

9º CONGRESO DE LA VIALIDAD URUGUAYA
Presentación de Trabajo Técnico

Título

*“DESARROLLO URBANO METROPOLITANO E
INFRAESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA. EL SISTEMA DE
TRANSPORTE EN EL ÁREA METROPOLITANA CÓRDOBA.
R.A.”*

Tema

4 Tránsito y Transporte

Autores

*Bracamonte, Pablo - Cerato, Adriana - Maldonado, Patricia - Rodríguez,
Felipe Maldonado, Marcelo - Bracamonte, Juan - Benito Natalia -*

*Centro de Estudios de Planeamiento y Territorio - Facultad de Ciencias
Exactas Físicas y Naturales. Universidad Nacional de Córdoba*

Correo Electrónico: ceplat@efn.uncor.edu

DESARROLLO URBANO METROPOLITANO E INFRAESTRUCTURA
SOCIOECONÓMICA. EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN EL ÁREA METROPOLITANA
CÓRDOBA. R.A.

1. Introducción

Las grandes ciudades se insertan hoy en un complejo y dinámico escenario donde las transformaciones sociales, económicas y tecnológicas han generado modificaciones en la localización y modalidades de actividades productivas, asentamientos residenciales y equipamientos comerciales y sociales, entre otras actividades urbanas. Ello fue derivando en nuevos modelos de movilidad social caracterizados por el incremento de distancias y tiempos de viajes.

La metropolización, conformación territorial que constituye un sistema polarizado de centros urbanos que, en su aspecto físico, se estructura como una gran conurbación y en lo funcional actúa como un espacio económico-social de gran interactividad y potencialidad, se presenta como la resultante más significativa de los procesos de urbanización contemporáneos. En estos espacios son diversos los factores que coadyuvan a generar e incrementar, cada vez en forma más acelerada, marcados desequilibrios entre los procesos de expansión urbana y la disponibilidad de infraestructura.

En el caso del Área Metropolitana Córdoba, el proceso de migraciones desde el polo principal hacia localidades periféricas, fenómeno conocido como periurbanización y la presión del mercado inmobiliario en la habilitación de nuevo uso de suelo urbano han ocasionado graves problemas al superar altamente la demanda el grado de suficiencia de la infraestructura para la provisión de servicios básicos y del sistema de transporte.

El colapso de infraestructuras sometidas a un uso que supera con creces su capacidad de diseño; el agotamiento de 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, obras de infraestructura que se requieren para prevenir los graves daños sociales y materiales ante fenómenos naturales de cierta envergadura, son problemas que cada vez se tornan más acuciantes y demandan instalarse en la agenda de los gobiernos locales en las metrópolis en general, en el Área Metropolitana Córdoba en particular, no solo en la coyuntura, sino en las previsiones de mediano y largo plazo.

Este trabajo presenta una síntesis del estudio de los procesos de metropolización y de gestión del territorio en base a aspectos del desarrollo urbano-metropolitano y su interacción con la infraestructura socioeconómica, particularmente con el sistema de transporte, donde el caso referente es el Área Metropolitana de Córdoba. Contempla un enfoque sistémico del medio natural y antropizado, que incluye en el estudio de los asentamientos humanos los enfoques socio-demográficos, socio-productivos y socio-institucionales como variables de borde.

El análisis y la planificación territorial resulta fundamental para tratar la problemática de la gestión territorial de los procesos de metropolización, en especial desde un enfoque basado en la correlación e interacción con del desarrollo tanto urbano de sus asentamientos humanos componentes como del conjunto metropolitano y específicamente en relación a los sistemas de vínculos tanto internos como externos. En este caso el tema se abordó a partir de un estudio integral de la metrópolis Córdoba contemplando como variable central la infraestructura del transporte. Se estudió la organización territorial y sus principales correlatos válidos como reflejo de los problemas bajo estudio, en su orden territorial, su configuración geo-socio-económica y la infraestructura física como elemento esencial de desarrollo.

Se considera que el análisis de las conformaciones metropolitanas y sus variables territoriales, en especial de su infraestructura socioeconómica, interrelacionadas con aspectos de su demanda, contribuye a indicar estrategias, prioridades y orientar políticas adecuadas para el desarrollo e integración regional así como el funcionamiento eficiente y racional uso de los recursos públicos con su consecuente beneficio social.

Así, el objetivo se centró en estudiar las respuestas y efectos del sistema de transporte en relación con los procesos de metropolización y las oportunidades de una planificación y gestión integrada del territorio metropolitano orientado a escenarios de desarrollo sustentable.

Se concluye con una serie de consideraciones sobre la problemática de los desequilibrios territoriales, sociales y ambientales en el AMCor la cual debe instalarse como una cuestión central en la agenda del Estado en los diferentes niveles jurisdiccionales involucrados y abordarse desde un enfoque integral que contemple la interacción de los diferentes componentes del sistema territorial.

Por diversas causas (económicas, calidad de vida, costo de la tierra, accesibilidad, etc), el crecimiento poblacional y urbano es marcadamente diferenciado dentro del territorio metropolitano.

Así, 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.

Asimismo, el considerable crecimiento del volumen de viajes dentro del sistema de la Red de Accesos a Córdoba refleja el incremento de relaciones funcionales entre la ciudad polo y su área de influencia, consecuencia de la interacción de varios factores tales como el crecimiento urbano de las localidades satélites y la presencia de infraestructura vial que permite una fluida vinculación con la ciudad principal.

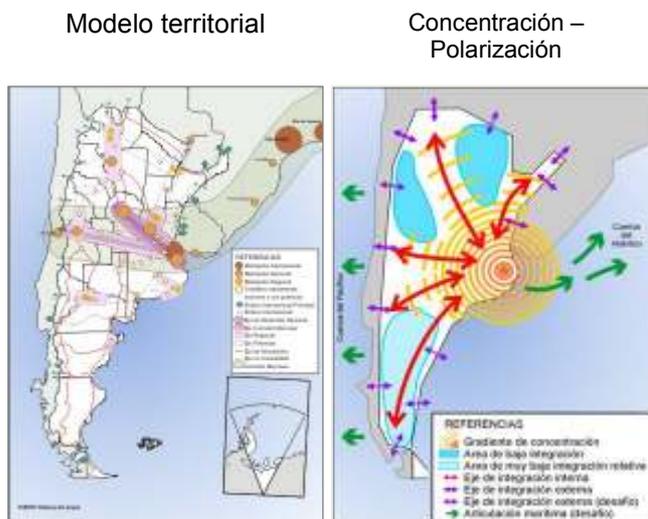
2. Área Metropolitana Córdoba

En este apartado se realiza una síntesis de análisis realizados sobre el area metropolitana Córdoba desde su marco regional en su inserción en el orden nacional y provincial para luego abordar el análisis sistémico de aspectos socio económico, físico funcional y políticos administrativos propios del área.

2.1. Marco regional Área Metropolitana Córdoba

A nivel nacional el orden territorial argentino se presenta concentrado, centralizado y radiocéntrico, con fuerte y desproporcionada centralidad del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), presenta importantes superficies subocupadas o deprimidas y severos desequilibrios regionales. 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 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



Fuente: Elaboración propia

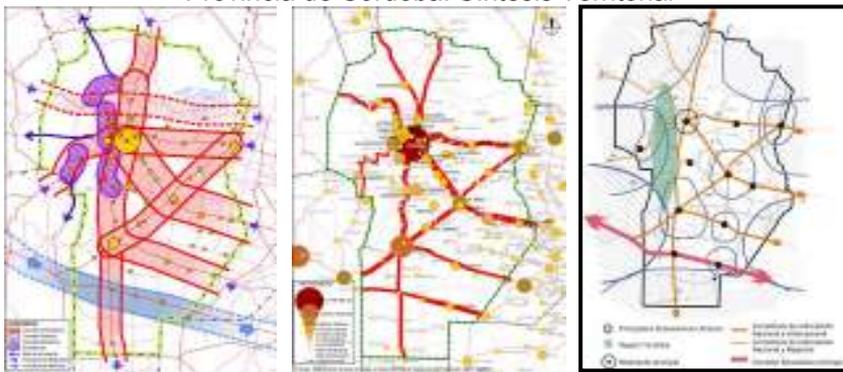
desde La Plata, Buenos Aires a Rosario y se proyecta hacia Santa Fe y con el eje Rosario–Córdoba, que conforma el Eje de Desarrollo Nacional con mayor potencial donde se producen los más altos niveles de concentración económica y vincula las metrópolis nacionales de mayor jerarquía.

Si bien todas estas estructuras configuran funcionalmente el espacio nacional, las áreas metropolitanas permiten leer e interpretar su geografía económica. En cada época del proceso de urbanización, distintos factores influyeron en la evolución del sistema urbano argentino con transformaciones que fueron acentuando el desequilibrio regional y que explican la mayor concentración de la población del país (aprox. 65 %) y el mayor desarrollo (75 % del PBI) en tres provincias argentinas -Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe a las que pertenecen las principales áreas metropolitanas. Estas estructuras territoriales son las que poseen mayor desarrollo relativo, grandes recursos económicos, tecnológicos y concentración de poder y se vinculan entre sí a través de la Autopista Rosario-Bs. As. y la Autopista Rosario-Córdoba.

La Región Metropolitana de Córdoba, ubicada en una zona de transición de varias eco regiones biogeográficas y en una posición estratégica tanto dentro del territorio nacional como en la geografía suramericana. Así como las metrópolis de Buenos Aires y de Rosario, sufre los inconvenientes propios de la mayoría de las regiones metropolitanas: déficits de infraestructura, falta de articulación e integración social, económica, educacional y política como también carecen de gobierno y representación

El territorio provincial presenta fuerte concentración en su Capital que polariza una importante área de influencia o región metropolitana y que muestra mayor integración con las tres ciudades de segundo orden (triángulo Córdoba – San Francisco – Villa María).

Provincia de Córdoba. Síntesis Territorial



Fuente: Elaboración propia

Replicando en gran medida las características morfológicas del esquema nacional, en la Provincia de Córdoba se encuentra un modelo territorial morfológicamente concentrado, desequilibrado jerárquicamente y 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 a diferencia de las bajas densidades que se manifiestan en el resto de la geografía provincial. Además es desequilibrado jerárquicamente dada una marcada diferencia relativa entre el Área Metropolitana Córdoba 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 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. Es atravesado por el corredor bioceánico de mayor potencial en la actualidad.

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

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”.

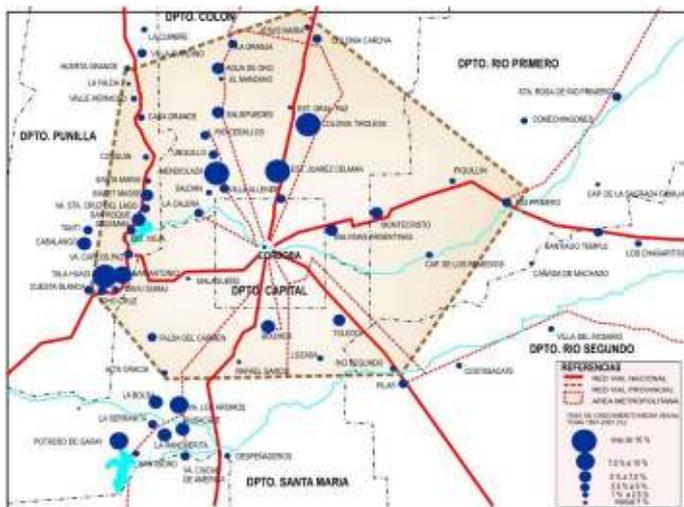
Este proceso puede verificarse en el crecimiento poblacional de las localidades que comprenden el Área Metropolitana, que comparativamente tienen tasas de crecimiento muy superiores a la de la Ciudad de Córdoba.

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.

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.

. Localidades según Tasa de Crecimiento Media Anual. Período 1991-2001



Fuente: Elaboración Propia en base a datos Censo Nacional de Población y Vivienda 1991-2001. INDEC

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 algunas localidades circundantes a la ciudad principal.

En paralelo, se puede señalar que las características del sistema social en el AMCor 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, Juárez Celman, Capilla de los Remedios, Toledo, General Paz, entre otras.

2.2.2. Aspectos físicos Espaciales

Medio Natural

El territorio metropolitano presenta variados relieves: hacia el Oeste, cordones montañosos que se extienden de norte a sur y hacia el Este, una extensa zona de llanuras con pendiente descendiente hacia el Este

Fisiográficamente pueden distinguirse las siguientes unidades: Cordón montañoso de las Sierras Grandes, Faldeo oriental de las Sierras Grandes, Cordón de las Sierras Chicas, Planicie oriental y Llanuras orientales de muy baja pendiente.

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.

Proceso de Metropolización –Uso de suelo

A la situación geográfica de la ciudad de Córdoba, estratégica y privilegiada, en la configuración territorial del país, se reunieron un conjunto de variables que contribuyeron al proceso de metropolización.

Como se expresó, varios factores (situación geográfica privilegiada, desarrollo industrial, tradición universitaria, alto nivel de desarrollo, etc.) influyeron en el gran crecimiento demográfico y de desarrollo urbano experimentado por la la ciudad de Córdoba, lo que a su vez fue transformando el sistema de relaciones con su entorno. Esto llevó al proceso de expansión de la ciudad hacia la periferia, polarizando una serie de localidades menores, que en los últimos tiempos va adquiriendo una dinámica de urbanización cada vez mayor.

Durante este proceso, la migración desde la ciudad de Córdoba hacia las localidades satélites se manifestó de manera diferenciada sobre el territorio metropolitano: : - hacia el Noroeste y Oeste se localizan las ciudades que resultan atractivas para la población que busca mejorar su calidad de vida, lejos de la gran capital (Villa Allende, Mendiolaza, Unquillo, Villa Carlos Paz, entre otras); - hacia el Norte, Este y Sur, hay localidades que presentan ventajas a personas que buscan tierras accesibles y servicios más baratos (vg. Juárez Celman, Malvinas Argentinas o Toledo).

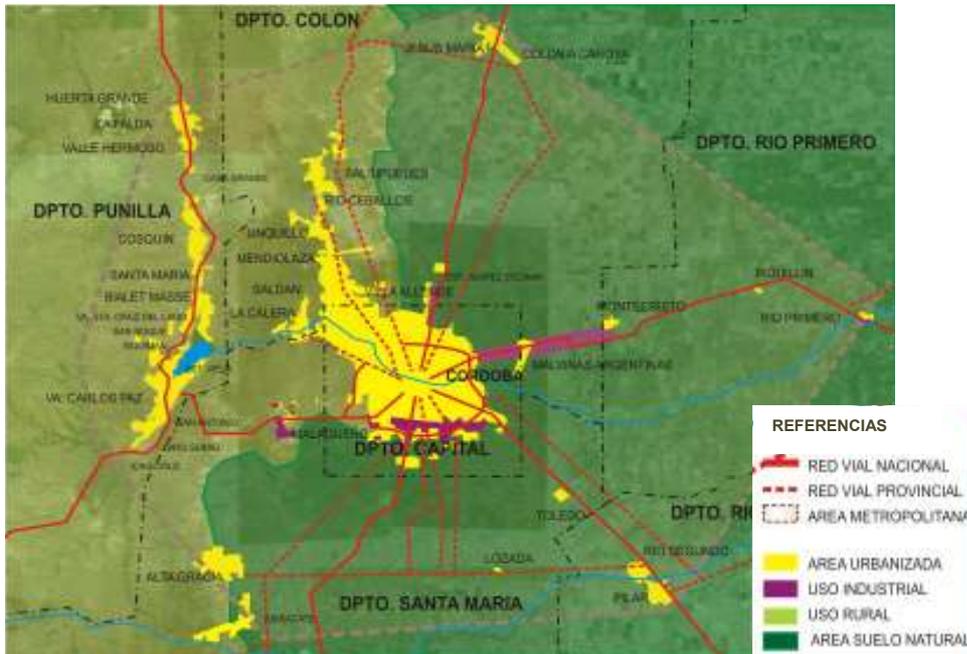
El AMCor experimenta entonces un proceso dinámico a partir de las transformaciones en el sistema de relaciones, lo que conlleva impactos positivos pero también negativos. Así es que sufre de los inconvenientes propios de la mayoría de las regiones metropolitanas de América Latina: déficits de infraestructura,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

El Área Metropolitana de Córdoba presenta diferentes usos de suelo distribuidos de acuerdo a los patrones ambientales dados por las unidades morfoestructurales que los posibilitan. Los predominantes son: Residencial, Industrial, Agropecuario y rústico.

El uso residencial presenta distintas características y corresponde a las plantas urbanas de las localidades que componen el Área Metropolitana. La localización de estas áreas residenciales se presenta de manera irregular en el territorio.

La ciudad de Córdoba representa el área residencial más extensa localizada en el centro gravitacional de la Región. Hacia el Noroeste se encuentra conurbada con las localidades del corredor noroeste (Villa Allende, Mendiolaza, Unquillo).Hacia el Oeste sobre el Valle de Punilla los asentamientos residenciales urbanos le siguen en volumen poblacional y se ubican sobre un eje y próximas entre sí. Finalmente en los sectores Norte, Noreste, Este y Sudeste, que corresponden a los sectores de actividad agropecuaria, se localizan las ciudades con menor cantidad de población y se ubican de manera dispersa en el territorio.

Usos del Suelo



Fuente: Elaboración propia en base a Imágenes satelitales Google Earth

Estas localidades presentan diferentes perfiles y funciones dentro de la estructura metropolitana de acuerdo a las actividades dominantes.

En general, las localidades ubicadas en el sector serrano tienen perfil turístico y de servicio (Villa Carlos Paz, Alta Gracia, etc.) y de ciudades dormitorio (Villa Allende, Unquillo, Mendiolaza, Calera). Las del sector Noreste y Este se caracterizan como ciudades de servicio, particularmente a la actividad agropecuaria (Jesús María, Cnia. Caroya, Río Segundo, etc.). Y finalmente al Este y Sur, próximas a Córdoba poseen un perfil industrial (Montecristo, Malagueño, Toledo y sector sur de la ciudad de Córdoba)

El área residencial más importante la constituye la ciudad de Córdoba con una población de 1.330.023 habitantes (2010). Se caracteriza por un centro histórico y de servicios consolidados con alta densidad de población; un pericentro consolidado con densidades medias y una periferia extendida y en algunos sectores discontinua, cuestión que se ve agravada por la presencia de urbanizaciones especiales con lotes de grandes dimensiones, derivando en densidades bajas.

Particularmente se distingue un importante desarrollo sobre el eje noroeste conduciendo a la conurbación con las localidades de Villa Allende, Mendiolaza, Unquillo, Río Ceballos y Salsipuedes, las que presentan áreas urbanas de conformación irregular y extendida respondiendo a la topografía sobre la que se asientan y a la traza de la vía que las conecta. En el eje del Valle de Punilla la conformación de las áreas urbanas es similar a las anteriores, ya que se asientan sobre un territorio de topografía accidentada.

Algunas de estas localidades presentan urbanizaciones especiales (countries y barrios cerrados) con lotes de grandes dimensiones.

En el resto del territorio metropolitano, las áreas urbanas presentan, en general, trazados regulares, de conformación compacta.

Las actividades industriales se localizan principalmente en los extremos Oeste, Sudoeste y Sudeste de la mancha urbana de la ciudad de Córdoba (principalmente industrias metalmeccánicas y automotrices).

En el resto del AMCor, las áreas industriales se localizan principalmente sobre corredores de vinculación (vg. sobre el corredor de la RN19 y el camino a Montecristo se ubican

industrias agroalimentarias; en localidades de Malagueño y Yocsina industrias mineras y cementeras).

Las actividades agropecuarias se desarrollan principalmente en el sector Este y Sur con actividades agropecuarias diferenciadas: ganadería pastoreo sobre áreas desmontadas; tambo y cría de ganado bovino; agricultura con riego (frutihorticultura) en Colonia Caroya y cinturón verde de Córdoba; agricultura de secano. En general, se asientan sobre el territorio de manera extensiva, con parcelas de gran tamaño, de trazado regular.

Finalmente existen áreas de suelo sin intervención principalmente en el sector serrano, con topografía irregular, donde no se han asentado actividades, excepto en algunos sectores aislados de pastoreo y cría de ganado, en especial caprino.

Infraestructura socioeconómica

La infraestructura en general y en particular la del transporte constituye un componente esencial para el desarrollo regional y la organización del territorio, en este caso para el sistema metropolitano. De allí la importancia de su estudio, planificación y gestión a partir de una visión integral con el resto de los componentes del complejo y dinámico sistema territorial.

Infraestructura vial

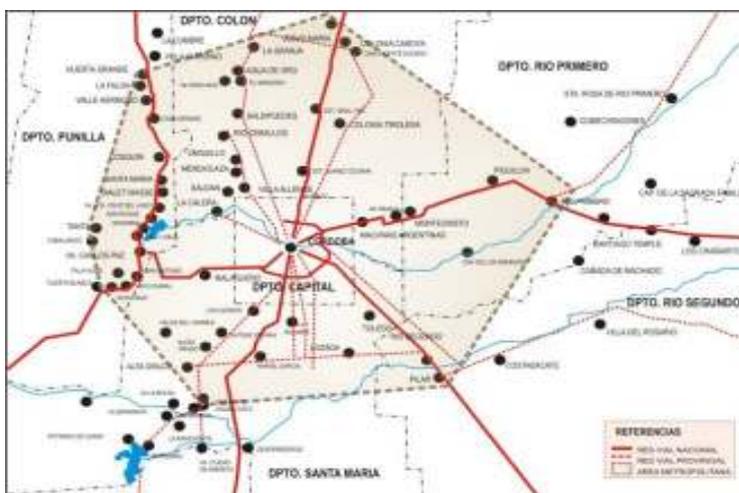
La infraestructura vial es un elemento clave dentro de la planificación del territorio, permitiendo accesibilidad y conectividad imprescindibles para el desarrollo de las actividades, así como la integración de sectores desconectados.

La red vial interurbana del país se compone de rutas de jurisdicción nacional y Provincial totalizando una extensión superior a los 200.000 kilómetros, a los cuales se les suman unos 400.000 km. de caminos de la red terciaria o caminos rurales. En general el trazado acompañó al de la infraestructura ferroviaria consolidando el modelo radial, con caminos que mayoritariamente se construyeron paralelos a las vías del ferrocarril, situación que también se repite en el territorio de la provincia de Córdoba.

Dentro del área metropolitana, las rutas principales que la atraviesan adquieren gran importancia desde el punto de vista económico y de integración regional al formar parte de importantes corredores turísticos así como de corredores bioceánicos de integración del continente.

La Red vial principal dentro del AMCor está conformada por un sistema radial que conecta la ciudad polo con las localidades periféricas y que tiene continuidad con la red vial principal que vincula la provincia de Córdoba con el resto del país.

Red Vial Principal Área Metropolitana de Córdoba



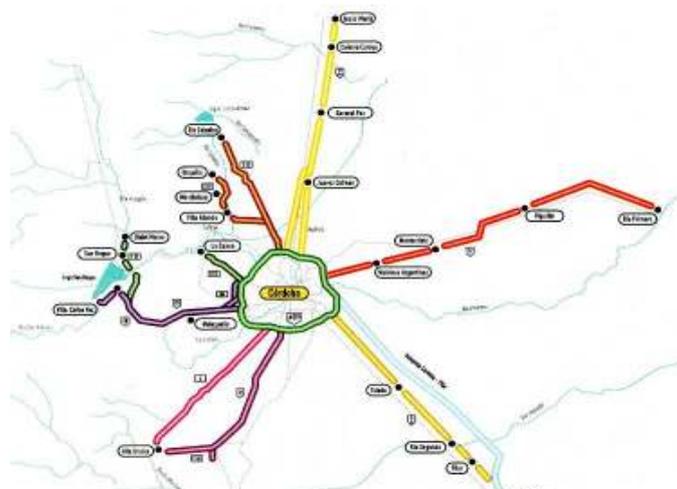
Fuente: Elaboración Propia

Este sistema radial se complementa con corredores que vinculan distintos sectores del área metropolitana sin pasar por la ciudad capital destinados a la conexión e integración de zonas turísticas, que representan un elemento esencial dentro de la economía de la región y de la provincia. Ejemplo de estos corredores son la Ruta Provincial N°C-45 que configura un anillo regional conectando los valles de Paravachasca – Calamuchita con el de Punilla y el de la RP E-57 en el tramo conocido como “Camino del Cuadrado” que fue sistematizado y pavimentado en sus 37 km de extensión e inaugurado en el año 2011 que vincula la zona de las Sierras Chicas con el Norte del Valle de Punilla.

El Sistema de la Red de Accesos a Córdoba (RAC)

El sistema de la Red de Acceso a Córdoba (RAC), está conformado por los principales corredores que conectan con la ciudad de Córdoba y se desarrollan dentro de la región metropolitana. Las principales rutas de este sistema fueron concesionadas a fines de la década del 90 a la empresa Camino de las Sierras S.A. con el objeto de ampliar, rehabilitar, mejorar y conservar la red de accesos principales que involucra rutas tanto de jurisdicción provincial como nacional, a través de un sistema de peajes en algunos corredores. A partir del 2010 la concesión paso a tener al estado provincial como accionista casi exclusivo.

Red de Accesos a Córdoba, RAC



Fuente: Caminos de las Sierras SA

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.

Desde el punto de vista de la demanda atendida, estos corredores, además de conectar la ciudad capital con las localidades satélites del área metropolitana, poseen funciones predominantes en relación con la actividad económica de la zona. Así se pueden diferenciar rutas con una mayor demanda derivada de la actividad turística que conectan la ciudad con los distintos valles y otras rutas con una función mayoritariamente comercial con viajes de media a larga distancia y que forman parte de los principales corredores de vinculación del AMCor con el resto del país y países limítrofes.

Estructura y función principal de los corredores de la RAC

Función Predominante	Región – Conexión	Corredor Principal
Turística	Norte (Sierras Chicas)	Ruta Provincial E-53
	Oeste (Valle de Punilla)	Ruta Nacional N°20/28 – Ruta Provincial E-55
	Sur (Valle de Paravachasca – Calamuchita)	Ruta Provincial N°5
Comercial	Norte	Ruta Nacional N°9 Norte
	Este - Litoral	Ruta Nacional N°19
	Rosario – Buenos Aires	Ruta Nacional N°9 Sur – Autopista a Rosario
	Sur	Ruta Nacional N°36

Fuente: Elaboración Propia

Corredores Turísticos

Conexión al Norte con Valle de Sierras Chicas

La Ruta Provincial N° E-53 constituye la principal conexión de la Ciudad de Córdoba con el sector turístico de las denominadas Sierras Chicas, con un desarrollo de unos 50 km entre la ciudad capital y la localidad de Ascochinga.

Durante el año 2011 se completó la obra de transformación en autovía del corredor conectando la ciudad capital con las localidades de Salsipuedes y Río Ceballos, incluyendo conexión con el antes citado Camino del Cuadrado que vincula con el Valle de Punilla.

En cuanto a las características del tránsito del corredor, se destaca una función turística con alta participación del tránsito metropolitano por el impacto generado por el desarrollo de urbanizaciones tanto en el corredor como en las localidades de Villa Allende, Unquillo y Mendiolaza, conectadas a través de la Ruta Provincial Av. Padre Luchesse y E-57.

De acuerdo a datos de la estación de peaje ubicada en la salida de la ciudad de Córdoba, la ruta presenta un TMDA del orden de los 26000 vehículos.

Por la importancia del corredor y la conexión con el aeropuerto internacional, dentro del tramo urbano de la ciudad de Córdoba se completó en 2012 la ampliación del corredor a tres carriles por sentido en los primeros incluyendo intercambiadores en las principales intersecciones (Bv. De los Alemanes, Av. Japón y Acceso al Aeropuerto)

Conexión al Oeste (Valle de Punilla)

Los principales corredores de esta conexión son la Ruta Nacional N°20, Ruta Nacional N°38 y Ruta Provincial E-55.

Dentro de la RAC se incluye el tramo parcial de las antes mencionadas rutas nacionales en el tramo conocido como Autopista Córdoba-Carlos Paz con un desarrollo de unos 25 km al cual se incorporan los tramos urbanos de las ciudades conectadas. Además se incluye un tramo de doble calzada de vinculación con la Av. de Circunvalación denominado Variante Av. Pueyrredón con una longitud aproximada de 6,1 km y la variante que conecta la R.N.N° 38 en proximidades del acceso a la ciudad de Carlos Paz con la R.P.E 55 en la zona del paredón del Dique San Roque (Variante Costa Azul) con una longitud de 5,5 km.

Se trata de un corredor con una función principalmente turística relacionada con el Valle de Punilla, mas allá que se puede observar en los últimos tiempos una transformación por el exponencial crecimiento de urbanizaciones residenciales a la vera de la autopista y en la conexión de esta con la Ruta Provincial C-45.

De acuerdo a datos del peaje, la ruta presenta la mayor concentración de tránsito en la RAC con un TMDA del orden de los 38.000 vehículos por día.

En cuanto a la Ruta Provincial N°E-55, se trata de un corredor con una extensión de 32,5 km, que se desarrolla entre la Ciudad de Córdoba y la de Bialet Masse en el Valle de Punilla. En su recorrido presenta distintos perfiles según el sector que se considere. Dentro del ejido de la ciudad capital posee un sector de arteria multicarril y en la actualidad se encuentra en ejecución la duplicación de calzadas hasta la localidad de La Calera en donde al igual que en otras localidades del AMCor se ha producido un importante crecimiento urbanístico.

De acuerdo a la RAC, en el sector del peaje, la ruta posee un TMDA del orden de los 18.000 vehículos por día entre Córdoba y La Calera, siendo el tercer corredor de mayor tránsito dentro de la concesión.

Luego de pasar la zona urbana de La Calera, la ruta recorre un tramo de montaña de unos 14 km con calzada convencional hasta el paredón del Dique San Roque y desde allí otros 12 km hasta la localidad de Bialet Massé. En estos tramos el TMDA se estima del orden de los 6000-8000 vehículos diarios.

Conexión al Sur con Valle de Paravachasca – Calamuchita

El principal corredor de esta conexión es la Ruta Provincial N°5 Se trata de un corredor de tipo turístico que conecta la ciudad de Córdoba con los Valles de Paravachasca y Calamuchita con una orientación N-S.

Dentro del área metropolitana presenta un importante flujo de intercambio entre la Capital y la ciudad de Alta Gracia separadas por 36 km y algunas localidades y urbanizaciones ubicadas en el tramo. Como un hecho importante que hace al uso y crecimiento del corredor es de destacar que durante el año 2012 se completó la transformación en autovía incluyendo la iluminación del tramo.

De acuerdo a datos del peaje, registra un TMDA del orden de los 11.000 vehículos por día con participación de tránsito pesado del 10%.

Corredores Comerciales

Conexión con Región Norte

La principal conexión con la región norte es la Ruta Nacional N° 9 que en su recorrido total constituye el principal eje de vinculación entre Buenos Aires y el Norte del País, uniendo las tres áreas metropolitanas más importantes (Buenos Aires, Rosario y Córdoba).

Dentro del AMCor se identifica como Ruta 9 Norte al tramo con orientación N-S que vincula la ciudad capital con la ciudad de Jesús María unos 50 km al Norte, la cual se complementa con la denominada Variante Juárez Celman que constituye una nueva traza del corredor paralela a la actual.

La Ruta 9 Norte presenta un perfil compuesto de calzada única bidireccional, a excepción de algunas travesías urbanas.

En su recorrido atraviesa los sectores urbanos y suburbanos correspondientes a la salida de la ciudad de Córdoba y las localidades de Guiñazú, Juárez Celman, General Paz y Jesús María y Colonia Caroya, estas últimas en el extremo Norte del Tramo.

Como se mencionó presenta un perfil preferentemente de tipo comercial, lo que se comprueba con alta participación de camiones en el tránsito.

De acuerdo a datos del peaje de la RAC, registra un TMDA de algo más de 10000 vehículos con una participación de tránsito pesado del 27%. Durante el verano también se producen movimientos de tipo turísticos ligados a eventos especiales.

Respecto a previsiones futuras para en el corredor, la DNV tiene en proyecto la construcción de una autopista entre Córdoba y Totoral (al Norte de Jesús María) con una traza paralela a la ruta actual. No obstante, durante 2011 se construyeron ensanches incorporando carriles de sobrepaso para mejorar las condiciones de operación en el tramo de mayor demanda.

En cuanto a la denominada Variante Juárez Celman, se trata de una vía rápida de aproximadamente 9,0 km. de longitud, con perfil de calzada única bidireccional y con reserva de la zona de camino para construir una segunda calzada como previsión de la futura autopista prevista por la DNV entre Córdoba y Totoral. Deriva el tránsito de larga distancia evitando el paso de la RNN°9 por sectores urbanizados.

Respecto a su demanda, presenta un perfil de uso comercial con volúmenes en el orden de los 6500 vehículos de T.M.D.A. y porcentajes de vehículos comerciales cercanos al 30%.

Conexión con Región Centro – MERCOSUR

Esta conexión se da principalmente a través de la Ruta Nacional N°19 que en su desarrollo completo posee una extensión de 337 km dentro de las provincias de Santa Fe y Córdoba y es el principal corredor de conexión de la región con la zona portuaria del Paraná y los países limítrofes de Uruguay y Brasil.

Dentro del AMCor se desarrolla en los departamentos capital y Río Primero con una extensión de 51,5 km con un perfil de calzada única.

Su demanda se caracteriza por un flujo mayoritariamente de tipo comercial que se manifiesta en la alta participación de camiones que representan cerca del 25% del total del tránsito, siendo el TMDA del orden de 6900 vehículos medido en la estación de peaje.

A partir de numerosos reclamos de los municipios de Córdoba para que se avance con el proyecto de autovía complementando el tramo recientemente construido dentro de la provincia de Santa Fe, la Dirección Nacional de Vialidad elaboró un proyecto de autovía que no se concretó y el Gobierno Provincial comenzó a construir en el año 2012 algunos tramos.

Actualmente se encuentra en ejecución la duplicación de la autovía en el tramo correspondiente a la RAC entre Córdoba y Montecristo.

Conexión con Rosario – Buenos Aires

El corredor principal corresponde a la Ruta 9, conformada por la recientemente completada Autopista Córdoba – Rosario y la traza original de la ruta denominada dentro de la RAC como Ruta Nacional N°9 Sur.

Este corredor se ubica en la región SE. Dentro del AMCor abarca el tramo de 42 km entre Córdoba y la localidad de Pilar. La primera de las mencionadas posee perfil de autopista en tanto que la Ruta 9 Sur mantiene un perfil de calzada única bidireccional, atravesando a modo de travesías las localidades de Toledo, Río Segundo y Pilar.

De acuerdo a datos del peaje, la autopista presenta dentro del tramo un TMDA del orden de los 13.500 vehículos por día con una participación de tránsito pesado del 24%, en tanto en la Ruta 9 Sur el TMDA es de 3.900 vehículos con una participación de tránsito pesado del 21%. La denominada Autopista Córdoba – Rosario presentó un alto crecimiento del tránsito, tanto por derivación como por generación de viajes, a partir del completamiento de los distintos tramos en los que se dividió para construir. Como referencia de esto, en la última década el tránsito dentro de la RAC tuvo un incremento superior al 100%

Conexión con Región Sur

Esta conexión se resuelve a través de la Ruta Nacional N° 36, la cual se desarrolla con un orientación N-S, en forma prácticamente paralela con la Ruta Provincial 5 dentro de la RAC.

En toda su extensión, este corredor posee unos 217 km entre la ciudad de Córdoba y la de Río Cuarto en el Sur de la provincia y constituye la principal conexión con la región Sur del País.

Excepto en la zona urbana de Córdoba, la ruta presenta un perfil calzada única bidireccional y en la actualidad se encuentra en ejecución la denominada autovía Córdoba- Río Cuarto, obra considerada estratégica ya que facilita la comunicación ágil y segura entre la primer y segunda ciudad de importancia de la provincia.

Actualmente se están duplicando el tramo de 23 km entre Córdoba y la Ruta C-45 y un tramo de 13 km a la salida de Río Cuarto.

Dentro de la RAC registra un TMDA del orden de los 9.500 vehículos por día con una participación de tránsito pesado del 24%.

Demanda de Tránsito de la RAC

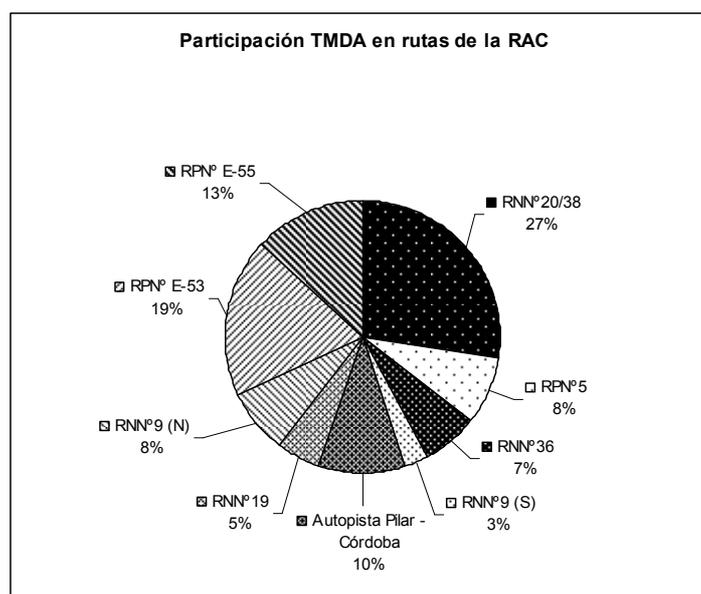
Analizando la *demanda* del sistema, en lo que respecta a la RAC, el TMDA del año 2012 medido en sus estaciones de peaje, es algo superior a 140.000 vehículos diarios. De su distribución por corredor, se observa que los corredores que concentran la mayor parte del tránsito interurbano del área metropolitana son el de la RN 20/38 que concentra casi el 28% del tránsito y le siguen en importancia las rutas E-53 y E-55.

En la Tabla siguiente se muestra la información de TMDA para los últimos tres años y en el gráfico la participación de cada ruta en el tránsito total. Vale aclarar que debido a la construcción de la autovía, los datos de TMDA de las rutas 5 y 36 presentan distorsión para el período 2011-2012 debido a la derivación del tránsito habitual de la RPN°5 hacia la RNN°36 como alternativa.

TMDA en Rutas de la Red de Accesos a Córdoba

Ruta	TMDA		
	2010	2011	2012
Ruta Nacional N°20/38	35005	37330	37812
Ruta Provincial N°5	10216	11034	8576
Ruta Nacional N°36	8149	9013	12153
Ruta Nacional N°9 (S)	3917	3864	3897
Autopista Pilar - Córdoba	11744	13702	13670
Ruta Nacional N°19	6314	6842	6903
Ruta Nacional N°9 (N)	9507	10773	10977
Ruta Provincial N° E-53	23941	25580	27747
Ruta Provincial N° E-55	16384	17734	18500
TOTAL	125177	135872	140236

Fuente: Elaboración Propia



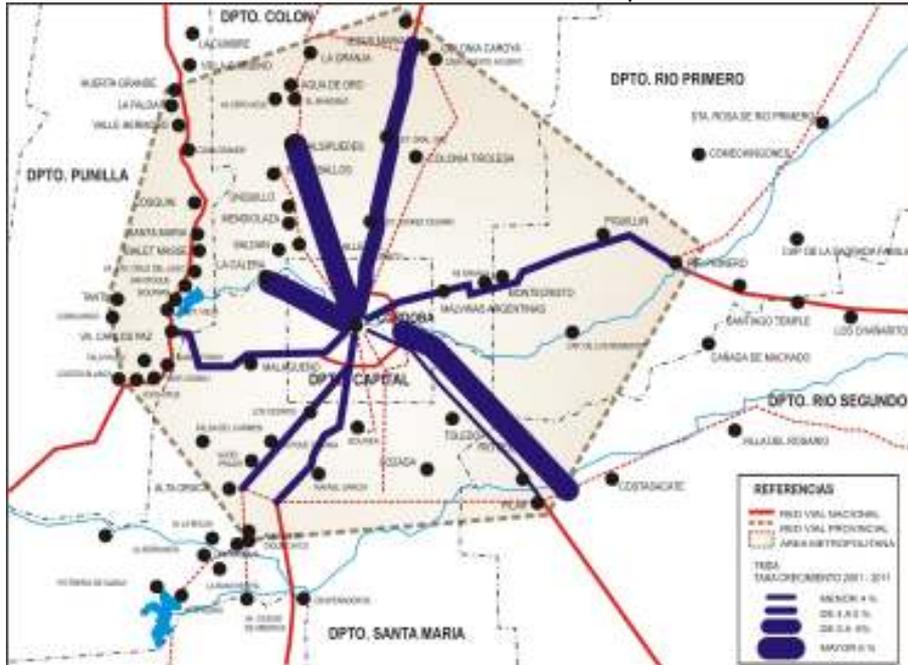
Fuente: Elaboración Propia

En cuanto a la evolución de la demanda, la tabla anterior muestra un incremento mayor al 8% en el período 2010-2011 y una marcada desaceleración para el período 2011-2012 en donde el crecimiento fue del orden del 3%.

Por otra parte, la información disponible sobre el TMDA de cada uno de los corredores con peaje desde el inicio de la concesión, permite evaluar el comportamiento de cada uno de ellos respecto a la dinámica de la demanda.

De acuerdo a lo observado, el crecimiento de en el período 2001-2012 es algo superior al 75% 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 el primer caso, 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 Ruta Provincial E-53 los altos crecimientos 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 registradas en localidades tales como Villa Allende, Mendiolaza, Unquillo y Río Ceballos. En un rango algo menor la otra ruta que presentó un crecimiento más sostenido es la RP E-55 que vincula con la localidad de La Calera en donde también se ha manifestado una expansión urbanística. Lo anterior queda reflejado en la figura siguiente en donde se grafican rangos de tasas de crecimiento medio anual en el período 2001-2011 (No se incluye el 2012 por la distorsión que representa la existencia de rutas en construcción como la RP5).

Tasas de crecimiento medio anual TMDA en el período 2001-2011.

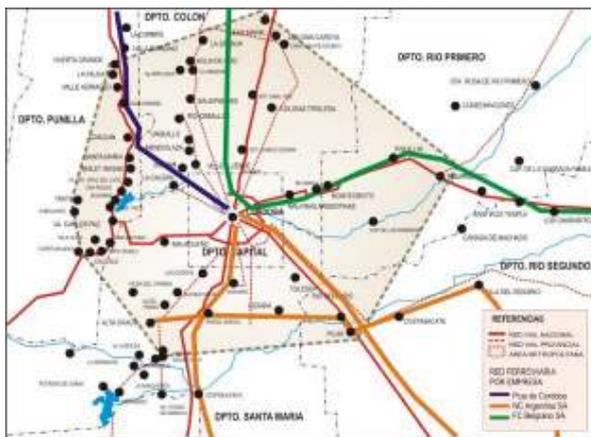


Fuente: Elaboración Propia

Infraestructura ferroviaria

Los principales ramales ferroviarios que atraviesan el AMCor forman parte de las redes concesionadas por el Estado Nacional para transporte de cargas. También se encuentra 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 denominado Tren de las Sierras. Además se cuenta con servicios de pasajeros interurbanos Córdoba – Villa María y Córdoba – Buenos Aires

Sistema ferroviario AMCor



Fuente: Elaboración Propia

Infraestructura aérea

En general la red de transporte aéreo nacional no escapa al esquema radial de las redes terrestres, desde la Ciudad de Buenos Aires se abren en abanico hacia los distintos puntos de país. El Sistema Nacional de Aeropuertos se encuentra regulado por el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), que funciona bajo la órbita de la Secretaria de Transporte del Ministerio del Interior y TRansporte . Este Sistema Nacional

esta formado por 54 Aeropuertos, de los cuales 37 han sido concesionados y se completa con algo mas de 370 pistas y aeródromos privados.

Entre los aeropuertos concesionados en la provincia se encuentran los de Córdoba dentro del área metropolitana y el de Río Cuarto en el Sur de la provincia.

El aeropuerto internacional de Córdoba 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.

El aeropuerto, cuyo nombre oficial es Aeropuerto Internacional Ingeniero Ambrosio Taravella se encuentra ubicado a 9 km. del centro de la ciudad y cuenta con una terminal de pasajeros de 2,400 m² aprox. de superficie. Cuenta con dos pistas: una de 3200 m x 45 m. de Hormigón y otra de 2200 m x 45 m. de Asfalto.

Existen además una serie de aeródromos y pistas algunas de las cuales se encuentran bajo la órbita de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)

Infraestructura de servicios

Además de la infraestructura que integra el sistema de transporte, elemento clave y estructurante del territorio, la infraestructura socio-económica constituye un elemento esencial para la motorización de las actividades económicas así como para el desarrollo de las actividades sociales.

En el caso de la energía eléctrica, con las reformas del sistema producidas con las políticas de privatización iniciadas en el año 2002, el sistema se ha dividido en tres sectores: producción, transporte y distribución con la participación de comercializadores.

La producción se da a través de las centrales siendo las variables fundamentales para su análisis el tipo de central (termoeléctrica, hidráulicas y Nucleares), la potencia instalada y la generación.

Dentro del AMCor, las principales unidades generadoras termoeléctricas son: Central Pilar (Pilar) con potencia instalada de 216 MW, Central Sudoeste (Ciudad de Córdoba) que funciona desde 1981 con potencia instalada de 50 MW y Central Deán Funes (Ciudad de Córdoba) que funciona desde 1964 a turbo vapor (hoy indisponible) y desde 1971 a Turbo Gas con potencia instalada de 32 MW. A las anteriores se les suma en los últimos años la central Bicentenario ubicada en Pilar. El nuevo parque generador sumó unos 400 MW duplicando la potencia original de la central Pilar.

Entre las centrales hidroeléctricas se localizan en el AMCor las del Río Suquía en el Dique San Roque y en la Ciudad de La Calera. La primera data de 1959 y posee un apotencia instalada de 24 MW, en tanto que la de Calera inicio sus actividades en 1911 y posee una potencia instalada de 5 MW

La prestación del servicio de transporte es responsabilidad de una serie de empresas Concesionarias que manejan el sistema interconectado.

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. Esto ha llevado a que la red de transporte de alta tensión esté funcionando al máximo de su capacidad operativa.

La distribución se conforma por una serie de empresas encargadas de la provisión del servicio a los usuarios. Considerando los departamentos en donde se localiza el área metropolitana, la provisión del servicio es prestada por la empresa provincial de energía (EPEC) y por 39 cooperativas.

En los departamentos en donde se inserta el AMCor se localizan aproximadamente el 57% de los usuarios del total provincial.

Con respecto al sistema gasífero, a partir de la privatización de los años 90, se inició una transformación en el sistema, segmentando la actividad en producción, transporte y distribución.

Las reservas de gas se transfirieron a las provincias, así como la potestad de otorgar nuevas licencias para la exploración y producción de gas. El servicio de transporte se dividió en dos empresas transportadoras (TGS y TGN) y el de distribución en nueve empresas

El AMCor es atravesado por el gasoducto troncal norte que toma el gas de la cuenca Noroeste en Campo Durán (Salta) y lo transporta hasta Buenos Aires. Además 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 trata de un proyecto con financiamiento del gobierno provincial y con proyecto y gerenciamiento del ente intercomunal Sierras Chicas Gas conformado por distintos municipios que incluye 31,8 km de gasoducto central y estaciones reductoras en los puntos de distribución.

La distribución de gas en Argentina es llevada a cabo por operadores que prestan sus servicios en forma monopólica dentro de un área asignada, aunque los grandes clientes pueden contratar en forma directa con los productores o intermediarios (derecho de by pass). Dentro de la provincia de Córdoba el sistema es operado por la empresa Ecogas Centro SA

Con respecto a agua y saneamiento entre 1991 y 1999, como parte de los programas de privatización de servicios públicos, se inició un proceso de transformación del sector incluyendo la participación del sector privado, la comercialización de empresas públicas y la creación de entes reguladores autónomas al nivel provincial.

Dentro de la provincia de Córdoba el servicio de agua y saneamiento es regulado por Subsecretaría de Recursos Hídricos (Agua Subterránea y Superficial). Esta repartición tiene bajo su control las presas y azudes de la provincia, para funciones de provisión de agua potable y riego.

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 existen cooperativas o bien el servicio es prestado 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. 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.

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 esta realidad 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.

2.3. Aspectos políticos-institucionales

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.

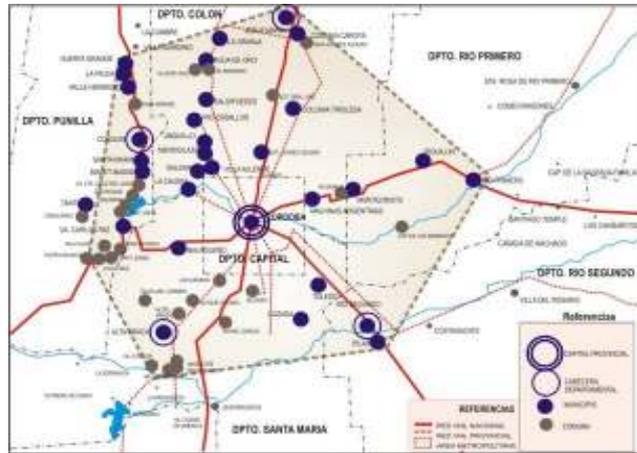
Los asentamientos estables de más de 2000 hab. son considerados Municipios y aquellos de más de 10.000 hab. se reconocen como Ciudades pudiendo dictar su propia Carta Orgánica, según lo establece la Constitución Provincial.

En el caso del Área 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.

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

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

Gobiernos locales: Municipios y Comunas



Fuente: Elaboración Propia

3. Conclusiones Relevantes- Breve Síntesis

La 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, económicas y tecnológicas 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.

La metropolización es la fase más avanzada de los procesos de urbanización. Ella es una conformación territorial sobre un sistema polarizado de centros urbanos. Estructurada en lo físico como una gran conurbación y en lo funcional como un espacio económico - social de alta potencialidad y gran interactividad. En lo macrorregional este proceso se corresponde con el de corredores de desarrollo y en conjunto caracterizan el modelo nacional de crecimiento espacial.

En la mayoría de los países del mundo las metrópolis no tienen gobierno propio y esto implica una revisión y redefinición de órdenes constitucionales que deben comenzar por la toma de conciencia de que se trata de un problema de orden nacional y con claras implicancias internacionales.

Luego de los análisis realizados, de los cuales se presentan en esta ponencia una apretada síntesis, se arribaron a conclusiones integrales de las cuales se presentan a continuación las más relevantes.

Por su jerarquía, dinámica y el rol que cumple en la organización territorial del país, el AMCor 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 dentro del sistema urbano provincial.

El crecimiento poblacional y urbano se presenta 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.

La evolución del sistema de vínculos condiciona la ocupación territorial y la funcionalidad del sistema urbano.

Existe una relación recíproca entre la disponibilidad de infraestructura de transporte y los procesos de metropolización.

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, consecuencia de la interacción de varios factores tales como el crecimiento urbano de las localidades satélites, la presencia de infraestructura vial que permite una fluida vinculación con la ciudad de Córdoba, entre otras.

Existen grandes distorsiones o desequilibrios de desarrollo de infraestructura socioeconómica en relación con los procesos de ocupación - crecimiento - ocupación del territorio.

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

La crisis hídrica en el territorio metropolitano, debido a diversidad de factores (excesivo consumo, ineficiencias en los sistemas de riego, falta de inversiones necesarias por parte de los gobiernos y empresas del sector, así como 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 y contaminación de acuíferos) ha derivado en algunas intervenciones extremas como es el traspaso de cuencas.

Al no existir en el orden político institucional del país una estructura de gobierno que contenga en forma autónoma las áreas metropolitanas, la coexistencia de niveles jurisdiccionales y superposición de funciones, o niveles decisorios de igual jerarquía pero con distinto peso político-institucional y socioeconómico, ocasiona serios inconvenientes a la hora de abordar, articular o coordinar decisiones e implementar políticas orientadas a resolver problemáticas comunes.

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.

La conformación de entes comunales, acuerdos o convenios entre municipios y/o con otros niveles del Estado constituyen instrumentos previstos en el orden jurídico a los que se suele recurrir para atender esta problemática.

La Ley Orgánica Municipal asigna un papel relevante al desarrollo de la planificación urbana en los municipios, sin embargo la normativa urbanística no siempre es resultado de una planificación integral del territorio basada en suficientes estudios técnicos.

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 y abordarse desde un enfoque integral que contemple la interacción de los diferentes componentes del sistema territorial.

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.

BIBLIOGRAFIA

- Argentina. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.** (2008) 1816-2016 *Argentina del Bicentenario. Plan Estratégico Territorial*. Buenos Aires. Argentina.
- Borja, J. – Castells, M.** (1997). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. España, Ed. Santillana S.A. Taurus.
- 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.
- (2012) “*Planeamiento Territorial y Procesos de Metropolización. Desarrollo urbano metropolitano e infraestructura socioeconómica – El sistema de transporte Caso: Área Metropolitana Córdoba R.A.*”. Proy. I&D 2012-2013 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.
- Friedman, J.** (1991), *Planificación en el ámbito público*. Madrid, Ed. Ministerio para las Administraciones Públicas. Instituto Nacional de Administración Pública.
- Maqueda Lafuente, J.** (1996). *Cuadernos de Dirección Estratégica y Planificación*. Madrid, Editorial Díaz de Santos S.A.
- Roccatagliata, J. A. Coordinador** (1992). *La Argentina. Geografía general y los marcos regionales*. Buenos Aires, Editorial Planeta Argentina SAIC.
- (2008), *Argentina. Una visión actual y prospectiva desde la dimensión territorial*. Buenos Aires, Emecé Editores S.A. 1°Ed.