



Urbano

ISSN: 0717-3997

revistaurbano@ubiobio.cl

Universidad del Bío Bío

Chile

Malfa del Grosso, Cristina
El área metropolitana de Buenos Aires.
Urbano, vol. 7, núm. 9, mayo, 2004, pp. 37-47
Universidad del Bío Bío
Concepción, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19800908>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

GESTION URBANA INTERNACIONAL

EL AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES



Cristina Malfa del Grosso¹

Buenos Aires, metropolitana, es cabecera del sistema urbano nacional y en correspondencia con el proceso significativo de desconcentración y centralización -una tipología interna bimodal-, ha ido acrecentando su configuración primática, siendo hoy su jerarquía, dentro de la red nacional de ciudades, de un posicionamiento desproporcionadamente mayor respecto de las dos urbes que le siguen en importancia, Córdoba y Rosario.

La incorporación al circuito de ciudades globales del Mercosur, le otorgó la clasificación por parte de algunos autores, de metrópolis secundaria en un espacio económico semiperíferico.

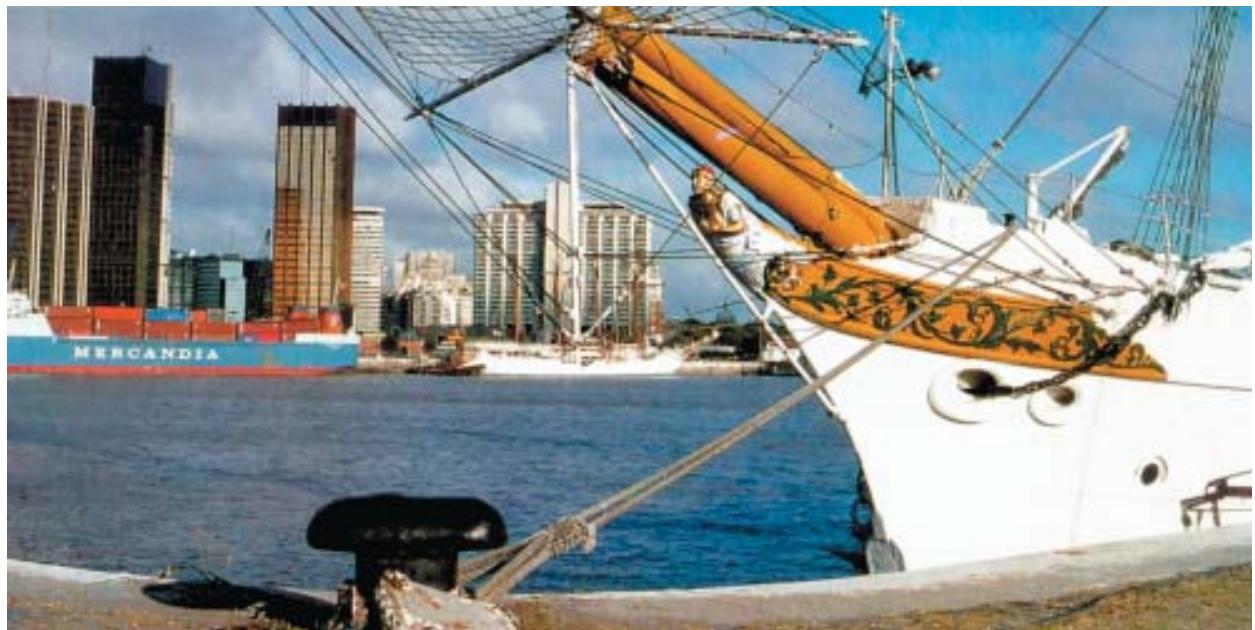
El proceso de configuración metropolitano que desembocó en la formación de la mega-ciudad, no solo concentra el desarrollo de múltiples actividades y de población en condiciones de extrema pobreza, sino que también localiza los principales grupos económicos con capitales internacionales.

Este inmenso conglomerado no ha tenido una estrategia de planeamiento, ni ha sido el resultado de dinámicas globalmente reguladas, ni ha seguido los modelos de localización como en otras ciudades me-

tropolitanas del mundo, sin embargo existieron condiciones generales de crecimiento urbano, patrones de consumo y formas de organización de la comunidad, donde la planificación estratégica local extendió sobre el territorio una lógica de acumulación económica que privilegió los intereses privados sobre determinados sectores del área.

La región está conformada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina y 36 partidos, pertenecientes a la Provincia de Buenos Aires, sobre los cuales se extiende el continuo metropolitano. La aglomeración, no dejó nunca de crecer y su mancha urbana alcanza una superficie total de 4000 Km² aproximadamente, habitando en ella un tercio de la población Argentina

Se identifican en este contexto, dos unidades claramente diferenciadas, pertenecientes al mismo aglomerado, la "ciudad central", de más alta jerarquía con gobierno autónomo, concentradora de actividades, con mayor nivel de consolidación y cobertura de servicios y la "periferia" compuesta por los municipios pertenecientes a la Provincia de Buenos Aires, con gobiernos también locales, autónomos y leyes propias



Presencia urbana portuaria de Buenos Aires.

¹ Arquitecto, Especialista en Planificación Urbana y Regional. Docente de la Facultad de Arquitectura diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (1986-2001). Integrante del Equipo Técnico de la Dirección General Casco Histórico de la Subsecretaría de Patrimonio Cultural de la Secretaría de Cultura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Coordinadora General del Programa Escuela Taller. E-mail: arquicmalfa@hotmail.com



Escena habitual en el devenir urbano del centro bonaerense.

y una diversidad de áreas suburbanas, con niveles de consolidación dispar, muchas de ellas con carencias de infraestructura, crecimiento desordenado, y altos índices de contaminación medioambiental.

La tendencia creciente de preservar la jerarquía de la ciudad madre revalorizándola económica y concentradamente, incrementa aun más su carácter de centro local, metropolitano, regional y nacional.

Esta configuración espacial es producto del proceso creciente de concentración y centralización del capital, la consecuente división territorial del trabajo, en beneficio del centro o núcleo del sistema, y el mantenimiento de funciones en una metrópoli socialmente diferenciada, lo cual está íntimamente relacionada con el posicionamiento ideológico de un estado no intervencivo.

Un alto porcentaje del área de la ribera metropolitana ha cambiado significativamente desde las últimas décadas, en especial en la franja correspondiente a la Ciudad de Buenos Aires, donde se privilegiaron proyectos de inversión público-privado.

Asimismo a partir de la inserción de Buenos Aires en los procesos mundiales, se fueron localizando nuevas actividades, productivas, residenciales y de servicios, en lugares de la Ciudad metropolitana que antes no formaban parte del continuo, marcando un patrón de estructuración distinto.

Aspectos Físico Funcionales

Contaminación

La conurbación debió incorporar a las tres cuencas principales: la del Río Luján, Río Reconquista y Matanza-Riachuelo, con drenaje hacia el Río de la Plata.

La gran mayoría de las industrias del área utiliza grandes cantidades de agua en los procesos de producción, enfriamiento y limpieza, volcando al río efluentes líquidos con escaso o sin tratamiento previo, lo cual aporta una importante carga orgánica y de diversas sustancias entre las que se incluyen compuestos tóxicos y peligrosos para la salud humana y las propias actividades económicas.

Respecto de la contaminación atmosférica si bien existe una limitada información, la disponible permite inferir que los niveles en general no son tan dramáticos en la ciudad Metropolitana como en otras urbes latinoamericanas, aunque la situación no deja de ser preocupante en muchos aspectos.

Los principales contaminantes que se emiten a la atmósfera son derivados de los procesos de combustión en los vehículos automotores y motores estacionarios, la calefacción doméstica e industrial, las centrales termoeléctricas y la incineración de residuos.

La gestión medioambiental

Debemos tener presente que no existen problemas ambientales en sí mismos; existen situaciones sociales que, expresadas en acciones sobre el territorio, ocasionan problemas ambientales que ponen en riesgo la sustentabilidad medioambiental y con ello la social.

La evolución de los problemas medioambientales, la aparición de una preocupación en la ciudadanía y la toma de conciencia pública, han generado presión en los distintos estamentos gubernamentales para desarrollar políticas públicas y sistemas de gestión ambiental más razonables y creíbles.

Sin embargo el problema legal que plantea la valoración de los daños y costos de resarcimiento ambiental

no ha sido aún resuelto. Si bien existe un marco jurídico exhaustivo en materia ambiental, el vacío se verifica en los procesos de orden intrajurisdiccional. La responsabilidad y el costo ambiental solo son abordados desde la doctrina y la jurisprudencia. Básicamente, las industrias actúan bajo las directrices emanadas directamente por los jueces, por la amenaza de potenciales clausuras de plantas o por la posibilidad de que se apliquen las sanciones penales previstas en las normas. Muy lejos aún está el objetivo del diseño de productos ecológicos, que considere su impacto ambiental a lo largo del ciclo de vida.

El Estado como actor en su rol de legislador debe dar cuenta de las grandes falencias existentes en la creación de redes de negociación y contención entre todos los actores de la sociedad civil.

Uso del suelo – Densidades - Trama y tejido

Existieron dos tipos de procesos en el crecimiento urbano de la región, significando ocupaciones de suelo totalmente distintas. Hasta 1977, la modalidad era el loteo de áreas rurales con bajos estándares de consolidación, a partir de la promulgación de la Ley 8912 se interrumpió este crecimiento, motivando la dificultad de acceso a la tierra de los sectores sociales menos favorecidos y dando lugar a nuevas tipologías de ocupación irregular de tierras vacantes.

El Área metropolitana se distingue dentro de la Región por una urbanización continua, acompañada de un tejido intersticial y de fragmentos no urbanos de usos intensivos, constituyendo el llamado *períurbano*, más allá del cual existe una zona semi-rural periférica, articulada a través de un sistema de núcleos urbanos que se

encuentran vinculados al Área metropolitana. Recorremos que la expansión tuvo lugar sobre una estructura agraria de grandes y medianas explotaciones dedicadas a la ganadería y a la agricultura extensiva.

El tejido urbano, posee menor dificultad de renovación, debido a una también menor consolidación de la construcción en altura. Registra grandes diferencias dadas por su alto nivel de mezcla de uso de suelo en las distintas coronas metropolitanas, siendo un complejo en el que se suceden tejidos diversos definiendo subcentros, corredores y barrios muy disímiles entre sí. En muchos casos estos usos resultan incompatibles, tanto ambiental como funcionalmente.

Aunque con frecuencia se puede verificar la existencia de trazados atípicos, radiales, concéntricos y diagonales, sobre manzanas rectangulares, en líneas generales, el amanazamiento fue el asentamiento típico de la ciudad de Buenos Aires, siguiendo un proceso de habilitación de suelo con la dinámica del loteo.

Los grandes conjuntos habitacionales encarados desde el Estado como FONAVI, BHN etc., no siguieron la lógica del loteo sino que fueron implantados como volúmenes independientes sobre un gran espacio abierto, en concordancia con las ideas urbanísticas de la Carta de Atenas.

A partir de la aplicación de la ley 8912 han surgido otras modalidades de asentamientos, como los Clubes de campo y barrios cerrados, desarrollados en general en predios no subdivididos y sobre densidades muy bajas.

El área posee un total de 90.000 manzanas que en 1992 albergaban a 8.147.163 habitantes según censo de



*Vinculación ferroviaria
Ezeiza-Buenos Aires.*

1991, superando el total regional las 115.000 manzanas. Esta cifra arroja una media general de 92 hab/manzana considerando la totalidad del tejido residencial, comercial, industrial y de servicios. Las excepciones son los grandes equipamientos definidos como territorios de borde, ya sea que se localicen en intersticios o en la periferia urbana.

Las áreas de mayor densificación coinciden en general con los viejos cascos urbanos. Extensos sectores periféricos se encuentran edificados según intensidades medias. Las intensidades residenciales abarcan amplias gamas de diversidad. No obstante los niveles de intensidad de ocupación del suelo son generalmente altos en todo el continuo metropolitano, lo que asociado a la morfología parcelaria resulta en niveles bajos de privacidad y confort edilicios en la mayor parte del stock inmobiliario.

Infraestructura de circulación- Redes de transporte – Movilidad de la población

La red viaria está dividida en arterias principales (avenidas), colectoras y calles, con características diferenciales en la ciudad y en la región. Los accesos a la ciudad central, se realizan por medio de 16 cruces sobre la Avda. General Paz y por 7 puentes que atraviesan el Riachuelo, al sur. Los nodos más importantes del transporte urbano lo constituyen las estaciones de ferrocarriles, los centros de transferencia, y de transporte automotor interurbano.

El trazado de las principales rutas nacionales se desarrollan en las direcciones norte, oeste, sur, y sudeste. La ruta denominada camino de cintura se caracteriza por el transito de vehículos de carga con un transito mucho mayor que el resto de las rutas de la región.

La insuficiencia de trasnversalidad, acentuada por los cruces ferroviarios de superficie aumenta las criticas condiciones del transito.

En los últimos años, ante la inexistencia de programas técnicamente coordinados, la política de inversiones en infraestructura viaria, se orientó hacia la solución de problemas derivados del aumento de la demanda del transporte individual, como la continuación de autopistas.

Las redes viarias locales son administradas y mantenidas por los respectivos gobiernos municipales, incluyendo los señalamientos, presentando situaciones heterogéneas según su localización espacial.

La Red de transporte público automotor, forma parte de la red regional. Este subsistema presentaba ya con anterioridad al inicio del proceso de reforma del



Intensidad del tránsito urbano metropolitano.

Estado, grados de complejidad crecientes, debido a que existen líneas de autotransporte en las tres jurisdicciones, las de jurisdicción nacional que se mueven dentro del distrito de la ciudad autónoma, y que lo conectan con partidos del conurbano, las líneas provinciales que conectan partidos del conurbano entre si, y también líneas municipales que se mueven dentro de cada uno de los municipios.

El subsistema es operado por empresas privadas, que no reciben subsidio por parte del Estado, siendo los costos operativos financiados con la tarifa ².

La red ferroviaria de superficie

Por su extensión es considerada quinta en el mundo y forma parte de la red regional. Tiene configuración radial y convergente hacia el área central. Esta constituida por líneas de corta y media distancia,

A partir de las concesiones de las líneas ferroviarias la participación relativa del transporte aumentó del 4% al 6% aproximadamente, como consecuencia del incremento de frecuencias horarias y mejoras en la regularidad. Actualmente se contabilizan 1.6 millones de viajes/ diarios, de los cuales unos 860.000 son desplazamientos de personas que habitan en la región y que concurren a la ciudad central por motivos de trabajo.

Movilidad de la población

Los desplazamientos que se realizan por lo general están motivados por el siguiente orden: trabajo, estudio, salud, compras, trámites y esparcimiento.

² Según datos del centro de transporte 1999 la tarifa ha aumentado desde la década del 80 en mas de un 50%



El Café Tortoni, un hito urbano de gran valor en el proyecto de conservación del patrimonio arquitectónico del casco histórico de Buenos Aires.

Gran proporción de los viajes son atraídos al sector de mayor jerarquía de la región metropolitana, la ciudad central, y en particular influídos por el sector terciario, que desarrolla su actividad concentrada en el micro y macro centro de esta.

Dentro de las cuatro coronas reconocidas, las tasas de participación de los viajes difieren notablemente a medida que se van alejando del centro nodal. Si bien en los partidos del primer y segundo cordón se mantienen relaciones de dependencia con la ciudad central en la tercera corona y en especial en el sector norte, prevalecen las relaciones interjurisdicciones.

La participación de los viajes por motivos laborales ha denotado un leve crecimiento en las últimas dos décadas, manteniéndose los viajes por estudio y disminuyendo los de esparcimiento y compras.

La participación de cada uno de los medios en la movilidad general, ha sufrido transformaciones importantes en detrimento del transporte público masivo de pasajeros.

El Puerto de Buenos Aires

El fuerte proceso de desregulación en el ámbito portuario y marítimo, incluyendo la intervención y liquidación de la Administración General de Puertos, perfeccionó lo perseguido



Sector del barrio San Telmo.

por la Ley de Reforma del Estado, promoviendo la transferencia de no sólo las operaciones de los puertos a sus respectivas jurisdicciones, sino también se estableció un régimen especial para cinco grandes puertos: Buenos Aires, Quequén, Bahía Blanca, Rosario y Santa Fe.

El Puerto de Buenos Aires forma parte del sistema de puertos metropolitano y aun regional y nacional, que desde hace más de una década ha venido estructurándose con inversiones privadas, a lo largo de los 500 kilómetros de costa de la metrópoli regional litoral que va desde Santa Fe hasta La Plata.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, a través de su Constitución del año 1996, fijo su posición con relación a los límites de la ciudad, considerando que el Puerto Buenos Aires es del dominio público de la misma, ejerciendo el control de sus instalaciones, se encuentren o no concesionadas

Actualmente su principal actividad es la de los contenedores. Puerto Nuevo mueve un 70% y Exolgan un 30%, existiendo algunos problemas de equidad en el tratamiento legal de ambas estaciones marítimas, respecto a las tasas de carga

Las terminales portuarias han recibido, a fines de 1995, unos 500.000 TEU³, pese a una caída de las importaciones del 33%, operando con alta tecnología, y un sistema informático integrado para carga descarga y facturación.

Infraestructura de servicios

Se consideran redes de infraestructura a los servicios de agua, saneamiento, electricidad, gas, desagües cloacales y pluviales, y los servicios de higiene urbana.

La casi totalidad de estos servicios se encuentran concesionados a empresas privadas, a partir del año 1991, caracterizándose por la ausencia de competen-

³ Unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies-.

cias. Existen cuatro subsistemas de provisión de agua y desagües cloacales: Aguas Argentinas, OSBA, Municipalidad de Berazategui y Municipalidad de Quilmes, que tienen jurisdicción para el control de los servicios de agua corriente y desagües cloacales pero que al mismo tiempo son entes oferentes de estos servicios. También actúan otros agentes prestatarios (cooperativas, sociedades de fomento, consorcios de vivienda y empresa privadas) que operan sus propios sistemas. Sin embargo subsisten algunas prestaciones en manos de los gobiernos locales, en general relacionadas con los servicios de recolección de residuos y saneamiento.

No existe coordinación ni articulación en la gestión de los servicios. La única experiencia de gestión integrada dentro del área, es la relacionada con la disposición de los residuos sólidos, bajo responsabilidad de la Coordinación Ecológica del Área Metropolitana, Sociedad del Estado (CEAMSE) inicialmente denominada Cinturón Ecológico del Área Metropolitana. Este organismo es una sociedad compuesta en partes iguales por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, excluyendo los partidos de la región que no pertenecen al "AMBA".

Cobertura de agua corriente y red cloacal

El sistema de abastecimiento mediante red pública proviene del recurso superficial del Río de la Plata, con dos plantas de tratamiento ubicadas y subsidiariamente por agua subterránea con extracción de pozos situados en la periferia.

Solamente en la Ciudad de Buenos Aires la totalidad de la población cuenta con una cobertura cercana al 100%, siendo variable y dispar la cobertura de los servicios en el resto de los partidos de la región. (Solo 5,7 millones de habitantes están servidos)

La primera corona del área posee una cobertura de servicios sanitarios con un 68% de población con abastecimiento de agua por red y 36% con servicios cloacales. En el segundo cordón la cobertura es ampliamente deficitaria, siendo la cobertura del 22% y 11% respectivamente. La población que utiliza sistemas deficientes de agua (bombas manuales, pozos, aljibes, aguateros, etc.) y de cloacas (letrinas o sin retrete) es del orden del 13% y 8%, lo cual implica una población de mas de un millón de habitantes con sistemas de abastecimiento de agua no seguros y 700.000 habitantes que utilizan letrinas (retretes sin descarga de agua) o no tienen ningún tipo de retrete.⁴

Las aguas servidas son captadas por colectoras primarias y secundarias y conducidas a la cloaca máxima donde casi sin tratamiento alguno son trasladadas

hasta distintas estaciones y de allí por gravedad salen hacia la costa. El sistema dispone de 3 cloacas máximas y un colector costanero que conducen líquidos mediante sifones en el Riachuelo

El drenaje pluvial opera a nivel de superficie, lo cual ocasiona frecuentemente inundaciones. La vigencia del Radio Antiguo en el que se combinan la red pluvial con la cloacal es el portador de importantes situaciones de riesgo. Sumado a ello la falta de articulación institucional crea graves conflictos ambientales, si se tienen en consideración que el sistema hídrico superficial y subterráneo de donde se extrae lo que se consume y se arroja lo que ya no sirve constituye una unidad indisoluble.

Desde la Secretaría de Recursos Hídricos, se llevó a cabo con financiamiento del Banco Mundial una operatoria de estudios de privatización de entes prestadores de servicios en algunas localidades y provincias. No obstante no se dispone de normas que fijen políticas y presupuestos mínimos para la operación de los sistemas y la protección de los usuarios. Tampoco se promueven inversiones necesarias para alcanzar metas de cobertura prefijadas para atender a la salud pública, el saneamiento y la calidad ambiental en conjunto.

Provisión de energía eléctrica y gas natural por red

A partir de las privatizaciones⁵ la energía de alta tensión es adquirida en el mercado eléctrico mayorista por dos empresas Edesur S.A y Edenor S.A, quienes la transforman a media y baja tensión para ser distribuida en la metrópolis de manera subterránea.

La distribución de gas natural por red, es operada por dos consorcios la empresa: Gas Natural BAN y Metrogas.

Edenor desarrolla su área de operación en la zona Norte de la Capital Federal y en las áreas Norte y oeste del Gran Buenos Aires. El área total de esta empresa comprende una superficie de 4.637 Km² con un total de 6.140.789 habitantes, lo que representa una densidad de 1.324 hab / Km²

Para brindar una idea de la potencia instalada en la región diremos que la misma representa alrededor de un 25 % del total nacional (47.253 GWh.), mientras que el consumo o facturación asciende al 40 % aproximadamente también del total (\$ 2.196.000.000) desprendiéndose de aquí la importancia que comprende la región.⁶

Las licencias de concesión fueron otorgadas por 35 años renovables por 10 años más, a cargo de la infraestructura existente sin compromiso de inversiones para la expansión de las redes y reducida su

⁴ Pescuma, A, Guaretti M.E. El Sector agua potable y saneamiento. Diagnóstico y Propuestas Instituto de Ingeniería Sanitaria UBA Octubre 1996.

⁵ De acuerdo a las Leyes 24065/92 y su Decreto Reglamentario 1395/92 para el sector eléctrico y Ley 24076/92 en la industria del gas, quedaron establecidos los marcos jurídicos para entregar al sector privado la explotación de estos servicios.

⁶ Yáñez, L Documento del Conamba 1995 Capítulo IX Energía Eléctrica.

responsabilidad a la inspección y autorización de obras realizadas por empresas contratistas y financiadas por los usuarios

Aspectos del Sub-sistema social

Los municipios de la región metropolitana presentan una gran heterogeneidad social intra e inter municipal, lo que hace del conjunto un espacio sumamente complejo.

Con una población total de casi 13 millones de habitantes, incluyendo a la Capital federal, involucra casi el 40% de la población total del país. En la primera corona el 43,4 % de población es nacida fuera de la región, un 34,5 % proviene de otras provincias y el 8,9% del extranjero, en especial de países limítrofes y la tasa de crecimiento anual (1980-1991) es de solo 6,4%.⁷ En las jurisdicciones del Gran Buenos Aires, se experimentó en la década del 90 un envejecimiento de su población respecto de la anterior.

La distribución espacial de la población reproduce pautas de localización residencial diferenciadas, con los niveles mas altos de ingresos en correspondencia con el grado de consolidación, niveles de valores ambientales y buena accesibilidad. Los sectores de bajos recursos se combinan con menores niveles de previsión de infraestructura, y malas condiciones ambientales y de acceso a los medios de transporte.

La población se distribuye en la región según una regularidad por la cual la densidad disminuye desde

el centro a la periferia, con la excepción de la zona central cuya densidad residencial es menor a la media del segundo anillo, correspondiéndose el fenómeno a la sustitución del uso residencial por el terciario típico en las centralidades urbanas metropolitanas.

Los nuevos asentamientos, de urbanizaciones cerradas y / o clubes de campo, presentan localizaciones dispersas, entremezcladas con sectores socio-económicos bajos o medios bajos, insertándose en forma de enclaves y acompañados por la expansión del terciario (shoppings, hipermercados, cementerios parquizados, sedes de empresas, etc.

Los estratos socioeconómicos de niveles medios / altos se localizan en Capital Federal y franjas de asentamientos periféricos sobre los grandes corredores de circulación y transporte, y los niveles socioeconómicos bajos se ubican hacia la periferia del espacio metropolitano.

La Capital Federal se ubica en una situación relativamente favorable con relación al resto de las unidades metropolitanas, la excepción se relaciona con las condiciones habitacionales, evolucionando de manera alarmante respecto de otras jurisdicciones.

Status institucional de la Ciudad de Buenos Aires

La reforma de la Constitución Nacional del año 1994; permitió la consolidación institucional como Ciudad Autónoma, con la sanción de su Constitución dos años después.



La ciudad renovada: Puerto Madero.

⁷ Plan Urbano Ambiental – Octubre 1998 GCBA Secretaría de Planeamiento Urbano

Sin embargo, el reconocimiento de la autonomía política de la Ciudad de Buenos Aires -que significó elegir al Jefe de Gobierno por el voto de la población y organizar su propio sistema institucional- se dio dentro de ciertos límites. El Congreso de la Nación sancionó la Ley de Defensa de los intereses del Estado Nacional en la Ciudad, cuyo objetivo principal, fue limitar la extensión de la autonomía para que no pudiera ser asimilada a una Provincia. Esto se reflejó fundamentalmente en la negativa a que tuviera Justicia -excepto la Justicia de Faltas y Tribunales menores- y Policía propias, funciones ambas que seguirían estando a cargo del gobierno federal, tensionando las relaciones entre la Ciudad y el resto del País.

Ciudad y la Región Metropolitana

Los municipios del Conurbano Bonaerense se distinguen del resto de los municipios porque forman parte del gran aglomerado urbano de Buenos Aires, lo cual les permite tener mayor capacidad de recaudación por tasas y servicios urbanos y, por consiguiente, de recursos propios. Esto hace que sus límites administrativos no constituyan el límite real de la circulación de factores, mercaderías y servicios. Concentran alrededor del 63% de la población de la Provincia, dándoles un peso considerable en el sistema electoral, aunque su representación en el Poder Legislativo provincial no es proporcional a la cantidad de habitantes..

Estos municipios tienen sus propias instituciones de gobierno -Intendente y Concejos Deliberantes elegidos de forma directa- y un régimen propio definido por la Constitución de la Provincia y retomado en la Ley Orgánica de los Municipios, compuesta por un Departamento Ejecutivo unipersonal -el intendente- y un Departamento Deliberativo, formado por Concejales.

Las posibilidades de un gobierno y gestión coordinados de la ciudad metropolitana pasan por la mayor autonomía de los municipios del Conurbano Bonaerense, constituyéndose como pares de la Ciudad de Buenos Aires y una mayor descentralización de la gestión y de los recursos

La economía metropolitana

La región no presenta una dinámica de articulación con la economía mundial basada en la incorporación de nuevas tecnologías y el enriquecimiento de su estructura productiva con nuevas actividades industriales y de servicios. A nivel planetario, a pesar de ser una gran región metropolitana, su ubicación geográfica no es central.

El Producto Bruto de la región, comparado con el total del país, fue marcadamente superior en cuanto a su crecimiento porcentual para el período 1993-1998 Mientras que para el país fue del 16,9 %, para la región fue del 19,4 %. Pero la Ciudad de Buenos Aires habría crecido un 17,5 % contra un 21,3 % del Conurbano bonaerense.

Actividades Económicas

Los aspectos económicos y las actividades productivas en el contexto de la globalización son relevantes respecto del medio-ambiente urbano y en especial en lo que se refiere a los recursos hídricos de la región.

Actividades Primarias

La expansión de la mancha urbana fue empujando y restringiendo los usos agrícolas intensivos, desplazándolos hacia la periferia y en muchos de los casos permitió la permanencia de actividades extractivas de efectos negativos.

De esta manera en los bordes periurbanos pueden identificarse actividades agrícolas intensivas, como horticultura, floricultura, cría de animales y aves de corral, apicultura etc., con establecimientos de alto nivel de inversión tecnológica.

Como no existen áreas definidas para los usos agrícolas intensivos, el crecimiento de la urbanización continuó avanzando sobre áreas aledañas que fueron vulneradas por el impulso de las actividades inmobiliarias, quedando enmarcadas como enclaves totalmente carentes de una política de fomento que fortalezca y preserve estos emprendimientos.

Actividades Secundarias

Se pueden identificar dos patrones de localización industrial:

a) Uno que tiende a la concentración de grandes establecimientos de muy alta tecnología y cuya expresión mas cabal es el parque industrial.

b) **Otra desagregada que tiende a articular pequeños talleres en una línea de montaje desplegada sobre las grandes vías de circulación como también entremezclados con usos residenciales.**

Es frecuente observar dentro del tejido metropolitano el predominio de actividades productivas como las del grupo b), sobre usos residenciales, determinando áreas de pequeños y medianos talleres y desplazamiento de viviendas por oficinas o locales comerciales.

Predominan en la región la fabricación de maquinaria y vehículo automotor, junto con la manufactura de alimentos, bebidas y tabaco, y la fabricación de productos químicos

En el área noroeste, la relación de industrias dinámicas respecto de las vegetativas es 20 sobre 14. Entre las dinámicas se destacan la producción de papel, productos químicos, y plásticos La siderurgia de base (hierro y acero) se halla ausente en el área y sólo son base económica otros componentes, como productos metálicos, aparatos eléctricos y material de transporte. En algunos municipios y en la Capital de la Provincia, La Plata, es base económica la fabricación de equipos de tipo profesional y científico, instrumentos de medidas y control, y aparatos fotográficos e instrumentos de óptica.

En el área oeste las actividades dinámicas se equilibran con las vegetativas. Las industrias dinámicas exhiben un grado menor de integración en su estructura productiva y se localizan sólo en ciertos partidos. Tal es el caso de la fabricación de papel y de hierro.

Asimismo son base económica los productos del caucho y plásticos, maquinarias y aparatos eléctricos.

En esta área se encuentran radicados alrededor de 50 establecimientos industriales, entre los que se destacan, por su envergadura, dos refinerías de Petróleo, ocho Plantas de recepción y almacenaje de petróleo y sus derivados, cuatro Plantas de recepción y almacenaje de productos químicos y una Central termoeléctrica. Se suman además industrias de procesos, empresas de transporte, amarres, areneras y estaciones de servicio.

También, dentro del área se encuentra un Puerto que tiene un movimiento anual promedio de 2.700 buques.

También se destacan las inversiones en industrias químicas y farmacéuticas, entre muchas la empresa Glaxo que fabrica antibióticos y complementa su producción con las de otras plantas instaladas en Brasil, promoviendo intercambios en el Mercosur.

Respecto de las industrias vegetativas, se destacan la fabricación de productos alimenticios y bebidas. En menor medida, textiles, cuero y calzado, muebles, loza, porcelana y vidrio.

En el área sur: y su zona de influencia, ubicada al Sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el primer cinturón, se extiende un área industrial que cuenta con una superficie aproximada de 40 km².

Las actividades industriales y portuarias, sumadas al tránsito automotor, han hecho que el Dock Sud, sea una de las áreas dentro del Gran Buenos Aires con mayores problemas de contaminación del aire. Esta situación pone en riesgo la salud no sólo de los 38.977 habitantes (según censo INDEC, 1999), sino también, de las 3.000 personas que aproximadamente trabajan en el área.⁸

Actividades Terciarias

Coexisten dos pautas distintas de asentamiento comercial

- El que tiende a consolidar el sistema jerarquizado de centros y sub-centros sobre una matriz de corredores urbanos

- La que tiende a desarrollar espacios de nuevas centralidad sobre nuevos nodos de localización con relación a los grandes ejes viales.

Las pautas de asentamiento de nuevas modalidades comerciales han puesto en crisis la permanencia de la estructura de centros basada en los puntos de intercambio de medios de transporte.



Palermo

El gran protagonismo brindado al automóvil, facilitó la localización de nuevos nodos de comercialización en cruces de autopistas y de forma más acelerada en zonas con mayores niveles de ingresos.

Según el último Censo Económico, sobre un total de 500 mil locales comerciales en el país de todo tipo, alrededor del 47 % se localizaban en la región metropolitana y de estos, un 30 % en la Ciudad de Buenos Aires. En los de la región se daba ocupación al 55 % del total nacional. Sin embargo, es en último quinquenio que se intensifica la aparición de las cadenas de supermercados, trayendo transformaciones sustanciales en este sector de la economía.

Conclusiones

En Argentina, al igual que en otros países de América Latina, se han iniciado procesos de descentralización que propugnan la transferencia de competencias hacia los municipios, asignándoles nuevos roles y funciones, alterando su capacidad de gestión.

Los procesos de descentralización y privatizaciones que se han instrumentado como modalidades de lograr fines específicos, han puesto de manifiesto distintos agravantes a las ya existentes situaciones de desigualdad y segregación socio espacial.

La globalización de la economía, el nuevo perfil productivo, los cambios en la cultura organizativa tanto laboral como empresaria, la inversión en infraestructuras y implementación de un modelo social segmentando, son elementos que actúan interrelacionadamente impactando directamente sobre la estructura espacial-regional.

Muchos autores han pronosticado que la región Metropolitana de Buenos Aires cumplió y cumplirá el papel de motor en el desarrollo nacional. Sin embargo el distanciamiento de la metrópolis del resto del País, producto del anclaje en el espacio globali-

zado, funciona desarticulado de las economías regionales.

Sin embargo la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que forma parte indisoluble de su área metropolitana, comparte con ella el conjunto de problemáticas urbano-ambientales cuya resolución excede el dominio sectorial o de un gobierno local.

Se verifica una fuerte inclinación a la mutación del espacio público en espacio privado, debido a los roles que el modelo imperante asigna al Mercado y al Estado. Es perceptible el paso de la obra pública, al mega-emprendimiento, propuesto por el sector privado

La existencia de una franja económicamente dinámica, de borde periurbano explícita en los nuevos ejes de organización del territorio, con vías de tránsito rápido, acrecentó la localización de nuevas fábricas (parques industriales), centros comerciales y administrativos, y nuevas formas residenciales, desplegando una actividad importante en torno al sector de la construcción. Las necesidades de estos nuevos pobladores, incrementan la actividad del sector servicios, presentando profundas diferencias con el espacio urbano preexistente alrededor.

Los procesos de coordinación interjurisdiccional que tuvo, y tiene hoy, plantean dificultades para su concreción porque generalmente implican algún grado de resignación de soberanía de las partes.

Si bien la región está sometida a una fuerte dinámica de desarrollo no tiene actores institucionales verdaderamente articulados. En los últimos 40 años existieron muchos intentos de conformar legalmente una región metropolitana integrada, pero todos ellos frustrados.

Actualmente se ha acrecentado el interés sobre la ciudad constituyéndose en un tema polémico en los que participa el conjunto de la sociedad.

Los temas ambientales y sus consecuencias, son un ejemplo de ello y han despertado una conciencia en la comunidad, que obligó a las instituciones involucradas a tomar decisiones al respecto. De ello dan cuenta los espacios de concertación que han tenido que armar los municipios de las cuencas de los ríos Reconquista, Matanza y Río de la Plata (Avellaneda, Quilmes y Ciudad Autónoma de Buenos Aires), y las comisiones interjurisdiccionales, como la Corporación del Norte, intentando dar respuestas a las graves problemáticas manifestadas.



Sector Caminito, la Boca, un espacio de la ciudad portuaria.