

Expansión urbana y desarrollo sostenible: Desafíos y propuestas para una ciudad equilibrada



OBSERVATORIO DE
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



OBSERVATORIO DE
POLÍTICAS PÚBLICAS

Abril 2026



Expansión urbana y desarrollo sostenible: Desafíos y propuestas para una ciudad equilibrada

1. Introducción.....	2
2. Planificación.....	2
2.1 ¿Por qué es necesaria la planificación?.....	2
2.2 Herramientas fiscales y de planificación.....	3
2.3 Monitoreo y Evaluación.....	6
3. Marco conceptual y tipologías de crecimiento urbano.....	7
3.1 El desarrollo sostenible.....	7
3.2 La planificación territorial.....	8
3.3 Tipologías de crecimiento urbano.....	9
4. Experiencias de modelos internacionales.....	10
4.1 Barcelona, España.....	10
4.2 Portland, Estados Unidos.....	10
4.3 Curitiba, Brasil.....	11
4.4 Green Belt Policy.....	12
5. Conclusiones.....	12
6. Referencias.....	14

¿Cómo citar este documento?

Goyanes, B.; Martínez, C. (2025). *Expansión urbana y desarrollo sostenible: Desafíos y propuestas para una ciudad equilibrada*. en Observatorio de Planificación Territorial de Fundación Metropolitana.



1. Introducción

En las últimas décadas, las ciudades argentinas han atravesado un proceso sostenido de expansión territorial —también denominado crecimiento de la mancha urbana— que, lejos de haber sido planificado, respondió mayormente a lógicas dispersas, de baja densidad y con escasa articulación entre vivienda, servicios e infraestructura. Este patrón de desarrollo ha contribuido a consolidar ciudades extensas, fragmentadas y costosas, que reproducen desigualdades sociales y generan impactos ambientales cada vez más difíciles de revertir.

Este informe se propone analizar estas formas de crecimiento urbano y discutir sus implicancias para el desarrollo sostenible. A partir del análisis de datos recientes y estudios sobre los principales aglomerados del país, se indagan los efectos de la urbanización desordenada en términos de presión sobre el suelo, pérdida de áreas verdes, aumento de emisiones, ineficiencia en la provisión de servicios y deterioro en la calidad de vida. Lejos de tratarse de una problemática técnica o sectorial, la expansión descontrolada de la ciudad está íntimamente vinculada con procesos sociales, económicos y ambientales que configuran las condiciones del habitar urbano.

En ese marco, también se abordará el concepto de desarrollo sostenible y su vínculo con la planificación territorial. El objetivo del informe no es ofrecer un conjunto cerrado de políticas públicas, sino aportar herramientas para comprender cómo están creciendo nuestras ciudades y por qué resulta urgente planificar de otro modo.

2. Planificación

2.1 ¿Por qué es necesaria la planificación?

Actualmente, más del 90% de la población argentina reside en zonas urbanas. Esta cifra, que supera ampliamente el promedio global (56%, según el Banco Mundial en 2023), evidencia la centralidad de las ciudades en la vida social, económica y política del país. Sin embargo, esta concentración demográfica no ha ido acompañada de un desarrollo urbano ordenado. Por el contrario, muchas ciudades argentinas se han expandido de manera desorganizada, extendiendo su superficie mucho más allá del ritmo de crecimiento poblacional.



El crecimiento urbano no es un proceso exclusivamente técnico o natural: es, ante todo, una construcción social y política. La manera en que se organiza el espacio urbano condiciona el acceso a bienes y servicios esenciales —como vivienda, salud, educación, transporte o empleo—. Por ello, la planificación territorial no puede entenderse sólo como una herramienta de diseño urbano, sino como un instrumento fundamental para garantizar mayor equidad. En ausencia de planificación, el crecimiento tiende a reforzar desigualdades ya existentes y a reproducir una ciudad fragmentada, con zonas bien servidas y otras marginadas del acceso a infraestructura básica.

Uno de los principales problemas del modelo vigente es su alto consumo de suelo combinado con una baja densidad poblacional. Como demuestran los informes de CIPPEC (2018) y Tejido Urbano (2025), numerosas ciudades han incrementado su superficie urbanizada en proporciones muy superiores al crecimiento de su población. Este desequilibrio genera impactos muy concretos: mayores costos en infraestructura, redes de transporte poco eficientes, presión sobre suelos productivos y áreas ambientalmente valiosas, además de una dependencia creciente del automóvil particular.

Existen distintas formas de crecimiento urbano. La densificación del tejido existente —conocida como infill— es la más eficiente, ya que permite aprovechar la infraestructura instalada y promover una ciudad más compacta. En contraste, el crecimiento en los bordes (extensión) o el desarrollo discontinuo y fragmentado (leapfrog) tienden a generar enclaves urbanos mal conectados y de difícil integración. Este último, que predomina en muchos aglomerados argentinos, presenta los mayores desafíos. Frente a este escenario, la planificación no debe entenderse como una limitación al crecimiento, sino como una estrategia para guiarlo hacia modelos más justos, eficientes y sostenibles.

2.2 Herramientas fiscales y de planificación

Las áreas urbanas y metropolitanas contemporáneas funcionan como sistemas integrados. Según la OECD, el diseño e implementación de políticas territoriales eficaces requiere actuar sobre la escala geográfica adecuada. Sin embargo, los límites administrativos tradicionales (como municipios o provincias) no logran reflejar la realidad socioeconómica en la que se desarrollan las actividades cotidianas de la población. Por lo tanto, hay dinámicas vinculadas al empleo, a la movilidad



cotidiana, al ambiente, al acceso a servicios y el uso del suelo que exceden los límites administrativos. De esta manera, surge el enfoque de áreas funcionales como una herramienta clave de planificación territorial, al permitir abordar los procesos urbanos y regionales en función de las interdependencias reales entre territorios, y no únicamente en divisiones administrativas formales (OECD 2020).

Además, la OECD subraya que la falta de correspondencia entre las unidades administrativas y el territorio funcional suele derivar en diagnósticos incompletos y, en consecuencia, en políticas públicas ineficaces. En particular, hacen referencia a como la construcción de indicadores socioeconómicos exclusivamente a partir de unidades administrativas puede generar distorsiones significativas, este fenómeno se conoce como El Problema de la Unidad de Área Modificable (MAUP por sus siglas en inglés). Menciona Openshaw que este sistema logra resaltar que los resultados de cualquier análisis territorial depende parcialmente de las áreas utilizadas para este análisis. Por lo que, las áreas funcionales permiten producir indicadores más precisos y representativos, al basarse en los flujos reales de movilidad y relaciones económicas (OECD, 2020).

Desde la perspectiva de la OECD, la movilización de recursos internos, es fundamental para financiar políticas públicas sostenidas y avanzar hacia los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Los sistemas tributarios permiten garantizar servicios públicos, invertir en infraestructura y reducir desigualdades. Aún así, en muchos países de Latinoamérica persisten las limitaciones en la capacidad fiscal, una amplia economía informal, flujos financieros ilícitos, y presiones por mantener incentivos fiscales que no siempre funcionan, todo esto dificulta la planificación territorial a mediano y largo plazo (OECD, 2025).

En ese sentido, a la hora de abordar la forma de financiación del gasto público en términos de ordenamiento metropolitano se pueden describir distintos modelos. El modelo de un solo nivel, donde las decisiones sobre impuestos y gastos metropolitanos quedan a cargo de un único cuerpo político, lo que implica la fusión de las tareas de cada municipio (Bird y Slack, 2005). El modelo dos niveles, que consiste en un cuerpo de gobierno de nivel superior (región, distrito u área metropolitana). Este nivel superior proporciona servicios en el ámbito regional, que tienen la vocación de generar economías de escala y externalidades positivas, mientras que los niveles inferiores son responsables de los servicios de naturaleza



local. Los efectos de redistribución se logran en el nivel superior mediante una combinación de impuestos y políticas de gasto con proporciones uniformes en toda la región, cuya contribución depende del tamaño de la base fiscal de la jurisdicción (Kitchen, 2002).

Luego, está el modelo de Cooperación Voluntaria, que se refleja en los acuerdos intermunicipales para la coordinación y ejecución de servicios específicos. Estas formas de cooperación conllevan un grado de integración administrativa, donde las municipalidades conservan su autonomía en lo que refiere a gastos e impuestos. Y por último, el modelo de los Distritos con un Objetivo Especial, conformadas por juntas cuyo control indirecto es ejercido por los consejos municipales y son responsables de la gestión de servicios como el transporte, el suministro de agua, la recolección de residuos y el desarrollo económico, así como de la creación de impuestos, la fijación de precios y otras decisiones políticas (Bird y Slack, 2005).

Se hace siempre necesaria cierta forma de estructura regional para que las ciudades puedan aprovechar las oportunidades de desarrollo (Jeroen Klink, 2005). La fragmentación dentro de la dimensión político-administrativa a nivel metropolitano tiende a generar que los funcionarios electos no cooperen ni coordinen con las autoridades de otras jurisdicciones; provoca además una desigual distribución de los recursos fiscales, y ausencia de planificación desde una perspectiva regional. Cabe destacar el aporte de Tiebout (1956), quien planteaba que dicha gobernabilidad fragmentada presionaría a cada gobierno local por una combinación más eficiente entre impuestos y servicios urbanos ya que los ciudadanos “votarían con los pies”, aunque esto se traduciría en una mayor competencia y/o rivalidad entre ciudades para atraer inversiones, empresas, programas públicos, obras de infraestructura y equipamiento, etc. (Ramírez de la Cruz, 2012).

En el caso argentino, la fragmentación y debilidad municipal presentan importantes dificultades. La expansión urbana dispersa, la suburbanización de baja densidad y la ocupación de suelo sin regulación adecuada han profundizado desigualdades sociales y territoriales, especialmente en áreas metropolitanas (ONU-Hábitat, 2018). Estos procesos se desarrollan en un contexto de planificación fragmentada y finanzas municipales débiles, lo que limita la autonomía local y la capacidad de inversión sostenida en infraestructura y servicios urbanos.



2.3 Monitoreo y Evaluación

Ante este escenario, el monitoreo y la evaluación son herramientas centrales para la implementación de la Política Nacional Urbana. La creación del Observatorio Federal Urbano (OFU) fortalece la producción de información urbana con el apoyo de herramientas como el ATLAS ID y el índice de Ciudades Prósperas. Estos sistemas permiten analizar dinámicas territoriales a partir de indicadores comparables y multidimensionales, mejorando la toma de decisiones basada en evidencia y la capacidad de ajuste de las políticas urbanas (ONU-Hábitat, 2018).

CIPPEC propone una metodología llamada planificACCIÓN cuyo objetivo es asociar la planificación a la acción concreta. Está dirigida a quienes toman las decisiones en el sector público, privado, académico y de la sociedad civil. Esta herramienta busca dejar atrás enfoques centrados exclusivamente en el diseño normativo o en diagnósticos técnicos aislados. Al combinar diagnóstico perceptivo, análisis cuantitativo y co-creación de proyectos con actores locales, para fortalecer la gobernanza local y metropolitana, promueve la coordinación interjurisdiccional y orienta intervenciones estratégicas basadas en evidencia. De este modo, contribuye a avanzar hacia ciudades más equitativas, resilientes y sostenibles, superando las limitaciones estructurales de la planificación urbana en Argentina (CIPPEC, 2018).

Dentro de los indicadores¹ de monitoreo de la expansión urbana² encontramos aquellos referidos a las áreas verdes urbanas, que buscan dar cuenta de la calidad ambiental y la biodiversidad urbana. Como por ejemplo la superficie de área verde por habitante o su porcentaje con respecto a la superficie total de la ciudad. Otros son los referentes a la cobertura de servicios, como el agua potable, desagües cloacales, viviendas deficitarias (condiciones edilicias y situación regular o irregular de la tenencia). Siempre hay una clara relación en los indicadores entre las

¹ Para tener una idea general de algunos indicadores puede ser útil consultar: Guía de herramientas de gestión para municipios: gestión por resultados / Delfina Irazusta. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Konrad Adenauer Stiftung, 2019. Enlace: [Manual HdeG 1 FINAL 01](#)

² Para más indicadores se puede consultar el “Sistema de Indicadores y Condicionantes para Ciudades Grandes y Medianas” del Gobierno de España. [U0722854.pdf](#)



proyecciones demográficas y la dotación y la accesibilidad -en términos de distancia y proximidad³ - a los bienes y servicios, dada su distribución espacial (Reyes Paecke y Barrera Melgarejo, 2019). Por ejemplo el indicador del crecimiento de la mancha urbana, entendida como la razón entre la tasa de consumo de tierras urbanas y la tasa de crecimiento de la población; o el “Factor de Ocupación Real”, entendido como la relación entre la superficie construida total y la superficie de la manzana (IDECOR, 2021).

3. Marco conceptual y tipologías de crecimiento urbano

3.1 El desarrollo sostenible

Hablar de desarrollo sostenible implica preguntarnos cómo habitamos el presente sin agotar las condiciones que hacen posible el futuro. Desde una mirada ecológica, esto requiere reconocer que el territorio no es un recurso infinito y que cumple funciones fundamentales para el sostenimiento de la vida como la regulación hídrica, la conservación de la biodiversidad o la producción de alimentos. Tal como lo plantea Naciones Unidas (2023), el desarrollo sostenible supone equilibrar tres dimensiones —económica, social y ambiental— sin que ninguna avance a costa de las otras. Cuando ese equilibrio se rompe, por ejemplo, al expandir la urbanización sobre suelos naturales o rurales en nombre del crecimiento económico, el resultado no es progreso, sino fragilidad.

Los datos relevados en los informes de CIPPEC (2018) y Tejido Urbano (2023) muestran que muchas ciudades argentinas vienen siguiendo un patrón de expansión que va en contra de esa sostenibilidad: un crecimiento que consume suelo a un ritmo mayor que el crecimiento poblacional, reduce la densidad urbana y avanza sobre áreas con valor ecológico. A esto se suma la falta de planificación y la desconexión entre usos del suelo, servicios e infraestructura. La consecuencia no es solo ambiental, sino también social: se consolidan ciudades extensas, fragmentadas y desiguales, que no garantizan condiciones equitativas de acceso al hábitat. Así, el desarrollo sostenible debe pensarse en relación con la planificación territorial. Si se

³ La referencia a la distancia busca representar los usuarios potenciales definiendo una determinada distancia, mientras que la proximidad expresa al número de usuarios con acceso a dicho bien/servicio.



ignoran las dinámicas de expansión y su impacto, el riesgo es consolidar ciudades cada vez más extensas, desiguales y frágiles.

Este debate no es nuevo. El origen del término “sostenible” proviene de la Comisión de Brundtland en 1987, donde la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo desarrolló un informe titulado “Nuestro Futuro Común”. Allí se utilizó el término sostenible para aludir a aquellos desarrollos que aseguren la satisfacción de necesidades en el presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las propias (“Nuestro Futuro Común” 1987). Se buscó echar luz sobre las limitaciones que imponen los recursos naturales, así como el impacto de la tecnología, la organización social, las actividades humanas en general sobre la biosfera. Estos primeros informes fueron dando forma a un abordaje en base a tres líneas: el crecimiento económico, la inclusión social y la protección del medio ambiente.

3.2 La planificación territorial

Siempre que pensamos en territorio lo solemos asociar a algo fijo, sin tener en cuenta que el territorio contempla múltiples actores, instituciones, recursos (bienes/servicios). Ya Oscar Oszlak (2019) daba cuenta de que quien ejerce un dominio sobre el espacio urbano condiciona el uso de los bienes y servicios implantados en él como la vivienda, la industria, espacios verdes, etc. Por lo que la planificación urbana se vuelve un eje importante para pensar en el *derecho al espacio* o *hábitat digno*, es decir, aquellas externalidades que están imbricadas con la localización de la vivienda tales como la infraestructura económica, educativa, de salud, de transporte, de recreación, trabajo, etc. El goce de oportunidades sociales y económicas asociadas a la localización de la vivienda, ya que los bienes y servicios están desigualmente situados.

Como señalan los informes de CIPPEC (2018) y Tejido Urbano (2023), los principales aglomerados urbanos en la Argentina desbordan con frecuencia los límites administrativos tradicionales. Esta superposición de competencias y descoordinación en transporte, servicios e infraestructura evidencia que la planificación territorial requiere una construcción política e institucional a escala metropolitana y regional.

Es por esto que la planificación no puede limitarse a ordenar calles y viviendas, sino que constituye un instrumento central para integrar las dimensiones económicas,



sociales y ambientales. Una ciudad compacta favorece un acceso más equitativo a servicios y protege los suelos de valor productivo, además de reducir los costos en infraestructura. El desarrollo de las ciudades con reglas claras y espacios planificados garantiza que el lugar de residencia no sea un factor de exclusión, sino un acceso a derechos básicos y oportunidades.

3.3 Tipologías de crecimiento urbano

Estas desigualdades se tienden a incrementar cuando no hay una planificación detrás del crecimiento urbano. La expansión de las ciudades puede adoptar distintas formas, cada una de ellas con impactos específicos. Se reconocen tres tipologías principales; el asociado con la densificación en el uso del suelo (infill), que supone un uso más intensivo del suelo y se traduce en un crecimiento vertical; el crecimiento asociado a la expansión de la trama urbana, crecimiento horizontal o en los bordes; y el “salto de rana” o *leapfrog*, caracterizado por un crecimiento discontinuo y fragmentado (Poore, 2023).

Entre las causas de este desarrollo discontinuo están los factores asociados a la conectividad, a la mayor disponibilidad de infraestructura de transporte, como por ejemplo las autopistas, que permiten reducir horarios de viaje y por ende vivir más lejos de donde se trabaja. Por otro lado están los factores asociados a la falta de créditos hipotecarios y a los valores de venta y alquiler de inmuebles, lo que alienta a buscar lugares en la periferia con menores precios y mayores oportunidades para adquirir un inmueble. Por último podemos tomar lo que es el fenómeno de la gentrificación, donde una renovación o reconstrucción urbana lleva al desplazamiento de la población nativa por una población de mayor poder adquisitivo, como también que frente a la degradación de ciertas zonas urbanas, y el consecuente incremento de la inseguridad, deriva en el desplazamiento.

Frente a la ausencia de lógicas de crecimientos comunes, se generan ciudades fraccionadas y con una creciente dependencia del automóvil. Esto requiere mayores costos en infraestructura vial y genera más congestión, que a su vez vuelve menos habitable el centro de la ciudad. Además, la expansión discontinua favorece la segregación social, la proliferación de vacíos urbanos y nuevos enclaves de urbanización residencial, tanto privados (barrios cerrados), públicos (vivienda



planificada) o autogestivos (asentamientos informales). Estas dinámicas en conjuntos terminan consolidando territorios fragmentados y desiguales.

4. Experiencias de modelos internacionales

Hay muchos modelos que se pueden tomar como referencia para pensar políticas que contribuyan a generar ciudades más integradas y sostenibles. Entre ellos se pueden nombrar el caso del “Modelo Barcelona”, el caso de “Portland”, “Curitiba”, “Green Belt Policy”, etc.

4.1 Barcelona, España

Uno de los modelos se llevó a cabo en Barcelona, España, una ciudad de alrededor de 1.7 millones de habitantes. “Las primeras acciones de la regeneración de Barcelona, se basan en el proyecto del espacio público como lugar de encuentro y dando respuesta a las realidades de cada barrio” (Zuhra Sasa, 2013; p.58). Lo cual llevó a la primera gran disputa que se gestó fue con los vehículos privados, ya que el objetivo era dar más espacio de socialización, con más verde o nodos de biodiversidad, y donde las personas tuvieran más espacio y seguridad al circular. Si algo tiende a generar este proceso son pequeñas centralidades urbanas, con disposiciones similares de equipamiento público, cuyas diferencias pueden radicar tan solo en cómo se aprovechan las características propias del barrio, como valores y patrimonio.

Por otro lado, otro de los pilares del modelo se basó en la participación del sector cultural, con gran acento local. Con lo cual se consiguió preservar y potenciar el patrimonio histórico-cultural, renovando la ciudad desde una óptica anclada en la planificación cultural (Belando, Ulldemolins y Zarlenga, 2012).

4.2 Portland, Estados Unidos

El caso Portland se llevó a cabo en la ciudad que lleva dicho nombre, en el Estado de Oregón Estados Unidos. Su enfoque se dirigió hacia un Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). Busco reducir la dependencia a los vehículos privados apalancándose en el desarrollo de infraestructura de transporte público, como los trenes, reduciendo las calles para desincentivar el uso del auto, y generar más vías para el desplazamiento de bicicletas y peatones. El fortalecimiento de los sistemas de transporte público tiene el beneficio de que contribuyen en la disminución de las



asimetrías sociales y económicas, debido a que a los sectores de bajos ingresos les es más oneroso trasladarse en automóvil (Seunghoon Oh y Xinhao Wang 2018).

Además, aplicó políticas de uso del suelo y zonificación coordinadas, generando nuevas zonas residenciales más compactas y transitables; cuya densificación de los espacios tuvo siempre presente la preservación de los espacios verdes. Lo cual condice con el despliegue de una Estrategia de Vecindarios Saludables y Conectados, enfocado en reducir las emisiones de carbono, ampliar el medio de transporte público, cubrir la ciudad con más árboles, y acercar servicios a los vecinos a distancias de caminata o bicicleta, es decir, mejorar la accesibilidad, la facilidad con la que las personas pueden desplazarse desde un punto de origen al de destino (Liberty 2019).

Su éxito se debe en gran medida a tener una autoridad política metropolitana independiente, electa de forma directa a través de los distritos electorales, con amplia autoridad fiscal, y con la potestad de incidir sobre el uso del suelo y el transporte, delegados por el estado y las agencias ejecutivas. Si algo cabe destacar es que “desarrolló un enfoque reconocido internacionalmente para integrar el uso del suelo y la planificación del transporte basándose en saber que la disposición de los usos del suelo determinada por los planes y regulaciones regionales y locales de uso del suelo a menudo son determinantes primarios de la cantidad de personas que viajan y cómo viajan” (Liberty, 2019; p. 341).

4.3 Curitiba, Brasil

Por otro lado tenemos el caso de Curitiba, la ciudad capital del Estado de Paraná (Brasil), que hoy en día cuenta con alrededor de cuatro millones de habitantes. La experiencias de desarrollo sostenible de Curitiba podría remontarse a 1965, donde fue creado el Instituto de Investigación y Planificación Urbano de Curitiba. A través del mismo se buscó diseñar estrategias para integrar el uso del suelo, el transporte y el sistema vial; descongestionar el centro de la ciudad; regular el crecimiento de la población en los límites territoriales delineados; proporcionar los medios para darle un soporte económico al desarrollo urbano; dotar de infraestructura a la ciudad; todo en aras de mejorar las condiciones de protección del medio ambiente (Vallicelli 2002).



En el sistema vial se implementó que las calles centrales tuvieran carriles exclusivos para el transporte de colectivos y para el tránsito lento del comercio local. También se estableció el uso de una tarifa y boleto único en todas las líneas. Para descongestionar y preservar el centro antiguo de la ciudad, se delimitaron calles peatonales

4.4 Green Belt Policy

Green Belt Policy es una política de planificación urbana tendiente a preservar los terrenos abiertos alrededor de las zonas urbanas. Lo que busca es disminuir la expansión urbana descontrolada, preservar el entorno natural, lo cual redundaría en una mejora de los atributos ecológicos urbanos y los entornos de vivienda saludables (ej: aire, temperatura y humedad); mantenimiento de lugares culturales e históricos, evitar la fusión entre localidades y contribuir a la regeneración urbana (Rankl, Barton, Carthew 2023; Chunyang Zhua, Peng Jlb, Shuhua Llc 2016). En algunos casos esta política generó conflictos debido al aumento de las necesidades de vivienda, poniendo en cuestión si es conveniente limitar la expansión de la ciudad, ya que si se permitiera su extensión podría llevar más verde al corazón de la ciudad (Wiles 2012).

5. Conclusiones

El crecimiento urbano desordenado que caracterizó a muchas ciudades argentinas en las últimas décadas no es una casualidad, sino el resultado de decisiones (o la falta de ellas) que permitieron que la expansión superara ampliamente al crecimiento poblacional. Este fenómeno —registrado con claridad en los informes analizados— evidencia un patrón de desarrollo que privilegió el consumo extensivo del suelo por sobre la eficiencia, la equidad y la sostenibilidad. Las consecuencias resultan en mayor fragmentación territorial, presión sobre ecosistemas, dificultades en el acceso a servicios y oportunidades desiguales según la localización.

Pensar en una ciudad equilibrada no significa proponer un modelo único ni prescribir soluciones universales. Implica, en cambio, asumir que el modo en que planificamos (o no) nuestro territorio tiene impactos directos sobre la calidad de vida presente y futura. La sostenibilidad debe ser un criterio rector para evitar que los beneficios de hoy se conviertan en los problemas de mañana. El crecimiento urbano puede y debe ser guiado por principios que equilibren inclusión social, eficiencia económica y protección ambiental.



Los casos internacionales revisados ofrecen ejemplos diversos de cómo orientar la expansión urbana hacia modelos más integrados y resilientes. Lejos de importar recetas, estos casos ayudan a imaginar posibilidades. En la Argentina, el desafío es doble: atender las urgencias actuales —como el acceso al hábitat y la mejora de infraestructura— sin perder de vista la necesidad de construir ciudades sostenibles a largo plazo. Para ello, resulta fundamental seguir generando conocimiento, herramientas y espacios de debate que ayuden a fortalecer la planificación territorial como una política pública transversal y estratégica.



6. Referencias

- Álvarez De Celis, F. (2023). CRECIMIENTO DE LA MANCHA URBANA EN PRINCIPALES CIUDADES ARGENTINAS: 2018 - 2023. Fundación Tejido Urbano.
- Bird Richard M. y Slack Enid (2015): *Gobernar las metrópolis*. Capítulo 5: “Aspectos fiscales de la gobernabilidad metropolitana”. Ed: Banco Interamericano de Desarrollo
- Brundtland, G. (1987). Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo: Nuestro futuro común. Documento A/42/427 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.
- Garcia, M. B. (2023, septiembre 18). *¿En qué consiste el desarrollo sostenible?* Desarrollo Sostenible.
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2023/08/what-is-sustainable-development/>
- Klink Jeroen (2015): *Gobernar las metrópolis*. Capítulo 3: “Perspectivas recientes sobre la organización metropolitana. Funciones y gobernabilidad”. Ed: Banco Interamericano de Desarrollo
- Lanfranchi, G.; Cordara, C.; Duarte, J. I; Gimenez Hutton,T.; Rodriguez, S.; Ferlicca, F.; (octubre de 2018); *¿CÓMO CRECEN LAS CIUDADES ARGENTINAS? ESTUDIO DE LA EXPANSIÓN URBANA DE LOS 33 GRANDES AGLOMERADOS*. Buenos Aires: CIPPEC.
- Lanfranchi, G., Duarte, J. I., y Granero Realini, G. (enero de 2018). La expansión de los Grandes Aglomerados Urbanos argentinos. Documento de Políticas Públicas/Recomendación N°197. Buenos Aires: CIPPEC.
- Lanfranchi, G., Nacke, M., Duarte, J. y Deleersnyder, D. (septiembre de 2018). PlanificACCIÓN para el desarrollo integral de ciudades. Documento de Trabajo N°169. Buenos Aires: CIPPEC.
- OECD (2020), *Delineating Functional Areas in All Territories*, OECD Territorial Reviews, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/07970966-en>.



- OECD (2025), *La cooperación fiscal al servicio del desarrollo: Informe de situación para 2024*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/12178552-es>.
- ONU-Hábitat. (2018). *Política Nacional Urbana de la República Argentina*. Buenos Aires: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat).
- Poore, F. (2023, June). *Por qué es malo el crecimiento desordenado de la mancha urbana*. Cenital.
<https://cenital.com/por-que-es-malo-el-crecimiento-desordenado-de-la-mancha-urbana/>
- Ramírez de la Cruz, Edgar E. (2012). Instituciones y gobernanza metropolitana: una primera aproximación al caso de México. *Estudios demográficos y urbanos*, 27(2), 491-520. Recuperado en 01 de diciembre de 2025, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-72102012000200491&lng=es&tlng=es.
- Reyes Paecke, Sonia, & de la Barrera Melgarejo, Francisco. (2019). Monitoreo de los avances en desarrollo urbano: análisis de los catastros de áreas verdes urbanas en el Área Metropolitana de Santiago, Chile. *Revista INVI*, 34(96), 129-150. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582019000200129>