

## **TITULO**

**"PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y PROCESOS DE METROPOLIZACIÓN  
DESARROLLO URBANO METROPOLITANO E INFRAESTRUCTURA  
SOCIOECONÓMICA EL SISTEMA DE TRANSPORTE CASO: ÁREA  
METROPOLITANA CÓRDOBA."**

## **AUTORES**

Bracamonte, Pablo; Cerato, Adriana; Maldonado, Patricia; Bracamonte, Juan Pablo  
Maldonado, Marcelo , Benito Natalia

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

### **COMPILACION RESUMEN DE LA PONENCIA**

Bracamonte Pablo - Cerato Adriana

### **UNIDAD ACADÉMICA:**

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 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, económicas y tecnológicas van derivando en nuevos modelos de movilidad social 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,

En el caso del Área metropolitana Córdoba se encuentran ante una fuerte realidad: 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 (vg. inundaciones), entre otros.

El objetivo es abordar 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.

Metodológicamente en primera instancia, se establece un marco teórico conceptual, luego se profundiza en torno a la configuración del Área Metropolitana Córdoba, (AMCor) específicamente con relación al gobierno, su sistema territorial y de infraestructura económico-social. La tarea se

desarrolla bajo un enfoque sistémico articulando como marco referencial aspectos de la demanda y oferta en un proceso que permita la correlación e integración de los temas con la intención de encontrar soluciones que tiendan a ser sistémicas e integradas

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 infraestructura física con todas sus implicancias.

Esquema metodológico de planificación y programación de proyectos



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.

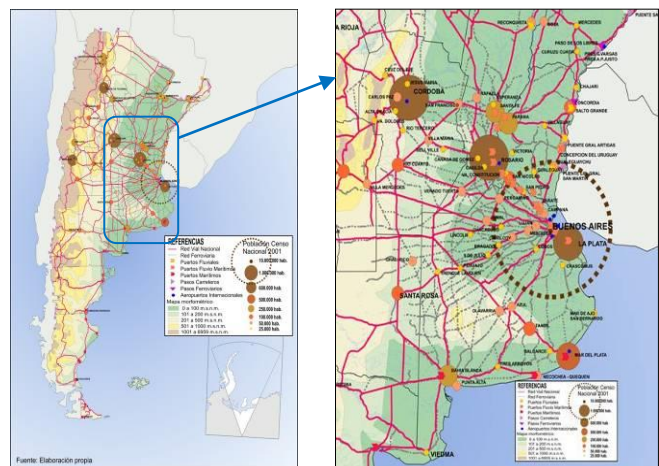
Finalmente se procura identificar las cuestiones macro (nacional), meso (regional y provincial) y micro (local) de los actores institucionales involucrados, teniendo en cuenta su pertinencia, vocación e identificación, tendientes a una gestión orientada a escenarios de desarrollo sustentable y sostenible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

### Algunas . Conclusiones

Uno de los primeros aspectos que surge del análisis es la heterogeneidad y diversidad del espacio metropolitano debido a marcadas diferencias en los procesos de urbanización que en él coexisten y de crecimiento demográficos muy diferenciados. Esto reconoce múltiples causas: potencialidad económica, niveles de servicio, calidad paisajística y ambiental, costos de la tierra, accesibilidad, entre otros. En estos procesos la conectividad o la oferta de transporte es un factor determinante en los rumbos urbanizadores de los distintos lugares y esto es el principal condicionante de la funcionalidad metropolitana. Todo evidencia la alta correlación que existe entre la disponibilidad de infraestructura de transporte y los procesos de metropolización.

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

Principales Áreas Metropolitanas

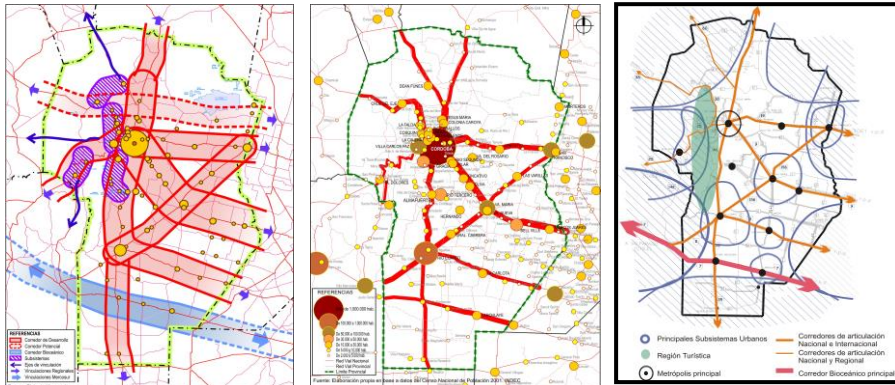


Fuente: Elaboración propia CEPLAT

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.

Provincia de Córdoba. Síntesis Territorial

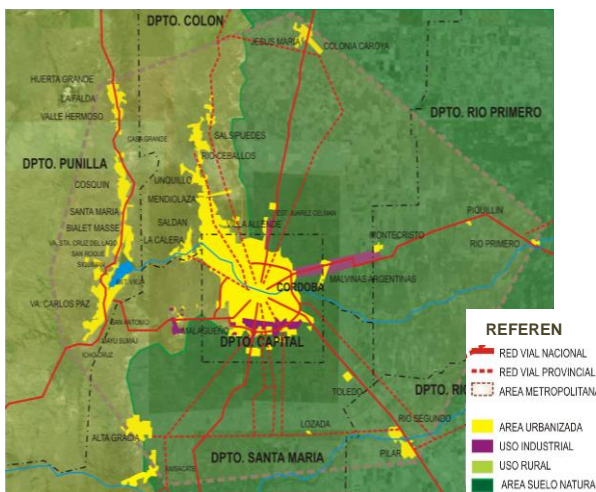


Fuente: Elaboración Propia CEPLAT

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

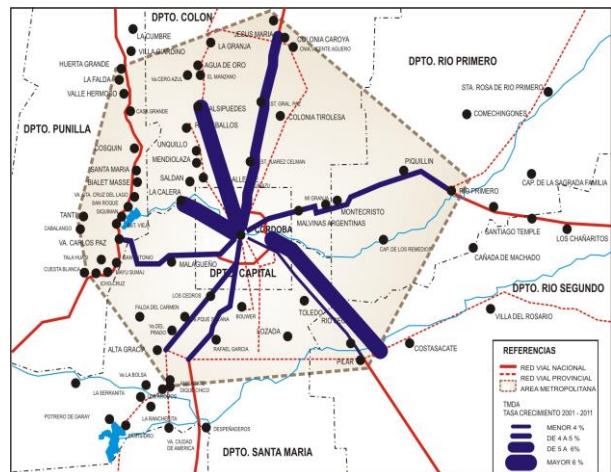
Existe una relación recíproca entre la disponibilidad de infraestructura de transporte y los procesos de metropolización.

Área Metropolitana de Córdoba. Usos del Suelo



Fuente: Elaboración Propia CEPLAT . en base a imágenes satelitales Google Earth 2011

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



Fuente: Elaboración Propia CEPLAT .

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

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.

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.

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.

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.

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 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.

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.