en parcelas baldías (ha)	Densidad resid. mínima (hab./ha)	Pobl. mínima (hab.)	Densidad resid. máxima (hab./ha)	Pobl. máxima (hab.)
R 1 - R 2 - RM	490	123	80	39.237	150	73.569
Rp 1 - Rp 2	855	214	40	34.200	65	55.574
TOTAL	1.345	336		73.436		129.143

Nota: (*) A la superficie vacante designada para uso residencial, se resta un 20% que se considera permanecerá libre por la misma dinámica del mercado de suelo.

Ante el supuesto que Bahía Blanca no modificaría a mediano plazo la baja tasa de incremento poblacional, se puede afirmar que no existe escasez física de tierras para albergar el futuro crecimiento. En otras palabras, a corto-mediano plazo el proceso de expansión urbana no requeriría una magnitud de tierras superior al suelo vacante existente en las áreas periféricas. No obstante, es importante considerar que la disponibilidad física de tierras no supone necesariamente que haya fluidez en la oferta, ni tampoco que ésta sea accesible a los grupos sociales que la demandan. En este sentido puede existir escasez artificial de suelo para urbanizar.

Los distintos sectores de la periferia absorben la población de acuerdo al precio de suelo y la capacidad económica de los diferentes estratos sociales. En este contexto resulta llamativo que el 50% de la superficie vacante destinada a áreas residenciales (más de 1.000 ha.) corresponde a uso residencial parque; especialmente el Rp1 (616 ha), que por su tipología de tejido (viviendas unifamiliares y superficies mínimas de 600 m²) supone un mayor poder absoluto de pago por el suelo, una densidad poblacional baja, y consecuentemente mayores costos unitarios de urbanización.

La mayor disponibilidad de tierras urbanizables se encuentra en la franja norte-noreste-este donde el uso predominante es el residencial parque. El rango de valores comerciales de los lotes ofertados en esta zona es amplio, desde \$ 78 (promedio) el metro cuadrado en los barrios San Carlos y Paihuen en el sector norte de la ciudad, hasta \$ 336/m² en el Barrio Parque Patagonia. Los valores unitarios máximos se encuentran en Patagonia, y su entorno inmediato –entre la Av. Cabrera y este barrio parque–, donde la mayor superficie de los terrenos y el precio unitario del metro cuadrado exigen un nivel elevado de solvencia económica para acceder a la tierra.

Las condiciones ambientales y paisajísticas de la zona alta en la franja norte-noreste-este de la ciudad le confieren un valor intrínseco a estas tierras, que sumado a la subdivisión predial, convierten al lugar en un sitio ideal para promocionar desarrollos inmobiliarios para los grupos de mayores ingresos, que pueden adquirir la tierra mediante el ahorro o por intermedio de un crédito bancario.

A modo de ejemplo, un lote tipo residencial parque (Rp2) de 400 m², con un precio promedio de \$228 el metro cuadrado, requiere un poder absoluto de pago de \$91.200. Este valor representa el 85% del ingreso total familiar anual de los hogares pertenecientes al decil más solvente, según la Encuesta Permanente de Hogares (2do. trimestre 2010). Estas cifras demostrarían que el grupo que puede acceder a estas tierras es restringido; situación que se acentúa en el caso de las tierras Rp1 puesto que el precio promedio de un lote tipo es superior debido a una subdivisión predial mayor. Los grupos de menores recursos no disponen del nivel de ingreso, ni el ahorro o acceso al crédito que les permita afrontar en primer lugar, la compra de una parcela de estas características, y luego la construcción de la vivienda.¹³

Por su parte, las tierras urbanizables asignadas al uso *residencial de densidad media alta* (R1)¹⁴ se localizan fundamentalmente en el sector noroeste (179 ha), entre la Av. Alem y Don Bosco; en la zona sur sobre las márgenes del Arroyo Napostá (68,8 ha), y en el sureste entre la Circunvalación Interna y la Ruta Nacional N° 3 Sur (40,8 ha).

Con respecto a las tierras del noroeste, cabe diferenciar dos subsectores: el primero de ellos se encuentra comprendido entre Av. Alem y Zelarrayán. Estas arterias que concentran la actividad comercial del área, delimitan una zona diferenciada con respecto al resto de las tierras R1, y los valores comerciales oscilan entre \$100 y \$433/m² de acuerdo a la localización. En tanto el sector comprendido entre las calles Vieytes y Don Bosco se caracteriza por la importante superficie ocupada por conjuntos habitacionales planificados que le otorgan un perfil particular al área. El precio del suelo de los terrenos ofertados varía de \$78,5 a \$275/m².

Las tierras vacantes en el sector sureste se encuentran en una zona de menor valor comercial, donde el precio promedio del metro cuadrado ronda

13 En este contexto cabe recordar que el 50% de los hogares con ingresos del aglomerado percibe un ingreso total familiar inferior a \$ 2.800 por mes (EPH, segundo trimestre 2010).

14 Permite vivienda unifamiliar y multifamiliar de hasta 4 pisos.

los \$85 y un lote tipo de 400 m² cuesta \$35.000. Este sector acoge fundamentalmente la demanda de suelo del sector obrero de la ciudad. En tanto las 68,8 hectáreas próximas al Arroyo Napostá se encuentran localizadas entre un conjunto de asentamientos irregulares próximos a las márgenes del curso agua y la traza ferroviaria. Este sector, limitado por el arroyo y los grandes vacíos urbanos que provocan las tierras del ferrocarril, se caracteriza por la escasa accesibilidad, infraestructura y equipamiento. La actividad inmobiliaria en este entorno de estrato socio-ocupacional bajo es prácticamente inexistente, no habiéndose registrado ninguna oferta durante el período de análisis.

Por otra parte, se distinguen tres grandes subsectores en las tierras asignadas como *residencial de densidad media* (R2)¹⁵ que constituye la transición entre el tejido urbano y suburbano. El primero de ellos en la zona norte se encuentra comprendido principalmente entre el Camino Sesquicentenario, la Av. Alem, la Ruta N° 33 y la calle Mariano Reynal, y dispone de 123,5 ha. urbanizables. Esta área que se caracteriza por la presencia de quintas –algunas aún bajo producción hortícola–, predios dedicados a actividades recreativas y deportivas, y grandes superficies vacantes, paulatinamente se va convirtiendo en lugar de residencia de fin de semana y permanente. En este sentido, Villa Belgrano se ha instalado en el mercado de suelo como una alternativa –a pesar del déficit de infraestructura urbana–, que absorbe parte del crecimiento del sector norte. Cabe mencionar la cercanía a los loteos tipo residencial parque como Paihuen, Parque Norte y Bosque Alto. Los valores comerciales de los terrenos ofertados próximos a la Ruta N° 33 y la Av. Alem rondan los \$180/m², con un rango entre \$127 y \$204.

A las tierras disponibles en Villa Belgrano, se suman 17,9 ha. en los barrios Santa Margarita y San Cayetano; y 22,9 ha. en Villa Floresta, sobre la Ruta N° 33, donde aún se pueden encontrar algunas quintas en producción. En este último caso, la proximidad de la Cárcel mantuvo este sector en cierta medida relegado de la dinámica inmobiliaria, no obstante ha evidenciado un crecimiento significativo y puede captar parte de la demanda de suelo por parte de los grupos de ingresos medios en la zona norte de la ciudad. Los precios del metro cuadrado oscilan entre \$151 y \$406/m².

15 Permite vivienda unifamiliar y multifamiliar de hasta 3 pisos.

El segundo subsector se ubica en Villa Harding Green, un núcleo suburbano de principios del siglo veinte.¹⁶ A pesar de la conectividad que le brinda el Camino de Circunvalación Interna, esta área –ocupada predominantemente por el estrato socio-ocupacional medio-bajo y bajo– no ha evidenciado mayor dinámica inmobiliaria en los últimos años. Si bien dispone de 65 ha. ociosas, sólo registra dos ofertas de venta de parcelas de \$65 y \$92/m². Si bien este precio resulta comparativamente bajo con relación a otras zonas de la ciudad, este sector se encuentra alejado del área consolidada, en términos de distancia (a 8,5 km de la plaza central) y de accesibilidad a equipamiento y servicios, razón por la cual no resulta atractivo ni conveniente para el estrato medio.

En tanto el tercer subsector de tierras de uso residencial de densidad media, se concentra en Grünbein, con una disponibilidad de 28 ha. Este antiguo núcleo urbano vinculado a la actividad ferroviaria se encuentra prácticamente “fuera” de la dinámica inmobiliaria de la ciudad, y registró una sola oferta (\$111/m²). Si bien se halla a la vera de la Ruta Nacional N° 229, aproximadamente 10 km separan esta área del centro de la ciudad, y como sucede en Harding Green, la distancia incide en los costos de desplazamientos diarios y en la accesibilidad al equipamiento y servicios centrales, especialmente para la población de ingresos medio-bajo y bajo.

Las tierras privadas vacantes sujetas al uso *residencial mixto* (RM) se concentran en el oeste (7,2 ha.) y sur (67 ha.) de la ciudad. El primer agrupamiento se caracteriza por la baja calidad ambiental de este espacio ocupado por barrios precarios y asentamientos irregulares. A ello se suma las tierras del ferrocarril entre la calle Don Bosco y las vías férreas que como grandes vacíos urbanos contribuyen al aislamiento del área. Ocupado predominantemente por el estrato bajo, este sector permanece fuera del mercado formal, no obstante ha manifestado un importante crecimiento debido a la invasión de tierras.

En tanto, las tierras localizadas en la zona sur presentan una condición similar, puesto se encuentran aisladas entre el Arroyo Napostá y las tierras

16 A principios del siglo XX en este loteo privado –vinculado en sus inicios a la colectividad británica– se construyeron importantes residencias, algunas de las cuales aún se conservan en la denominada “zona de los castillos”. El mismo contó con todos los servicios básicos e incluso un tranvía eléctrico que lo conectaba con el centro de la ciudad. El proceso de ocupación cobró cierto impulso cuando la Municipalidad decidió construir un barrio de 150 viviendas para obreros; no obstante, a mediados de siglo Harding Green detuvo su crecimiento y no ha revertido su escaso desarrollo de las últimas décadas.

del ferrocarril, y próximas a sectores populares y asentamientos irregulares. Dentro de este contexto se estima que no recibirían ningún tipo de inversión privada por el momento.

Como se ha intentado demostrar, existe disponibilidad de suelo vacante en distintos sectores de la periferia urbana al interior del Anillo de Circunvalación; sin embargo la totalidad de las superficies analizadas no son susceptibles de ser urbanizadas en el corto plazo, en algunos casos debido a su baja calidad urbana actual.

Por otra parte, cabe recordar que el grado de concurrencia en el mercado de la tierra es generalmente bajo, lo cual supone que la cantidad demandada para absorber el crecimiento en un momento determinado no sea necesariamente satisfecha por la oferta en el mercado, ya sea por los atributos del suelo o por el precio. En este sentido, la tierra vacante no resulta accesible a todos los estratos sociales. Una importante proporción de las superficies urbanizables se encuentra en la zona alta, donde el uso dominante es el residencial parque, orientado fundamentalmente al estrado medio-alto. Las tierras más asequibles en términos económicos para la población de menores recursos se encuentran en sectores de menor accesibilidad y calidad urbano-ambiental, y en general, alejados del área mejor equipada y servida. Para el estrato de menores ingresos, la distancia supone un mayor costo, no sólo en términos de transporte, sino fundamentalmente de acceso al trabajo, equipamiento y servicios.

Dentro de este contexto, es dable señalar que el submercado de terrenos ofertados en la prensa durante el año 2010 con una superficie inferior a 500 m² registra como precio mínimo del metro cuadrado, \$40 en Villa Delfina en el sector sudoeste, y \$44 en el barrio Thompson, entre la traza ferroviaria y el Arroyo Napostá. El precio de estos lotes (\$20 mil y 15 mil respectivamente) equivale como mínimo al doble del ingreso total familiar anual de los hogares más pobres (decil 1), y supera el ingreso que percibe en un año una familia perteneciente al segundo decil (EPH, segundo trimestre 2010).

Resulta importante considerar que la cobertura de infraestructura urbana es deficiente en distintos sectores de la periferia, a excepción de los loteos con servicios y aquellos núcleos más consolidados.¹⁷ La extensión de las redes acompaña el proceso de crecimiento y consolidación de las diferentes

17 Algunos sectores disponen de agua, energía eléctrica y gas, no existen prácticamente desagües cloacales, incluso en sectores consolidados.

áreas, y tiende a concretarse una vez que se logra un nivel elevado de ocupación del espacio. La cercanía a la trama urbana consolidada puede “acelerar” la llegada de la infraestructura, no obstante dependerá de la capacidad económica de la población para afrontar los costos de las conexiones. En síntesis, la disponibilidad de tierras efectivamente urbanizadas en la periferia –a excepción de los nuevos loteos con servicios– no resulta significativa.

2.2. El nuevo Plan Director del Periurbano Bahiense y la expansión de la ciudad

La reciente formulación del *Plan Director del Periurbano Bahiense* (Ordenanza N° 15.637) instaló en el debate una vieja discusión sobre la existencia (o no) de vacíos en condición de ser urbanizados en la ciudad y la necesidad (o no) de ampliar la zona destinada a usos urbanos. Este Plan, sancionado en mayo de 2010 pero aún no convalidado por el gobierno provincial, plantea “Instrumentar un mecanismo de habilitación de desarrollos suburbanos en concurso de propuestas, destinados a receptar el aumento poblacional y a ampliar la oferta de suelo, con calidad en materia de espacios públicos y áreas de servicio a la ciudad.”¹⁸ Propone incrementar la oferta de suelo puesto que considera que “el suelo aún sin fraccionar de propiedad de particulares disponibles dentro del llamado ejido alcanza hoy sólo a un 7% del total de la superficie”; ello supone 783 ha. vacantes para ser fraccionadas. Si bien los considerandos de la ordenanza no señalan que existe un 13% de la superficie del ejido loteada sin ocupar, reconoce “que se verifica además que un porcentaje significativo de suelo urbanizado dentro del ejido permanece ocioso, y en buena medida se halla por completo fuera del tráfico inmobiliario”.¹⁹

Surge entonces la pregunta de por qué ampliar el área urbana cuando en realidad existen, según la información catastral, aproximadamente 2.200 hectáreas privadas vacantes al interior del ejido urbano. Teniendo en cuenta

18 El Plan no especifica cuál es la cantidad de hectáreas involucradas en la expansión del ejido. La Ordenanza “determina la existencia de un ‘cupo urbanizador’ para los usos residenciales a asignar quinquenalmente mediante un concurso de propuestas de desarrollo”. En febrero de 2011 el Honorable Concejo Deliberante aprobó por mayoría el primer cupo de 4.200 nuevas parcelas.

19 El 13% –cifra publicada en un documento del Departamento Municipal de Catastro en: <http://www.hcdbahiablanca.gov.ar/agendadesarrollodoc.php>- implica 1.430 hectáreas ociosas que se encuentran loteadas al interior del ejido.

estos datos, y lo planteado en el apartado anterior del presente trabajo, es dable cuestionar la conveniencia de llevar adelante esta medida en vez de implementar *en primera instancia* distintos instrumentos a fin de movilizar el suelo urbano ocioso. Con relación a esto último, el Plan Director establece a modo enunciativo –sin desarrollar la forma de instrumentarlo– que deberá continuarse en una “segunda etapa” con “el impulso a nuevas intervenciones dentro del ejido, en sectores formalmente urbanizados con alta concentración de suelo ocioso, como forma de ampliar a oferta de suelo y consolidar el espacio urbano.” Cabe cuestionar cuál es el motivo de ampliar el ejido urbano en *primer* lugar. En este caso, ciertamente “el orden de los factores alterará el producto”.

En este contexto, resulta importante considerar que la transformación de tierra rural en suelo urbano constituye un excelente negocio para los propietarios debido a la valorización que sufren los inmuebles producto de esta decisión. La tierra vale por lo que se puede construir en ella; es más, el valor se establece por las expectativas de desarrollo²⁰. En otras palabras, el transcendido de la intención pública de ampliar el ejido seguramente ocasionó el incremento de los precios de las tierras involucradas, antes que se sancionara el plan. Por otra parte, una destacable –pero muchas veces ignorada– particularidad de este mercado es que el aumento de la oferta de suelo urbano no garantiza una declinación de los valores, por la cual difícilmente los terrenos vacantes existentes en la ciudad serán más accesibles a los grupos de menores ingresos a partir de la implementación del Plan.

Un aspecto central de la nueva ordenanza es la creación del *distrito periurbano calificado* (PUC) destinado al uso residencial de baja densidad de ocupación, con subdivisión mínima de 1.000 y 2.500 m² (FOS y FOT de 0,40), en una zona de valor paisajístico.²¹ Claramente esta ampliación del área urbana responde a las tendencias del mercado evidenciadas en las últimas décadas y está orientada a los grupos de mayor solvencia económica

20 Carreras Moysi (1995: 18) sostiene que “El precio del suelo no urbanizado se establece, asimismo y fundamentalmente, a partir de la expectativa sobre la capacidad económica, y hábitos de consumo, de los grupos sociales y actividades que se espera se sitúen en la zona. Esta expectativa se basa en la división socioeconómica del espacio, es decir, en la apropiación que distintos grupos y actividades hacen de distintas zonas de la ciudad y sus áreas de crecimiento.”

21 También establece la creación de los distritos *centro de servicios suburbanos*, *frente de servicios a vialidad* y *periurbano a reestructurar*; así como también *centros de interés turístico-ambiental* (CITA) en el área rural. Estos distritos se encuentran localizados a la vera del Camino de Circunvalación, fundamentalmente en el tramo NO-N-NE.

que efectivamente pueden acceder a esta tipología. En este contexto, es dable recordar que existen aproximadamente 1.000 ha. vacantes, al interior de la circunvalación, zonificadas como uso residencial parque, y además se verifica una importante cantidad de lotes tipo barrio parque sin edificar en la ciudad. ¿Por qué incrementar entonces la oferta de suelo para el segmento social de mayores ingresos?

El modelo de ciudad *deseado* sustenta la formulación de todo Plan; ante esta nueva normativa se debate sobre la expansión urbana en baja densidad versus la densificación y consolidación. Sin duda las implicancias económicas, sociales y urbano-ambientales de promover uno u otro, exigen y ameritan una seria evaluación de sus costos y beneficios; valoración que en el contexto del plan del periurbano no está clara.

3. Diferenciación socioeconómica y espacial del crecimiento urbano

Como es de esperar, los valores inmobiliarios implican una diferenciación socioespacial, puesto que sólo aquellas personas que gozan de un nivel de ingreso acorde al precio de la tierra podrán acceder formalmente a ella. De este modo, los grupos sociales tienden a ocupar el espacio de acuerdo a su capacidad de pago, favoreciendo la conformación de áreas residenciales relativamente homogéneas en su interior y diferenciadas entre sí.

El desplazamiento de población del estrato medio-alto hacia la periferia, fundamentalmente en el sector norte-noreste, ha dado lugar a un importante crecimiento residencial en el área, así como también la aparición de desarrollos inmobiliarios, como loteos tipo barrio parque y urbanizaciones cerradas. Este proceso ha incidido en la valorización del espacio, convirtiéndose esta franja de la ciudad en un submercado de suelo orientado principalmente a la población de este nivel de ingresos.

Es dable considerar que la diferenciación socioespacial se ve favorecida por la normativa urbana que establece el residencial parque como uso dominante en este sector de la ciudad, donde además se concentra la mayor disponibilidad de tierras vacantes.

Como se ha demostrado, los precios del suelo en este sector de la periferia bahiense y la superficie predial mayor implican un poder absoluto de

pago superior. De este modo, los grupos más solventes que optan por este espacio están dispuestos a pagar un “sobreprecio” para acceder a los terrenos con carga social positiva. Se verifica entonces una estructura de precios del suelo que refleja el poder de compra de sus ocupantes.

Mientras tanto, aquellas áreas de la periferia urbana que no registran una demanda de tierras por parte de los grupos más solventes –y por ende tienen menor valor–, son ocupadas por la población de estrato medio y medio-bajo. Ello sucede fundamentalmente en el sector noroeste y parte del este, que también constituyen la alternativa de localización de los conjuntos habitacionales, por el precio de la tierra y la normativa urbana.

A ello se suma las soluciones habitacionales informales de un número importante de familias, incapaces económicamente de acceder a la tierra y la vivienda; para ellos las tierras públicas ociosas constituyen un lugar donde asentarse.²² Estas áreas, caracterizadas por las condiciones precarias de habitabilidad, se localizan principalmente en la franja oeste-sudoeste-sur de la ciudad, donde la dinámica inmobiliaria es significativamente menor. Estos terrenos más baratos presentan peores condiciones en términos de calidad urbana, dotación de infraestructura y equipamiento, accesibilidad y articulación con la ciudad; y concentran por lo tanto los hogares más desposeídos (Trivelli, 1987: 15). Por tales motivos, entre otros, estas áreas de la ciudad no despiertan el interés de los inversores privados, ni logran atraer a la población de un mejor poder adquisitivo. Claro está que requieren de la intervención y asistencia del Estado para mejorar su calidad urbana y de vida, y así romper este “círculo vicioso”.

En este sentido, la diferenciación socioespacial se acentúa en función de un comportamiento selectivo de las inversiones de capital, que también contribuye a mayores valores relativos de la tierra. La localización sobre la Av. Cabrera de *shopping centres*, hipermercados, hotel, concesionarias de autos, etc., constituyen una muestra de ello. La segregación residencial no sólo se vincula al prestigio que subjetivamente se le asigna al espacio, sino que también, con una serie de aspectos que objetivamente diferencian la calidad física y funcional de los barrios en la ciudad (Trivelli, 1981: 57).

22 Cabe señalar que 39 ha. de tierras fiscales han sido destinadas al Programa Federal de Construcción de Viviendas, donde se han construido 299 unidades habitacionales y 534 se encuentran en ejecución.

Para concluir, se estima que existe una marcada tendencia a consolidar un patrón de segregación²³ a gran escala –a nivel de grandes sectores– en el proceso de crecimiento urbano de Bahía Blanca. En este sentido, se observa que los estratos alto y medio-alto tienden a concentrarse en el norte y noreste de la periferia (la zona alta); los grupos medio y medio-bajo en el noroeste, parte del este, y sudeste; y los pobres fundamentalmente en la franja oeste-sudoeste-sur (zona baja).

En definitiva, la segregación resulta favorecida por los precios del suelo, la dinámica inmobiliaria de los distintos submercados y la normativa urbana, entre otros factores.

El análisis de la consolidación de este patrón en el proceso de ocupación de las tierras vacantes de la periferia de Bahía Blanca requiere tiempo; asimismo habrá que esperar los resultados del Censo 2010 para evaluar la distribución espacial de la población según estrato socioeconómico y su evolución con respecto a censos anteriores.

Reflexiones finales

Se ha procurado demostrar que no existe escasez física de suelo capaz de absorber el crecimiento a corto-mediano plazo. Si bien la baja tasa de incremento poblacional no representaría una demanda importante de tierras, las tendencias del mercado –respaldadas por la normativa vigente y la recientemente sancionada– promueven un patrón de expansión urbana en baja densidad.

La operatoria del mercado y los precios del suelo conllevan una diferenciación socioespacial en el proceso de ocupación del espacio, marcada por la capacidad económica de la población para acceder a la tierra, que en el caso de Bahía Blanca –como tantas otras localidades– se ve favorecida por la normativa urbana. De este modo, el crecimiento de la ciudad en la periferia evidencia cierta tendencia a consolidar un patrón de segregación a gran escala. La morfología urbana acompaña este proceso mediante la conformación de áreas diferenciadas: una periferia con una fisonomía de

23 Se entiende por *segregación residencial* el grado de proximidad espacial o de concentración territorial de familias de una misma condición social, independientemente del criterio utilizado para determinar esta última (Sabatini, 1999: 3). Este concepto se refiere a un fenómeno espacial que puede manifestarse en distintas escalas geográficas dentro de la ciudad.

“suburbio verde” y unifamiliar en el norte-noreste; una periferia más densa de conjuntos habitacionales y viviendas de estrato medio y medio-bajo en el noroeste y este; y una periferia pobre que crece fuera del mercado formal en el sector sudoeste y sur. Cabe señalar que esta distribución socioespacial de la población coincide con la distinción de áreas según la aptitud del medio natural para la expansión urbana.

Dentro del contexto planteado, el Estado no puede desentenderse de su función de orientar y ordenar el crecimiento de la ciudad, e intervenir ante tendencias que respondan exclusivamente a la lógica e intereses del mercado. Por tal motivo, la toma de decisiones en materia de política pública requiere de un conocimiento acabado del funcionamiento de este mercado, que se diferencia del de otros bienes.

Bibliografía

- CARRERAS MOYSI, B. et al. (1995). “Una política activa de suelo”. En *Revista Ciudad y Territorio*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, Vol. III, N° 103.
- MARKUSEN, J. y SCHEFFMAN, D. (1977). *Speculation and monopoly in urban development: analytical foundations with evidence for Toronto*. Toronto, University of Toronto Press. 152p.
- Municipalidad de Bahía Blanca (1971). *Plan de Desarrollo de Bahía Blanca*. Bahía Blanca.
- Municipalidad de Bahía Blanca (2000). *Plan Estratégico Bahía Blanca*. Bahía Blanca.
- RENARD, V. (2000). “Planificación urbana y mercados de suelo urbano. Un padrón de intervenciones públicas”. En: Iracheta Cenecorta, A. y Smolka M. (Coords.) (2000). *Los pobres de la ciudad y la tierra*. México, El Colegio Mexiquense, Lincoln Institute of Land Policy.
- SABATINI, F. (1982). “Alza y caída de los precios del suelo en Santiago, 1980-1981”. Santiago, CIDU-IPU, Documento de Trabajo N° 129. 182 p.
- SABATINI, F. (1999). *Tendencias de la segregación residencial urbana en Latinoamérica. Reflexiones a partir del caso de Santiago de Chile*. Santiago, Instituto de Estudios Urbanos, Documento Serie Azul N° 29. 11 p.
- TRIVELLI, P. (1981). “Elementos teóricos para el análisis de una nueva política de desarrollo urbano: Santiago de Chile”. En *Revista Iberoamericana de Planificación*, México, Vol. XV, N° 60, Diciembre. pp. 44-69.
- TRIVELLI, P. (1982). “Accesibilidad al suelo urbano y la vivienda por parte de los sectores de menores ingresos en América Latina”. En *Revista EURE*, Santiago, Vol. IX, N° 26, pp. 7-32.
- TRIVELLI, P. (1987). “Algunas reflexiones generales acerca del comportamiento del mercado de suelo en ciudades chilenas”. En *Revista Medio Ambiente y Urbanización*, Buenos Aires, CLACSO, N° 21, pp. 11-18.
- ZINGER, A. et al. (1990). “Bahía Blanca: análisis de la aptitud del medio natural para la expansión urbana.” En *Revista Universitaria de Geografía*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, Vol. IV, N° 1 y 2, pp. 79-97.