

9ta.BIENAL
DEL COLOQUIO DE TRANSFORMACIONES TERRITORIALES
“Huellas e incertidumbres en los procesos de desarrollo territorial”

MESA TEMÁTICA

Mesa 1: Ordenamiento territorial y gestión urbana

a- Ordenamiento territorial, redes y sistemas urbanos

TITULO DEL TRABAJO

PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y PROCESOS DE METROPOLIZACIÓN

Desarrollo urbano metropolitano e infraestructura socioeconómica –

Caso: Área Metropolitana Córdoba R.A.

AUTORES

Bracamonte, Pablo; Cerato, Adriana; Maldonado, Patricia; Bracamonte, Juan Pablo

CEPLAT - Centro de Estudios de Planeamiento y Territorio. F.C.E.F. y N. – UNC

UNIDAD ACADEMICA:

FACULTAD DE CIENCIAS EXACTAS, FÍSICAS Y NATURALES. UNIVERSIDAD

NACIONAL DE CORDOBA.

CORREO ELECTRÓNICO

ceplat@efn.uncor.edu

RESUMEN

Los procesos de urbanización contemporáneos se definen por tener dimensiones, velocidades, aceleraciones y un significado social y político con impronta espacial. Una resultante emblemática es la metropolización que expone una renovada forma de resolución de la cultura territorial del hombre. Es la instancia más significativa de dichos procesos, una conformación territorial sobre un sistema polarizado de centros urbanos que, en lo físico se estructura como una gran conurbación y, en lo funcional como un espacio económico-social de alta potencialidad e interactividad. En lo macrorregional nacional e internacional las metrópolis son conglomerados de asentamientos que conforman polos de importancia, alta potencialidad económica y significado social, cuyo proceso se corresponde con el de corredores de desarrollo y en conjunto caracterizan un modelo nacional de crecimiento espacial, coexistentes con áreas de distinta potencialidad y desarrollo.

El trabajo aborda la cuestión de la gestión del territorio en los procesos de metropolización basada en aspectos del desarrollo urbano-metropolitano en interacción con la infraestructura socioeconómica para el Área Metropolitana Córdoba, incluyendo enfoques socio-demográficos, productivos e institucionales.

Se asume la existencia de un proceso de metropolización como instancia ulterior del proceso de urbanización y de regionalización cuyas resultantes y expresión geoeconómicas constituyen la más acabada síntesis del actual momento histórico y es capaz de contener y reflejar las principales manifestaciones sociales, culturales, económicas, políticas, tecnológicas y otras del hombre contemporáneo.

Se establece un marco teórico referencial y, a partir del reconocimiento de la incidencia de la infraestructura económica social como factor estratégico en la planificación territorial urbana y metropolitana, se analiza el sistema territorial en el AMCor desde un enfoque integrador sostenible y sustentable con el sistema de infraestructura.

Finalmente se identifican cuestiones emblemáticas a distintas escalas tendientes a una gestión orientada a escenarios de desarrollo particularmente en infraestructura.

Palabras clave: territorio, infraestructura, metropolización, desarrollo sustentable

INTRODUCCIÓN

Los procesos de urbanización contemporáneos se definen por tener dimensiones, velocidades, aceleraciones y un significado social y político con características renovadas como su impronta espacial. Una resultante emblemática es la metropolización que define una renovada forma de resolución de la cultura territorial del hombre. Es la instancia más significativa de dichos procesos, una conformación territorial sobre un sistema polarizado de centros urbanos que, en lo físico, se estructura como una gran conurbación y en lo funcional, como un espacio económico-social de alta potencialidad e interactividad. En lo macrorregional nacional e internacional las metrópolis son conglomerados de asentamientos que conforman polos de importancia, alta potencialidad económica y significado social, cuyo proceso se corresponde con el de corredores de desarrollo y en conjunto caracterizan un modelo nacional de crecimiento espacial, coexistentes con áreas de distinta potencialidad y desarrollo.

Así Metropolización es la difusión de lo urbano y es continente y contenido de *megaciudades, redes y sistemas, centralidades múltiples, transporte* y comunicaciones así como de una alta conectividad a escalas mayores en la red de ciudades globales Las transformaciones sociales, económicos y tecnológicos van derivando en nuevos modelos de movilidad social caracterizado por modificaciones en la localización de las actividades productivas e incremento de las distancias y tiempos de viajes,

En el caso del Área metropolitana Córdoba se encuentran: los graves problemas por déficit en los servicios básicos de infraestructura motivado principalmente por marcados desequilibrios entre los procesos de expansión urbana, con fuerte incidencia y presiones de los mercados inmobiliarios y la disponibilidad de infraestructura.

Estos desequilibrios se ven reflejados en diversos factores tales como el colapso de infraestructuras sometidas a un uso que supera con creces su capacidad de diseño (vg. servicios cloacales; vías de comunicación; transportes); el agotamiento de los recursos naturales como el agua sin la debida previsión en cuanto al ordenamiento del acelerado crecimiento de la urbanización; falta de mantenimiento de la infraestructura (energía) o las prácticamente ausentes obras de infraestructura que se requieren para prevenir los graves daños sociales y materiales ante fenómenos naturales de cierta envergadura.

En el presente trabajo se aborda la gestión del territorio en los procesos de metropolización, en base a aspectos del desarrollo urbano-metropolitano con la

interacción de la infraestructura socioeconómica y en particular con el sistema de transporte su infraestructura y operaciones tanto internas como externas al área. Siempre incluyendo en el estudio de los asentamientos humanos los enfoques sociodemográficos, socio productivos y socio institucionales.

Se trata de asumir en toda su magnitud que la existencia de un proceso de metropolización como instancia ulterior del proceso de urbanización y de regionalización cuyas resultantes y expresión geoeconómicas constituyen la más acabada síntesis del actual momento histórico y es capaz de contener y reflejar las principales manifestaciones sociales, culturales, económicas, políticas, tecnológicas y otras del hombre contemporáneo. En este contexto surge la demanda de servicios públicos que deben satisfacerse a partir de una adecuada infraestructura física.

Así dentro de los resultados se establece un marco teórico referencial con integración de contenidos sobre los temas pertinentes. Se desarrolla una conceptualización de sus variables e indicadores más relevantes para la planificación territorial urbana metropolitana. A partir del reconocimiento de la incidencia de la infraestructura económica social como factor estratégico en la planificación territorial urbana y metropolitana, se analiza el sistema territorial en el AMCor desde un enfoque integrador sostenible y sustentable con el sistema de infraestructura.

Finalmente se procura identificar las cuestiones macro (nacional), meso (regional y provincial) y micro (local) de los actores institucionales involucrados, teniendo en cuenta su pertinencia, vocación e identificación, tendientes a una gestión orientada a escenarios de desarrollo sustentable y sostenible particularmente en infraestructura

MARCO TEORICO.

El proceso de metropolización

Los procesos de urbanización contemporáneos se definen por tener dimensiones, velocidades, aceleraciones y un significado social y político muy diferentes a la “modernidad”. Su resultante más emblemática es la metropolización que hoy define características renovadas en su impronta espacial como forma de resolución de la cultura territorial del hombre. La metropolización es la instancia más avanzada y significativa de dichos procesos, una conformación territorial sobre un sistema polarizado de centros urbanos que, en lo físico, se estructura como una gran conurbación y en lo funcional, como un espacio económico-social de alta potencialidad y gran interactividad. En lo macrorregional nacional e internacional las metrópolis son

conglomerados de asentamientos que conforman polos de importancia, alta potencialidad económica y significado social, cuyo proceso se corresponde con el de corredores de desarrollo y en conjunto caracterizan un modelo nacional de crecimiento espacial, coexistentes con áreas de distinta potencialidad y desarrollo, así como a nivel Latinoamericano, con sus consecuentes fronteras y enclaves.

La Metropolización es la difusión de lo urbano, es continente y contenido de *megaciudades, redes y sistemas, centralidades múltiples, transporte* y comunicaciones así como de una alta conectividad a escalas mayores en la red de ciudades globales, los puntos “brillantes” de la “gran aldea global”. Pero el término también habla de profundos desequilibrios sociales y ambientales así como económicos y políticos.

En el marco de un escenario complejo y dinámico, las transformaciones sociales, económicas y tecnológicas van derivando en mayores y más complejas demandas de infraestructuras y servicios y en nuevos modelos de movilidad urbana caracterizado por modificaciones en la localización de las actividades productivas, cambios en los motivos de los desplazamientos e incremento de las distancias y tiempos de viajes.

La insuficiencia y baja calidad de las principales infraestructuras y servicios públicos, constituyen los más graves problemas de nuestros tiempos, y que se manifiestan con gran intensidad en las metrópolis, por lo tanto estos espacios demandan imperiosamente respuesta a necesidades de infraestructura y servicios públicos y de una movilidad sostenible, constituyendo uno de los asuntos más significativos de la agenda territorial urbana–metropolitana en consonancia con el ordenamiento territorial a partir del planeamiento estratégico, integral y sectorial.

Por otra parte si bien las metrópolis constituyen el basamento del mapa económico-social por ser las más grandes concentraciones de población y riqueza, paradójicamente no tienen unicidad decisional al no poseer una jurisdicción constituida y por ello, no conforman un tema de estudio para definir políticas.

Si bien diferentes estructuras territoriales configuran funcionalmente el espacio nacional, las áreas metropolitanas permiten una franca lectura e interpretación de su geografía económica ya que poseen el mayor desarrollo relativo, grandes recursos económicos, tecnológicos y concentración de poder. En el escenario metropolitano, de gran complejidad y fragmentado, se deben dar respuestas institucionales a importantes desafíos atinentes a una diversidad de cuestiones (prestación de servicios comunes, planificación del uso del suelo, calidad de vida, coordinación en la formulación y ejecución de políticas públicas, etc). Pero en él conviven múltiples jurisdicciones, no

articuladas o insuficientemente coordinadas, lo que constituye uno de los factores más conflictivos y una cuestión crucial para la gobernabilidad de su territorio. El orden político institucional del país no contempla una estructura de gobierno que contenga en forma autónoma las áreas metropolitanas que constituyen conformaciones geo-socio-económicas relevantes de la geografía argentina.

Así, Gobierno, Infraestructura y Transporte son materias pendientes de atención y resolución: por un lado la cuestión del gobierno de áreas metropolitanas y por otro, la situación derivada de graves errores en la concepción y resolución de los servicios de infraestructura y sistemas de transporte. El abordaje desde el Análisis y la Planificación Territorial resulta fundamental para tratar esta problemática.

METODOLOGIA

Luego del establecimiento del marco teórico conceptual, se profundizó en torno a la configuración del Área Metropolitana Córdoba, (AMCor) específicamente en relación con su sistema territorial, de gobierno y de infraestructura económico-social.

Se efectuó un relevamiento y análisis de principales componentes del sistema territorial metropolitano bajo un enfoque sistémico articulando como marco referencial aspectos de la demanda y oferta en un proceso que permitió la correlación e integración de los temas con la intención de encontrar soluciones que tiendan a ser sistémicas e integradas.

Las fuentes de información se definieron a partir de bibliografía específica y documentos escritos provenientes de fuentes oficiales editas, documentos estadísticos (datos de organismos públicos o privados, vg. INDEC, etc.), y documentos cartográficos, de imagen, etc .

Esquema metodológico de planificación y programación de proyectos



Fuente: CEPLAT

Escenarios y componentes esenciales en la gestión territorial y programación de infraestructura económica

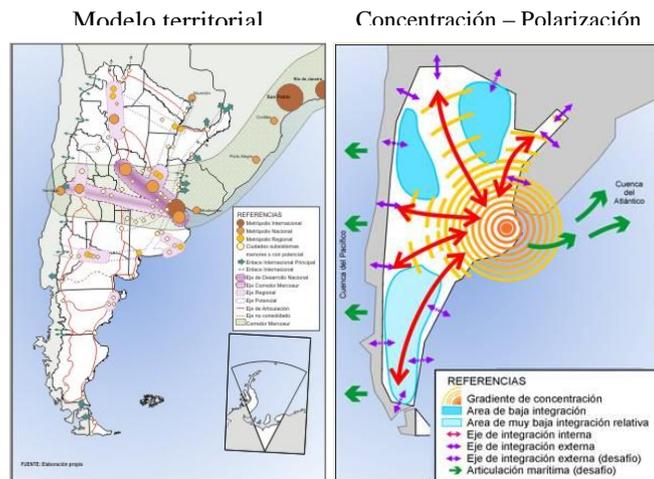


RESULTADOS

ÁREA METROPOLITANA CÓRDOBA EN EL ORDEN NACIONAL

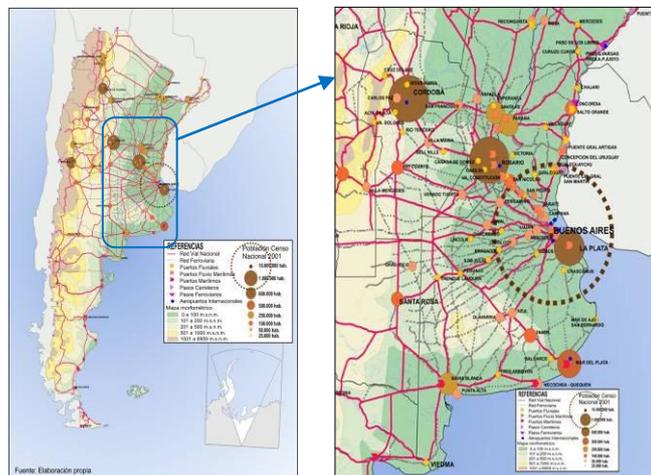
El orden territorial argentino, concentrado, centralizado y radiocéntrico, con fuerte y desproporcionada centralidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), presenta importantes superficies subocupadas o deprimidas y severos desequilibrios regionales. En él se identifican diferentes configuraciones o espacios significativos.

El AMBA es la metrópolis que influye sobre toda la geografía nacional e integra el sistema mundial de ciudades. Luego, por su jerarquía y dinámica y por el rol que desempeñan en la organización territorial, le siguen dos metrópolis nacionales: el Área Metropolitana Rosario y el Área Metropolitana Córdoba. Se destacan también aglomerados de menor magnitud pero de alta significación como soporte de la red urbana nacional: Gran La Plata, Gran Tucumán y Gran Mendoza y otras *metrópolis regionales* de importancia y gravitación en la configuración de espacios regionales. Se identifican además otros *subsistemas menores o ciudades con potencial* para la



Fuente: Elaboración propia CEPLAT

Principales Áreas Metropolitanas



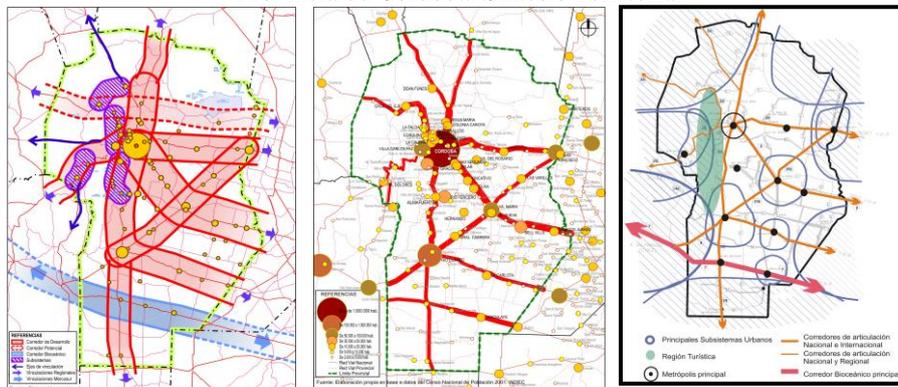
Fuente: Elaboración propia CEPLAT

construcción de espacios regionales o complementar metrópolis nacionales o regionales. También se reconocen estructuras geo-socio-económicas que conforman *Ejes de desarrollo con diferentes grados de consolidación, el más relevante es el corredor* sobre el frente fluvial del Plata - Paraná que se extiende desde La Plata, Buenos Aires a Rosario y se proyecta hacia Santa Fe y con el eje Rosario-Córdoba, que conforma el Eje

funcionalmente centralizado. Su sistema urbano se estructura concentrando en una pequeña porción del territorio más de la mitad de la población total con elevada densidad. Replica también una marcada diferencia relativa entre la metrópolis y los centros urbanos provinciales de segundo orden (Río Cuarto, Villa María y San Francisco) así como de éstos respecto al resto.

Se manifiesta un gran predominio de la región de la llanura oriental pampeana especialmente de la zona central de mayor concentración urbana la cual es atravesada y rodeada por los principales corredores de desarrollo bioceánico, nacionales y provinciales, con buenas posibilidades de articulación e integración externa (interprovincial-regional-nacional-internacional) salvo en dirección Oeste donde la zona serrana dificulta las interrelaciones. Presenta conjuntos de centros que conforman subsistemas regionales menores de características diferenciadas. El norte cordobés se distingue como un área deprimida con “problemas y con escasas potencialidades de desarrollo” y, respecto a los bordes, las áreas de frontera en este sector (las zonas de los Bajos Submeridionales, las Salinas, los Llanos Riojanos) tienen importantes problemas de integración por problemas geográficos, ambientales y de infraestructura, mientras que otras zonas fronterizas también no poseen la debida pertenencia y pertinencia al orden provincial.

Provincia de Córdoba. Síntesis Territorial



Fuente: CEPLAT

En este escenario, el Área Metropolitana Córdoba incide fuertemente en una región que excede los límites del territorio provincial.

SISTEMA TERRITORIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA CÓRDOBA

Proceso de Metropolización

El Área Metropolitana Córdoba abarca un extenso territorio en torno a la ciudad de Córdoba la cual mantiene fuertes relaciones funcionales, una intensa interacción social y

económica con un conjunto de localidades ubicadas dentro de su área de influencia albergando una población estimada en el orden de 1,8 millones de habitantes. En ella se distingue el Gran Córdoba, aglomerado urbano conformado por localidades conurbanas en torno a la ciudad de Córdoba donde se concentra una población estimada cercana al millón y medio de habitantes.

A partir de una situación geográfica de la ciudad de Córdoba, estratégica y privilegiada en la configuración territorial del país, se fueron sumando un conjunto de variables que contribuyeron al proceso de metropolización: su desarrollo industrial con la Fábrica Militar de Aviones y el asentamiento de industrias automotrices en los años '50; su tradición universitaria; así como su significativo nivel de desarrollo y concentración de múltiples y diversas actividades. Este proceso conllevó a un acelerado crecimiento poblacional de la ciudad producto principalmente de migraciones atraídas por el desarrollo industrial y universitario. También este proceso produjo consecuencias externas a la propia ciudad dada la polarización de localidades ubicadas en su área de influencia ligadas a ella por una serie de relaciones funcionales de distinta naturaleza.

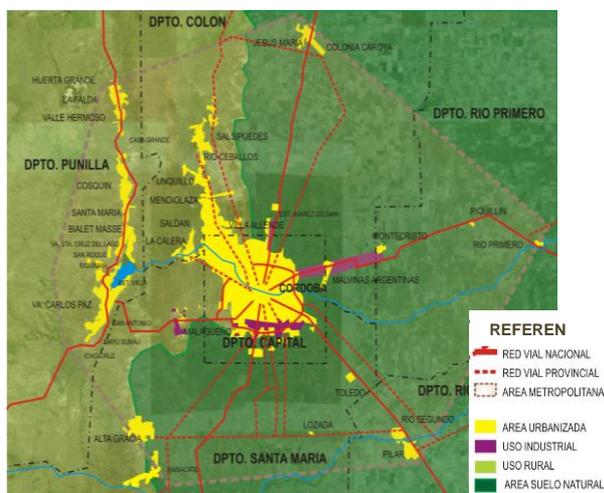
Sin embargo, en los últimos tiempos el comportamiento de la dinámica demográfica del Área Metropolitana se fue modificando. El ritmo de crecimiento de las localidades periféricas es marcadamente mayor al de la Ciudad de Córdoba, respondiendo a fenómenos similares al que ocurre en otras aglomeraciones urbanas del país y de América Latina conocidos como “periurbanización”.

Este territorio experimenta entonces un proceso dinámico a partir de las transformaciones en el sistema de relaciones, lo que conlleva impactos positivos pero también negativos. Así es que sufre de los inconvenientes propios de la mayoría de las regiones metropolitanas de América Latina: déficits de infraestructura, falta de articulación e integración social, económica, y política.

Medio Natural - Uso de suelo

El territorio metropolitano presenta variados relieves: hacia el Oeste, cordones montañosos que se

Área Metropolitana de Córdoba. Usos del Suelo



Fuente: CEPLAT (2011). en base a imágenes satelitales Google Earth 2011

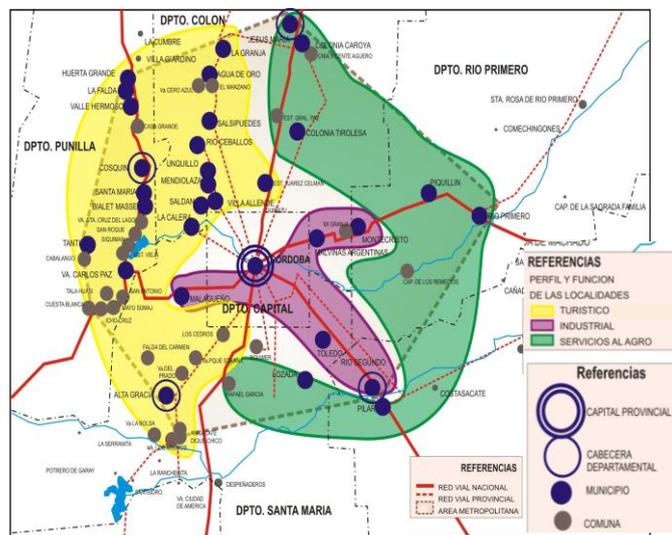
extienden de norte a sur y hacia el Este, una extensa zona de llanuras con pendiente descendiente hacia el Este. La variedad fisiográfica, edafológica, climática, hidrográfica, le otorga características diferenciadas y por lo tanto en él se manifiestan diferentes aptitudes, condicionantes y limitantes que influyen en los patrones de asentamiento y el desarrollo urbano y rural (vg. topografía, paisaje, aptitud de suelos, vegetación, vientos, temperaturas, disponibilidad hídrica, entre otros) así como en los costos de urbanización.

Las causas del proceso que ha ido experimentando la ciudad de Córdoba con un gran crecimiento demográfico y de desarrollo urbano que fue transformando el sistema de relaciones con su entorno, como se expresó, se dio por un conjunto de variables: su situación geográfica, el desarrollo industrial, la tradición universitaria, la fuerte personalidad social y el alto nivel de desarrollo, entre otras.

Esto llevó a un proceso de expansión de la ciudad hacia la periferia, polarizando una serie de localidades menores, comprendidas en un radio de influencia y vinculadas por una serie de relaciones funcionales, principalmente elegidas como lugar de residencia.

Durante este proceso se manifestó una migración desde la ciudad de Córdoba hacia las localidades satélites de manera diferenciada sobre el territorio metropolitano. Así, de acuerdo a los patrones ambientales dados por las unidades morfoestructurales que los posibilitan, el AMCor presenta diferentes usos de suelo, distribuidos en el espacio. Los

Perfil y función de localidades del AMCor.



Fuente: CEPLAT (2011)

predominantes son: Residencial, Industrial, Agropecuario y rústico.

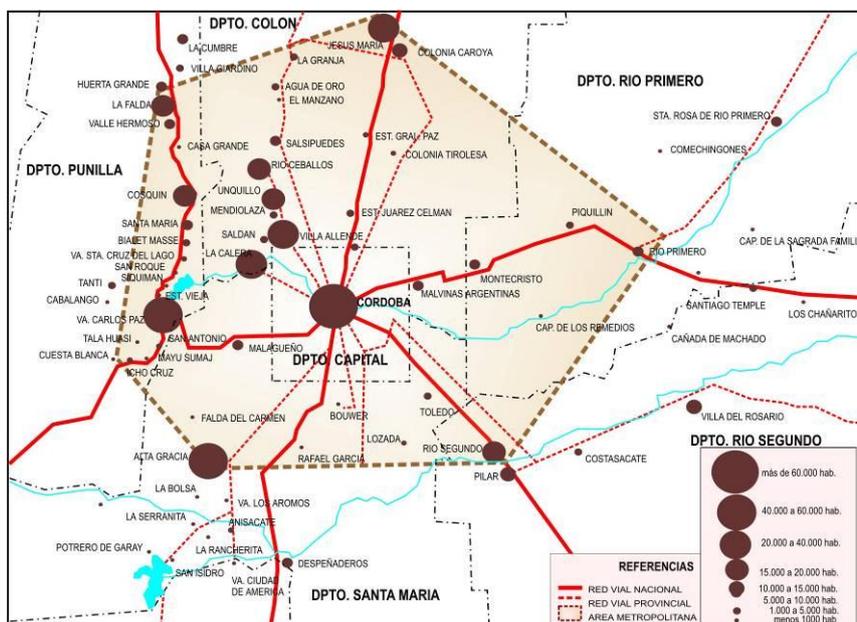
Las localidades que conforman el Área presentan diferentes perfiles y funciones dentro de la estructura metropolitana de acuerdo a las actividades dominantes

Aspectos Socioeconómicos

Otro factor determinante para la definición de la estructura del área metropolitana reside en la jerarquía de los centros urbanos que la componen, en este sentido el volumen poblacional se constituye en uno de los principales indicadores. En 2001 la población de

la Provincia representaba el 8,5% del total nacional, participación que se retrajo al 8,2% en 2010. La Región Central integrada por los departamentos limítrofes al Departamento Capital ocupa una superficie equivalente al 12,6% del total provincial y concentra casi el 60% de la población.

AMC. Localidades según Jerarquía Poblacional. Año 2001



Fuente: CEPLAT. FCEfyN.UNC.

Elaboración en base a datos Censo Nac. de Pob. y Viv. 2001. INDEC

Un indicador que resulta importante destacar es la densidad poblacional que para el Departamento Capital registra un valor de 2366,6 hab/km² (Censo 2010) mientras que el promedio provincial es de 20 hab/km².

Si se consideran los principales centros urbanos en términos de jerarquía poblacional, en el Área Metropolitana se encuentran seis entre los primeros quince que corresponden a centros urbanos de más de 20.000 habitantes.

El ritmo de crecimiento de la ciudad de Córdoba ha ido disminuyendo paulatinamente en las últimas décadas, pasando de 2,92% en el período 1960-70 a 0,91% en el período intercensal (1991-2001), siendo este último valor menor que la media provincial. Respecto del AMCor, su ritmo de crecimiento promedio fue de 1,33% en el período 1991-2001, superior al de la ciudad y de la Provincia de Córdoba. Sin embargo, el crecimiento poblacional es marcadamente diferenciado entre las distintas localidades. Las ciudades más pequeñas tienden a crecer a un ritmo mayor.

En general el fenómeno de crecimiento urbano o de atracción de población urbana se debe a diversas causas, las más tradicionales parten de los conceptos económicos (Vg. asentamientos industriales) y otras se vinculan a la calidad de vida (servicios,

infraestructura, calidad paisajística, ambiental, etc). En el AMCor, muchas de sus localidades se ven favorecidas por la buena accesibilidad dada por la presencia de infraestructura vial que permite una fluida vinculación con la ciudad de Córdoba. Esto se manifiesta por el creciente volumen de viajes que se registra sobre la Red de Accesos a Córdoba (RAC). Otro de los factores son los vinculados al menor costo de la tierra y/o vivienda, cargas impositivas, servicios y costo de vida en general que se manifiesta en las localidades circundantes a la ciudad principal.

En paralelo, se puede señalar que las características del sistema social en el ÁMCor son también determinantes y consecuencia del proceso de urbanización y metropolización. En relación con la situación de pobreza y en materia habitacional, se puede expresar que sus centros urbanos presentan situaciones diversas, entre las más desfavorables se puede mencionar a Malvinas Argentinas, La Calera, Juarez Celman, Capilla de los Remedios, Toledo, General Paz, entre otras.

La infraestructura física.

La infraestructura socioeconómica en general y en particular la del transporte y comunicaciones resultan un elemento esencial para el desarrollo regional y la organización del territorio y debe ser estudiado y gestionado con una visión integral.

- Infraestructura vial

Las rutas principales que atraviesan el ÁMCor, adquieren gran importancia desde el punto de vista económico y de integración regional al formar parte de importantes corredores turísticos así como los de integración continental. Su red vial principal está conformada por un sistema radial que conecta la ciudad polo con las localidades periféricas, la cual tiene continuidad con la red vial principal que vincula la provincia de Córdoba con el resto del país.

Este sistema radial denominado Red de Acceso a Córdoba (RAC) se compone de rutas de jurisdicción nacional y provincial sobre las cuales, en mayoría, existen peajes. Su control se encuentra concesionado desde fines de la década del 90 a la empresa Camino de las Sierras S.A., originalmente en manos privadas y en la actualidad con el Estado Provincial como accionista exclusivo. El sistema de la RAC se compone de 9 rutas radiales con distinta configuración y en donde se localizan las estaciones de peaje, a las que se agrega el sistema de anillo de circunvalación y otras rutas *complementarias* rompiendo en parte el esquema radial y cuyo desarrollo podría permitir un mayor

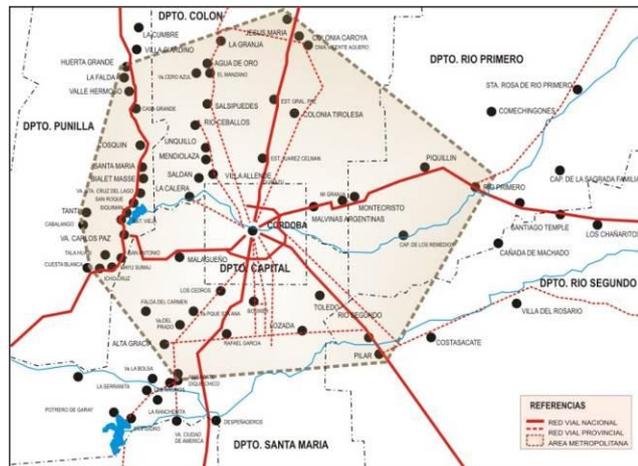
equilibrio territorial de la región u otras de importancia para la actividad turística al conectar distintos valles de la región (vg.la RP.C-45 que circunvala la zona Sur del área metropolitana, vías de acceso secundario a la ciudad de Córdoba, camino del Cuadrado) Estos corredores poseen distintas funciones (turísticas y/o comerciales) y se pueden dividir según su ubicación geográfica.

Analizando la *demanda* del sistema, a partir de datos del TMDA del año 2010 medido en las estaciones de peaje se observa que alcanza una demanda que supera los 125.000 vehículos diarios. De su distribución por corredor, se observa que los

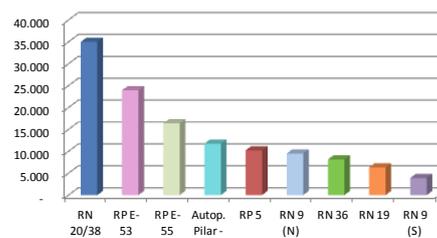
corredores que concentran la mayor parte del tránsito interurbano del área metropolitana son el de la RN 20/38 que concentra el 28% del tránsito y le siguen en importancia las rutas E-53 y E-55.

Según información disponible del TMDA para cada uno de los corredores con peaje desde el inicio de la concesión, la evolución de la demanda ha manifestado un crecimiento del orden del 40-50% entre los años 2001 y 2010, excepto en los corredores de la Autopista entre Córdoba y Pilar y la Ruta Provincial E53 en donde la demanda se ha más que duplicado. En la primera, las altas tasas de crecimiento se deben a la mayor derivación de tránsito de larga distancia en el corredor a medida que se fueron habilitando los nuevos tramos de la autopista a Rosario, en tanto que en la RP E-53 se relacionan con la fuerte expansión urbanística que se manifestó en la zona NO del área metropolitana lo cual se refleja en las altas tasas de crecimiento de población registradas en localidades tales como Villa Allende, Mendiolaza, Unquillo y Río Ceballos.

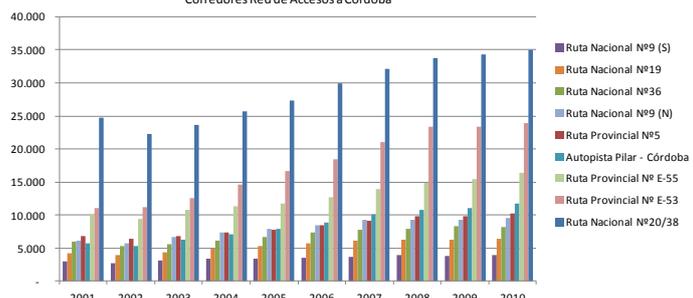
Red Vial Área Metropolitana de Córdoba



Fuente: CEPLAT (2011)



Evolución TMDA (2001-2010)
Corredores Red de Accesos a Córdoba

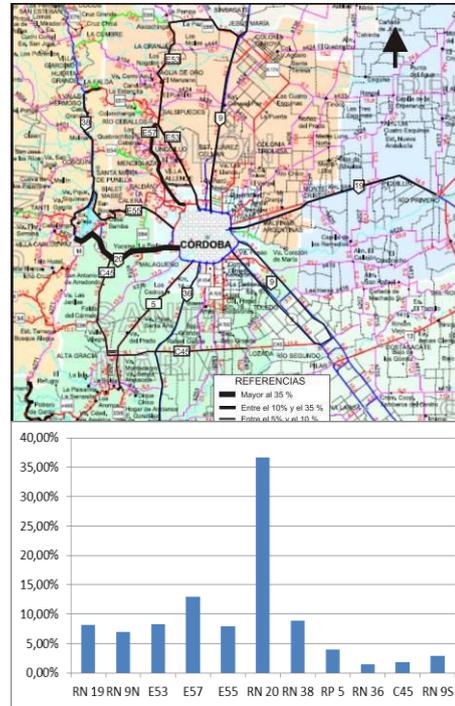


Transporte automotor interurbano de pasajeros

Del análisis de la oferta de transporte automotor interurbano de pasajeros en el AMCor se puede sintetizar que:

El territorio que abarca la mayor cantidad de oferta es el cuadrante Norte-Oeste del AMCor. En los corredores comprendidos en el cuadrante Norte-Oeste, se tiene mayor cantidad de servicios, como así también la mayor cantidad de empresas prestatarias, conectan a las localidades con mayor población del Área Metropolitana que tienen al turismo como actividad principal. En los corredores que atraviesan porciones del territorio no comprendidas geográficamente en el Norte – Oeste, hay menos empresas prestatarias, menor población, pero con una mejor relación asiento/kilómetros, lo que nos indica un mejor uso del vehículo. Hay una predominancia de viajes a la Capital, siendo una cantidad insignificante los orígenes y destinos que no incluyan la Ciudad de Córdoba.

Cantidad de Servicios Anuales

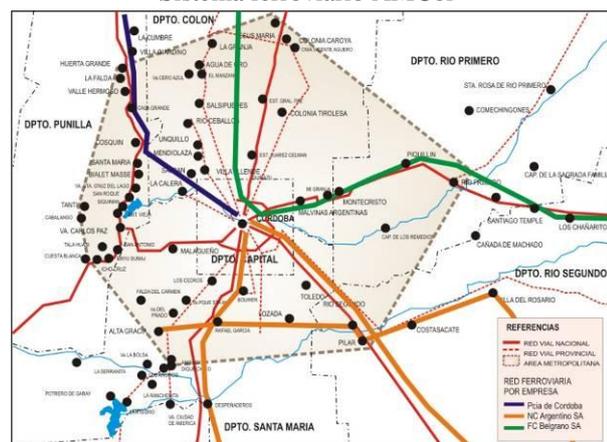


FUENTE: Elaboración propia en base a datos publicados en la página web de la CNRT

- Infraestructura ferroviaria

Los principales ramales ferroviarios que atraviesan el área metropolitana forman parte de las redes concesionadas por el Estado Nacional para transporte de cargas. También el ramal del ex ferrocarril Belgrano que une las ciudades de Córdoba y Cruz del Eje transferida a la Provincia y en el cual se presta el servicio turístico Tren de las Sierras.

Sistema ferroviario AMCor



Fuente: CEPLAT (2011)

Cuenta además con servicios de pasajeros interurbanos Córdoba – Villa María y Córdoba – Buenos Aires

- Infraestructura aérea

Dentro del Sistema Nacional de Aeropuertos, en la provincia se encuentran el Aeropuerto Córdoba dentro del AMCor y el localizado en Río Cuarto.

El aeropuerto internacional de Córdoba “Ingeniero Ambrosio Taravella” se localiza a 9 km. del centro de la ciudad y cuenta con una terminal de pasajeros de 2.400 m² aprox. de superficie y dos pistas. Se encuentra concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 SA y es uno de los más importantes de Argentina sirviendo no solo a la región metropolitana sino a gran parte del centro del país. Además de operar con varios destinos domésticos, tiene vuelos de destino internacional (vg. países limítrofes, Lima, Panamá y Madrid). Alrededor de 1.4 millones de pasajeros lo transitaron en 2010. Además existen en la región una serie de aeródromos y pistas algunas de las cuales se encuentran bajo la órbita de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC): -

- **Otra Infraestructura socioeconómica**

Energía eléctrica

Dentro del AMCor, las principales unidades generadoras termoeléctricas son: Central Pilar (Pilar) con potencia instalada de 216 MW; - Central Sudoeste (Ciudad de Córdoba) con 50 MW y Central Deán Funes (Ciudad de Córdoba) a Turbo Gas con 32 MW de potencia instalada. A ellas se les suma la recientemente inaugurada central Bicentenario ubicada en Pilar con 400 MW duplicando la potencia original de la central Pilar.¹

Entre las centrales hidroeléctricas en el área metropolitana se localizan las del Río Suquía en el Dique San Roque y en la Ciudad de La Calera, con una potencia instalada de 24 y 5 MW respectivamente.

La red de *transporte* actual presenta una serie de falencias motivo de una desigualdad en las inversiones respecto de las áreas de generación y distribución, llevando a que la red de alta tensión funcione al máximo de su capacidad operativa.

Respecto del servicio de *distribución*, la provisión del servicio es a través de la empresa provincial de energía (EPEC) y de cooperativas. Según datos de 2009, en los departamentos en donde se inserta el área metropolitana se registran 696.698 usuarios representando el 57% del total provincial y, en cuanto a energía facturada, se facturó en total 3,7 millones de MWh también equivalente al 57% del total provincial

Sistema gasífero

¹ Pagina web Empresa Provincial de Energía de Córdoba EPEC www.epec.com.ar

El AMCor es atravesada por el gasoducto troncal norte que toma el gas de la cuenca Noroeste en Campo Durán (Salta) y lo transporta hasta Buenos Aires. Cuenta con gasoductos regionales de distintos diámetros que desde las plantas compresoras llevan el gas a las distintas localidades.

Entre los proyectos más relevantes del sector se destaca el denominado gasoducto de las sierras chicas que permitirá la provisión de gas a numerosas localidades del Norte y NO del área metropolitana. Se prevé llevar el gas a una serie de localidades del N y NO del área metropolitana como Estación Juárez Célman y Estación General Paz a partir de la estación reductora en ruta 9 y las localidades de Unquillo, Río Ceballos, Salsipuedes, El Manzano, Villa Cerro Azul, Agua de Oro y La Granja a partir de la estación reductora intermedia a construir sobre la ruta E 53

Agua y saneamiento

Dentro de la provincia de Córdoba el servicio de agua y saneamiento es regulado por Dirección Provincial de Agua y Saneamiento (D.I.P.A.S) quien controla el uso de los recursos hidricos (agua subterránea y superficial).

En cuanto al servicio de agua potable, en la ciudad de Córdoba se encuentra en manos de la empresa de capitales privados Aguas Cordobesas SA a partir de 1997, mientras que en otras localidades del interior el servicio se presta a través de cooperativas o bien por los municipios.

La *provisión de agua* en el territorio provincial y el área metropolitana proviene de presas y de perforaciones subterráneas. En las laderas de las Sierras Pampeanas se sitúan las nacientes de la red hidrográfica, encajadas en valles que dan origen a los principales cursos de agua, todos con sentido predominante Oeste - Este: Primero o Suquia, Segundo o Xanaes, Tercero o talamochita, Cuarto o Chocancharava y Quinto o Popopis. Esta red hidrográfica, complementada por los Bañados del Río Dulce, por sistemas aislados y por los cursos de la vertiente Occidental, confieren a la Provincia disponibilidad de caudal agregado del orden de 100 m³/s.

Además de la provisión de agua potable, las reservas son utilizadas para cubrir un área irrigada de unas 60.000 Ha a través de canales. Los principales sistemas son los del Río Primero con los canales al norte y sur de la ciudad de Córdoba y ya fuera del área metropolitana se destaca el sistema de Cruz del Eje al NO Provincial.

Según la Secretaría de Ambiente destaca que los productores agrícolas utilizan las aguas subterráneas como complemento de las superficiales o las meteóricas, sin contar con

información sobre los caudales extraídos y sobre las condiciones de recarga de las capas freáticas, lo que pone en riesgo situaciones de escasez en el futuro².

Desde hace muchos años la situación hídrica en la provincia de Córdoba y en el área metropolitana se encuentra seriamente comprometida con una situación de alerta permanente, diques con niveles muy por debajo de los niveles necesarios. Las causas de se encontrarían en una variada combinación de aspectos relacionadas con el excesivo consumo, ineficiencias en los sistemas de riego, falta de inversiones necesarias por parte de los gobiernos y empresas del sector, así como de la falta de control de los cambios del uso de suelo producto de los desarrollos inmobiliarios y la expansión de la siembra de soja que derivan en la tala de bosques nativos, contaminación de acuíferos.

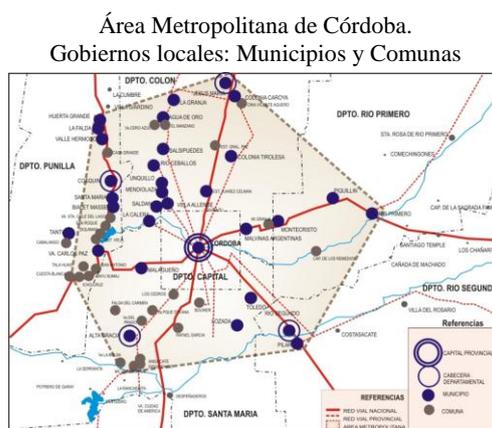
El sector en donde la situación resulta más crítica es en el sector de las Sierras Chicas en el NO de la región metropolitana.

El orden político-institucional.

La Ley Orgánica de Córdoba (Ley N° 8102) establece las disposiciones de funcionamiento para los Municipios que no estén facultados o que estándolo no hayan dictado su Carta Orgánica, así como legisla sobre el funcionamiento de las Comunas. Determina la competencia territorial de Municipios y Comunas y el procedimiento para la determinación de radios municipales y comunales.

Los asentamientos estables de más de 2000 hab. son considerados Municipios y aquellos de más de 10.000 hab. son reconocidos como Ciudades y pueden dictar su propia Carta Orgánica, según lo establece la Constitución Provincial.

En el caso del Area Metropolitana Córdoba, que abarca un extenso territorio sobre 6 departamentos (Capital, Colón, Punilla, Santa María, Río Segundo y Río Primero), donde los gobiernos locales suman 32 Municipios y 27 Comunas de los 250 y 178 respectivamente existentes en la Provincia, se observa que más del 50% de los gobiernos locales se concentran en el sector NO en la región turística de las sierras chicas sobre los ejes de rutas RN20, RN36, E53, E55, E57.



Fuente: CEPLAT (2011)

Dadas las características funcionales de las localidades de esta región, éstas presentan

² “Los Recursos Hídricos en la Provincia de Córdoba” Secretaría de Ambiente de Córdoba

realidades diferentes representando para los gobiernos locales, escenarios, requerimientos, problemáticas y respuestas de distinta naturaleza a los que se tiene que enfrentar la gestión de gobierno y la ciudadanía para propender al desarrollo local y regional.

Otra cuestión de importancia para el desarrollo de los centros urbanos es la existencia de normativa acorde a una planificación integral del territorio. Del Artículo 3° de la Ley Orgánica Municipal se desprende que se asigna un papel relevante al desarrollo de la planificación urbana.

CONCLUSIONES

Del análisis realizado se expresan a continuación las conclusiones relevantes:

Por su jerarquía, dinámica y el rol que cumple en la organización territorial del país, constituye una metrópolis nacional que tiene incidencia en una región que excede los límites del territorio provincial y forma parte de la extensión del corredor de desarrollo más importante del país que une a las áreas metropolitanas de Rosario y Buenos Aires.

Dentro del modelo territorial provincial, en similitud con el esquema nacional, el AMCor concentra en una pequeña porción de territorio más de la mitad de la población polarizando una importante área de influencia y con mayor integración con las ciudades de 2do orden en el sistema urbano provincial.

Crecimiento poblacional y urbano marcadamente diferenciado dentro del territorio metropolitano por diversas causas: económicas, calidad de vida (servicios, calidad paisajística y ambiental, seguridad), costo de la tierra, accesibilidad, etc.

El considerable crecimiento del volumen de viajes dentro del sistema de la RAC refleja el incremento de relaciones funcionales entre la ciudad polo y su área de influencia.

Tiene inconvenientes de déficits de infraestructura, indebido uso y riesgo de agotamiento de recursos hídricos, inseguridad, desequilibrios y falta de articulación e integración socio-económica.

Según sus características funcionales, las localidades de la región presentan realidades diferentes representando para los gobiernos locales, escenarios, requerimientos, problemáticas y respuestas de distinta naturaleza a los que se tiene que enfrentar la gestión de gobierno y la ciudadanía para propender al desarrollo local y regional

Al no existir en el orden político institucional una estructura de gobierno para las áreas metropolitanas ocasiona serios inconvenientes a la hora de abordar, articular o coordinar decisiones e implementar políticas orientadas a resolver problemáticas comunes.

La problemática de los desequilibrios territoriales, sociales y ambientales en el AMCor debe instalarse como una cuestión central en la agenda del Estado en los diferentes niveles jurisdiccionales involucrados.

BIBLIOGRAFIA

- ARGENTINA. MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS. (2008) 1816-2016 Argentina del Bicentenario. Plan Estratégico Territorial. Buenos Aires. Argentina.
- BRACAMONTE, P., CERATO, A. et al. (2007) “Análisis Integral de las Estructuras Territoriales y el Sistema de Infraestructura Física de La República Argentina para el Desarrollo e Integración Regional. Bases preliminares para el análisis y el debate de la organización del territorio argentino. Oportunidades para una gestión del orden territorial argentino orientada a renovados y eficientes escenarios de desarrollo”, Proy. I&D 2006-2007 SECyT. Centro de Estudios de Planeamiento y Territorio - CEPLAT – Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales – UNC. Córdoba.
- (2011) “Áreas Metropolitanas. Infraestructura y Gobierno. Dos cuestiones prioritarias del Desarrollo Local - Regional”. Proy. I&D 2010-2011 SECyT. Centro de Estudios de Planeamiento y Territorio - CEPLAT – Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales – UNC. Córdoba.
- INDEC (2001) Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001. - Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Argentina.
- , (2010) Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. - Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Argentina.
- MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA.(1999) Ciudad en Desarrollo. Córdoba. Municipalidad de Córdoba. Córdoba
- RAMOS, J.L. (1985) Planificación Urbana y Regional. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de Córdoba. Córdoba.