



HAL
open science

El corredor metropolitano entre Buenos Aires y Rosario : un espacio complejo de la metropolización

Thomas Massin

► **To cite this version:**

Thomas Massin. El corredor metropolitano entre Buenos Aires y Rosario : un espacio complejo de la metropolización. History. Université Sorbonne Paris Cité; Universidad de Buenos Aires, 2017. Español. NNT: 2017USPCA005 . tel-01578208

HAL Id: tel-01578208

<https://theses.hal.science/tel-01578208>

Submitted on 28 Aug 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

COMUE Université Sorbonne Paris Cité - Université Sorbonne Nouvelle Paris 3

École Doctorale 122 Europe Latine-Amérique latine - Centre de Recherche et de Documentation des Amériques (CREDA) (UMR 7227)

Universidad de Buenos Aires - Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - (FADU-UBA)

Thomas Massin

El corredor metropolitano entre Buenos Aires y Rosario: un espacio complejo de la metropolización

Tesis en cotutela dirigida por:

Martín Orduna, Professeur, Universidad de Buenos Aires

Sébastien Velut, Professeur, Université de Paris 3

Fecha de defensa: 23 de marzo 2017

Jurado:

Margarita Gutman, Profesora, Universidad de Buenos Aires

Ana María Rigotti, Profesora, Universidad Nacional de Rosario

Marie-France Prévôt-Schapira, Profesora, Université Paris 8

Didier Paris, Profesor, Université de Lille

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo
Universidad de Buenos Aires (FADU-UBA)

Centre de Recherche et de Documentation des Amériques
Université Sorbonne-Nouvelle-Paris-3 (CREDA-Paris 3)

Massin Thomas

***El corredor metropolitano entre Buenos Aires y Rosario:
un espacio complejo de la metropolización***

***Tesis de doctorado en co-tutela dirigida por:
Dr. Juan Manuel Borthagaray / Dr. Martín Orduna
Dr. Sébastien Velut***

A Violeta

A Manolo

Agradecimientos

Varias personas han sido determinantes para que esta tesis se concretice. En primer lugar, quisiera agradecer a mis tres directores de tesis, Manolo Borthagaray, Martín Orduna y Sébastien Velut, que me han guiado con entusiasmo y paciencia a lo largo de estos siete años. A los miembros del jurado, por haber aceptado serlo. A Andrés, por haber confiado en mí cuando caí en el Consejo del Plan y por sus ideas siempre inspiradoras. A Marie-France Prévôt-Schapira, por sus comentarios y consejos que han ampliado mi espectro de referencias. A Cynthia Ghorra-Gobin, que me ha invitado a presentar mis trabajos y me ha iniciado en el tema metropolitano, a los compañeros del CREDA. A todos los responsables de los seminarios doctorales, en particular a Álvaro Arrese, David Kullock, José Dadon y Horacio Caride. A la Secretaría de Doctorado de la FADU. A Julia, Pablo, Andrey y Marie-Noëlle, por sus lecturas y consejos. Al Institut des Amériques, que me otorgó una beca para una estadía de un mes en la Argentina en 2013, cuando había vuelto a Francia. No quiero olvidarme de las líneas de subte D, 1 y 6 que me han ofrecido horas insospechadas de concentración.

Asimismo quisiera agradecer a las personas que me motivaron a escribir sobre la Argentina. En orden cronológico de mi interés creciente por este país, quiero agradecer a Jacky Buffet, a los amigos rosarinos Guillermo, Martín y Facko, a los porteños Dani, Santis, Mariano, Dopio, Elena y Jeymer, Daniela, Julia, Eli y obviamente en primer lugar a los compañeros de la FADU y del ISU.

Finalmente, varias personas desempeñaron un papel fundamental para que esta tesis no significara el fin de mi vida social. Les transmito mis mejores gracias a los amigos lioneses (los seis se reconocerán, pero por las dudas: Thibs, Maurice, Nems y Vivien y sobre todo Antoine y Djé, que me han acompañado cotidianamente), a los franco-argentinos (Fred, Eric y Olivier) y a los porteños, con una mención especial a Fernando y a la familia Speranza. A los colegas del CG77 y de la RIF, especialmente a Patricia y a Aurélien, por su amistad y apoyo.

Y por supuesto, sobre todo y especialmente, a Violeta, a Sophie, a mis padres, al abuelo Pierre y a las familias Massin y Valdés.

Resumen

El corredor metropolitano entre Buenos Aires y Rosario:

un espacio complejo de la metropolización

El territorio que une Buenos Aires y Rosario a lo largo del río Paraná, de la ruta nacional 9 y del ferrocarril Mitre es un espacio metropolizado que se conforma a fines del siglo XIX, cuando se implementan los primeros puertos e industrias del país a raíz de la apertura del río y del desarrollo de la red ferroviaria. Desde entonces se viene perfilando como eje de la expansión de Buenos Aires y de Rosario. En los años 1950, como consecuencia del crecimiento demográfico acelerado de las dos metrópolis y de un cambio de régimen económico nacional, el territorio despierta el interés de las instituciones de planificación y de los geógrafos.

Las primeras, a nivel federal o provincial, fomentan la creación del eje fluvial industrial con la radicación de industrias pesadas y la construcción de grandes infraestructuras a orillas del río Paraná. Los segundos lo analizan como frente y litoral o bajo el concepto de megalópolis. Estas figuras hacen difícil un análisis fino de las dinámicas metropolitanas ya que lo ponen en una lógica centralizadora heredada de un sistema de planificación que distingue de manera binaria entre lo urbano y lo rural. En consecuencia, este territorio está visto hoy como meramente funcional o mitificado, lo que impide la comprensión de las lógicas espaciales y de los desafíos sociales y medioambientales en este espacio complejo.

Esta tesis pretende analizar, de manera detallada y en varias escalas, los procesos metropolitanos híbridos y los actores en juego de este espacio complejo y presenta pistas para su planificación. En una primera parte, identificamos un corredor metropolitano que articula las dos áreas metropolitanas de Buenos Aires y Rosario; se caracteriza por grandes desafíos de movilidad que resultan del declive progresivo de los servicios ferroviarios y de un aumento elevado del tránsito vial. En una segunda parte, analizamos las dificultades de conceptualizar el corredor así como las carencias de la representación política y la ineficiencia de las tentativas de gobernanza metropolitano. La tercera parte se interesa por las actividades industriales y portuarias y sus actores –los más importantes actuando a una escala global– que son el motor de la metropolización del corredor, con la coexistencia de actividades de configuración fordista, posfordista e híbrida. Finalmente, la cuarta parte es prospectiva y propone pistas para un desarrollo territorial que se estructure alrededor del río Paraná, que se base en la acción común de los municipios y de la sociedad civil y que vuelva a dar un papel central al transporte público por tren.

Palabras clave: metropolización, corredor metropolitano, espacio complejo, territorialización, movilidades, Buenos Aires, Rosario, río Paraná

Résumé

*Le couloir métropolitain entre Buenos Aires et Rosario :
un espace complexe de la métropolisation*

Le territoire intermédiaire qui relie Buenos Aires et Rosario le long du Paraná, de la route nationale 9 et de la ligne ferroviaire Mitre est un espace métropolisé qui s'est formé à la fin du XIX^{ème} siècle, avec l'installation des premiers ports et industries du pays, grâce à l'ouverture du fleuve à la navigation et au développement du réseau de train. Puis il devient l'axe d'expansion de Buenos Aires et Rosario. Dans les années 1950, du fait de la croissance démographique accélérée de ces deux métropoles et du changement de régime économique national, le territoire suscite l'intérêt des institutions de planification et des géographes.

Les premières, qu'elles soient fédérales ou provinciales, encouragent la création de « l'axe fluvio-industriel », support d'une politique d'industrialisation avec l'établissement d'industries lourdes et de grandes infrastructures sur les rives du Paraná. Les seconds l'analysent comme « front » ou « littoral » ou sous le concept de mégalopolis. Ces figures sont des écueils à la bonne compréhension du territoire intermédiaire et à une analyse fine des dynamiques métropolitaines, car elles le placent dans une logique de centralisation héritée d'un système de planification binaire qui ne distingue rien d'autre que l'urbain et le rural. Par conséquent, ce territoire est vu aujourd'hui comme purement fonctionnel ou est mythifié, ce qui empêche la lecture des logiques spatiales et des défis sociaux et environnementaux dans cet espace complexe.

Cette thèse vise à étudier, de manière détaillée et à diverses échelles, les processus métropolitains hybrides et les acteurs qui façonnent cet espace complexe afin d'identifier les tensions fonctionnelles et territoriales et de présenter des pistes pour sa planification. Dans une première partie, nous identifions un corridor métropolitain qui relie les deux aires métropolitaines de Buenos Aires et Rosario et qui est marqué par des changements majeurs des mobilités qui le structurent (augmentation de l'usage de l'automobile, déclin de celui du train). Dans une deuxième partie, nous analysons les difficultés de conceptualiser le corridor ainsi que les lacunes de la représentation politique et les tentatives inefficaces de gouvernance métropolitaine. La troisième partie s'intéresse aux activités industrielles et portuaires et à leurs acteurs –pour la plupart mondialisés–, qui sont le moteur de la métropolisation du corridor avec la coexistence de dimensions fordistes, postfordistes et hybrides. Enfin, la quatrième partie est prospective et propose des pistes pour un développement territorial qui intègre le Paraná, donne un rôle actif aux municipalités et à la société civile et redonne un rôle central au train.

Mots-clés : métropolisation, couloir métropolitain, espace complexe, territorialisation, mobilités, Buenos Aires, Rosario, Paraná

Abstract

The Metropolitan Corridor Between Buenos Aires and Rosario:

A Complex Space of the Metropolization

The territory that connects Buenos Aires and Rosario along the National Road 9 and the Paraná River is a metropolized space that has emerged in the late nineteenth century, with the implementation of the first industries of the country and as a port coastline thanks to the opening of the Paraná to the navigation and the development of the railway network. Since, it became the axis of expansion of Buenos Aires and Rosario. Then, in the 1950s, along with the rapid population growth in these two metropolis and a change in the national economic plan, the territory attracted the interest from planning institutions and geographers.

The first, whether federal or provincial, encourage the creation of the “fluvial industrial axis” as support of a policy of industrialization with the establishment of heavy industries and major infrastructure on the banks of the Paraná River. The second analyze it as “front” or “coast” or under the concept of megalopolis. These figures are pitfalls to the understanding of the intermediate territory and to a detailed analysis of the metropolitan dynamics, as they put it in a logic of centralization inherited from a planning system that only distinguishes between urban and rural. Therefore, this area is now seen as purely functional or mythologized, which prevents the understanding of spatial logic and social and environmental challenges in this **complex space**.

This thesis aims to study, in a detailed manner and at various scales, **the hybrid metropolitan processes and actors that shape this territory** to identify the functional and territorial tensions and suggest ideas for its planning.

In the first part, we identify a metropolitan corridor that connects the two metropolitan areas of Buenos Aires and Rosario and which is marked by major changes in mobilities that structure it. In the second part, we analyze the difficulties of conceptualizing the corridor as well as the shortcomings of the traditional political representation and the ineffective attempts to a metropolitan governance. The third part deals with the industrial and port activities and their actors, which are the driving forces in the metropolitan corridor with the coexistence of Fordist, post-Fordist and hybrid dimensions. The fourth part is prospective and suggests ways to a territorial development that integrates the Paraná River, gives an active role to municipalities and civil society as well as to the train.

Key words: metropolization, metropolitan corridor, complex space, territorialization, mobility, Buenos Aires, Rosario, Paraná River

Índice

Agradecimientos	9
Introducción	23
I. La metropolización como clave de lectura	34
II. El objeto de estudio: el territorio intermedio entre Buenos Aires y Rosario, un espacio poco explorado	42
III. ¿Cómo aprehender este objeto? Complejidad e hibridación	47
IV. Organización de la tesis	47
Parte 1. Identificación del corredor metropolitano	52
I. La pampa, el Río de la Plata y el Paraná, “un encuentro excepcional”	56
II. Las cuatro unidades metropolitanas	62
III. Las movilidades metropolitanas cotidianas	79
Conclusión de la primera parte: identificación de un corredor con una dinámica metropolitana propia y con desafíos de movilidad	104
Parte 2. Una territorialización incompleta	106
IV. El desarrollo territorial del norte bonaerense y la metropolización de Buenos Aires y Rosario	107
V. El invento del eje fluvial industrial, la proyección de una metrópolis lineal y el mito de la megalópolis	120
VI. La imposible emergencia como espacio político	135
Conclusión de la segunda parte: una territorialización limitada e inconclusa	139
Parte 3. Un corredor metropolitano híbrido	141
VII. Las actividades industriales en el corredor: dinamismo y diversidad	144
VIII. Un litoral portuario reactivado en los noventa	164
IX. Los actores de la metropolización híbrida	184
Parte 4. Pistas para la planificación de un espacio complejo	206
X. La dimensión social: promover la alianza de los actores locales	208
XI. La dimensión medioambiental: pensar la metrópolis desde sus medios naturales. La doble escala del Paraná	223
XII. La dimensión política: representar la metrópolis	245
Conclusión de la cuarta parte: una acción territorial innovadora para un espacio complejo	253
Consideraciones finales	254
Bibliografía	258
Anexos	283

Mapas

Mapa 1. Las metrópolis en América Latina en 2015.....	38	Mapa 19. Frecuencias y ciudades que cuentan con servicios ferroviarios en 2008	97
Mapa 2. La elipse metropolitana argentina.....	40	Mapa 20. Evolución de los flujos ferroviarios	99
Mapa 3. El territorio intermedio.....	44	Mapa 21. ¿El futuro del corredor metropolitano?	101
Mapa 4. Ricos y pobres en la metrópolis	46	Mapa 22. Evolución de los flujos ferroviarios y viales en el territorio metropolitano	103
Mapa 5. Sistema natural.....	60	Mapa 23. El modelo territorial en los siglos XVI y XVIII	109
Mapa 6. Estructura oficial y no oficial del AMBA.....	65	Mapa 24. Síntesis de la estructuración territorial a inicio del siglo XIX.....	110
Mapa 7. Estructura del AMR en 2010	71	Mapa 25. El litoral metropolitano en 1900	115
Mapa 8. Densidad poblacional por partido.....	75	Mapa 26. Las divisiones metropolitanas.....	140
Mapa 9. El corredor metropolitano.	78	Mapa 27. Mapa de los establecimientos industriales identificados	149
Mapa 10. TMDA promedio 2000-2009.....	84	Mapa 28. Mapa de los establecimientos con más de cien empleados en el corredor	150
Mapa 11. Evolución de los TMDA promedio de la década de 1970 y 2000	85	Mapa 29. Mapa de los establecimientos en funcionamiento antes y después de 1990	151
Mapa 12. Evolución del tránsito vial en el territorio metropolitano	86	Mapa 30. La producción de soja en el territorio metropolitano – 1998/1999-2012/2013.....	157
Mapa 13. Red ferroviaria existente en 2010	89	Mapa 31. Los complejos de tratamiento de la soja en el territorio metropolitano.	158
Mapa 14. Red ferroviaria funcionando en 2010	90	Mapa 32. La presencia internacional del grupo Techint en 2015.....	162
Mapa 15. Red ferroviaria de cargas en 2010	90	Mapa 33. Las principales plantas siderúrgicas de la región en 2014.....	163
Mapa 16. Identificación de la infraestructura del territorio metropolitano: tramos según la trocha de las vías	91	Mapa 34. Principales flujos de exportaciones desde las provincias de Buenos Aires y Santa Fe en 2011	168
Mapa 17. Frecuencias y ciudades que cuentan con servicios ferroviarios en 1951.	93	Mapa 35. Jerarquía portuaria y urbana en la Argentina.....	170
Mapa 18. Frecuencias y ciudades que cuentan con servicios ferroviarios en 1981	95		

Mapa 36. El litoral metropolitano	171	Figuras	
Mapa 37. Estructuración portuaria	172	Figura 1. Evolución de la población por coronas, en Buenos Aires y Rosario.	43
Mapa 38. Distribución del movimiento de cargas en 1981 y 2006.....	177	Figura 2. Esquema de organización de la tesis	49
Mapa 39. Tipo de carga por puerto en 2006.....	178	Figura 3. Imagen satelital del territorio metropolitano – enero de 2014.	54
Mapa 40. Perfil portuario	179	Figura 4. Esquema de las cuatro unidades funcionales	55
Mapa 41. Evolución del tejido urbano alrededor de la planta Siderca en 1970 y 2010	190	Figura 5. Detalle en corte	61
Mapa 41. Evolución del tejido urbano alrededor de la planta Siderca en 1970 y 2010.	191	Figura 6. Imagen satelital del AMBA – abril de 2015.	63
Mapa 42. Evolución del tejido urbano alrededor de la planta Somisa en 1970 y 2010.	192	Figura 7. Mapa de los partidos que integran el Gran Buenos Aires en el Censo 1970	66
Mapa 43. Evolución del tejido urbano alrededor de la planta Acindar en 1970 y 2010.	194	Figura 8. Región Metropolitana, Gran Buenos Aires y Gran La Plata en 2010 (Fernández, 2011)	66
Mapa 43. Evolución del tejido urbano alrededor de la planta Acindar en 1970 y 2010.	195	Figura 9. Primacía y participación relativa del AMBA.	68
Mapa 44. Conurbación de Campana-Zárate	198	Figura 10. Crecimiento poblacional por zona.	68
Mapa 45. Las vulnerabilidades sociales en el delta y en el territorio metropolitano	226	Figura 11. Participación de Rosario y su área metropolitana en la población nacional	69
Mapa 46. Espacios abiertos metropolitanos en el AMBA	229	Figura 12. Imagen satelital del AMR – 2001.	72
Mapa 47. Comparación entre seis deltas Campana Fines del siglo XX	235	Figura 13. Crecimiento poblacional por localidad en el frente y en la pampa.....	74
Mapa 48. Evolución morfológica del tejido urbano e industrial en Campana Zárate. Fines del siglo XX.....	237	Figura 14. Evolución comparada de los tráficos metropolitanos e interurbanos y de la longitud de las vías en funcionamiento entre 1970 y 2010.....	88
Mapa 49. Evolución morfológica del tejido urbano e industrial en Zárate San Nicolás. Fines del siglo XX.....	239	Figura 15. Cálculo de correlaciones.....	98
Mapa 50. Evolución morfológica del tejido urbano e industrial en San Nicolás.....	240	Figura 16. Porcentaje de las ciudades conectadas por alguna red.....	98
		Figura 17. Esquema del corredor metropolitano.....	105
		Figura 18. Evolución de la población de las ciudades de Buenos Aires, de Rosario y del conjunto de las localidades intermedias del corredor entre 1600 y 1900.....	113

Figura 19. Aviso para Campana en La Nación en 1875	114	Figura 36. Evolución del PGB de la Provincia de Buenos Aires por sector de actividad económica	145
Figura 20. Cartel de las salidas de los barcos desde Hamburgo en 1897	114	Figura 37. Actividad industrial y grandes establecimientos en los partidos del corredor metropolitano.	146
Figura 21. El eje fluvial industrial, Esquema director Año 2000, ORM.....	122	Figura 38. Los constructores automotrices en Argentina.	154
Figura 22. Escala metropolitana, ejes preferenciales de urbanización, Esquema director Año 2000, ORM	123	Figura 39. Estructura del grupo Techint	161
Figura 23. Esquema director Año 2000, ORM.....	124	Figura 40. Evolución de las condiciones de navegación en el bajo Paraná	166
Figura 24. Esquema de movilidad, Esquema director Año 2000, ORM.....	125	Figura 41. Evolución de la estructura de las exportaciones en la Argentina y en la provincia de Buenos Aires.	167
Figura 25 . Expansión tendencial del eje fluvial industrial. SIMEB.....	127	Figura 42. Principales puertos en el mundo entre 1890 y 2004, por número de embarcaciones.	173
Figura 26. Localización de los principales proyectos económicos, SIMEB	128	Figura 43. Los diferentes tipos de gestión de puertos después de la reforma de 1992.....	176
Figura 27. El frente fluvial industrial de la Pampa según Daus y Yeannes (1988: 497)	129	Figura 44. Tráfico portuario por litoral.	181
Figura 28. El litoral industrial según Chiozza (1978)	130	Figura 45. Desarrollo portuario en Campana, Zárate y San Nicolás	183
Figura 29. Provincia de Buenos Aires – Modelo deseado del territorio – PET avance I (2008: 197).....	133	Figura 46. Proyecto Zárate chico.	201
Figura 30. Provincia de Santa Fe – Modelo deseado del territorio – PET avance I (2008: 209).....	134	Figura 47. La metrópolis híbrida	205
Figura 31. El peso electoral de las áreas metropolitanas a nivel federal.	137	Figura 48. Una planificación basada en tres dimensioneszv.....	207
Figura 32. El peso electoral de las áreas metropolitanas a nivel provincial.	138	Figura 49. Evolución del gasto público por jurisdicción.	215
Figura 33. Proporcionalidad en la cámara de diputados bonaerense (actual y corregida de acuerdo al censo 2001). Adaptado de Malamud (2004).....	138	Figura 50. Relación entre presupuesto municipal por habitante y proporción de hogares con NBI.	217
Figura 34. Propuesta de clasificación de las actividades	143	Figura 51. Los cuatro megaemprendimientos estudiados.....	219
Figura 35. Industria argentina: evolución del PIB sectorial y de los puestos de trabajo entre 1993 y 2011	145	Figura 52. La movilización de la sociedad civil contra los barrios cerrados.	222

Figura 53. Principales documentos de planificación del delta.....	232
Figura 54. El contacto ciudad – río en Campana.	242
Figura 55. París y el Sena, Buenos Aires y el Paraná	244
Figura 56. Grumbach (2009): estudio de la composición urbana y paisajística del Sena aguas abajo.....	248
Figura 57. La figura de la metrópolis fluvial como pista de planificación de un espacio complejo.....	252

Fotos

Foto 1. Sofitel Los Cardales en Campana.	25
Foto 2. Baldío industrial en el sitio Fábrica Meteor. Massin, 2013	25
Foto 3. Estación de servicio abandonada cerca de Arrecifes.	26
Foto 4. Gdor. Castro.	26
Foto 3. Estación de servicio abandonada cerca de Arrecifes.	26
Foto 4. Gdor. Castro.	26
Foto 5. Barrio La Ponderosa Enlacecritico, 2012	27
Foto 6. Barrio cerrado el Aduar en Zárate,	28
Foto 7. Vista de Zárate.	29
Foto 8. Complejo industrial portuario de Bunge.	30
Foto 9. Ganado vacuno en el partido de San Antonio de Areco.	30
Foto 10. Cosecha en Alsina, partido de Baradero.	31
Foto 11. Puesto de venta de naranjas en el borde de la autopista 9 en San Pedro....	31
Foto 12. Barco de ultramar navegando por el Paraná, en el partido de Zárate..	32
Foto 13. Lanchas en el Paraná, en San Nicolás.	32
Foto 14. Paisaje de la pampa.	58
Foto 15. Los brazos del Paraná, desde el espacio.	59
Foto 16. Ruta 9.	81
Foto 17. Ruta 9.	81
Foto 18. Complejo Ferrovial Zárate-Brazo Largo.	81

Foto 19. Paso de tren en Campana.	94	Foto 38. Carteles del Estado federal.....	213
Foto 20. Estación de Campana, parada intermedia de la línea metropolitana Mitre.	94	Foto 39. Acción de la asociación Vecinos del Humedal No al basural en Cardales y Pilar.	224
Foto 21. Estación de Zárate, parada intermedia de la línea metropolitana Mitre.	94	Foto 40. Presencia de la asociación Vecinos del Humedal y de vecinos en el Consejo Deliberante de Campana. Vecinos del Humedal, 2011.....	224
Foto 22. Central nuclear Atucha en el partido de Zárate.	126	Foto 41. El Paraná en Baradero.	241
Foto 23. Planta Toyota en Zárate. Institucional, 2015.....	155	Foto 42. Balneario a orillas del Paraná en Baradero. Enbaradero, 2015.....	241
Foto 24. Puerto industrial de Siderar.	180	Foto 43. El Paraná en Campana.	241
Foto 25. La interferencia “privada-pública”, en un parque en Campana, visto desde la calle Costa.	188	Foto 44. Zárate. Leonel Saya, 2016.....	250
Foto 26. Barrio Somisa.	188	Foto 45. Rosario. Institucional, 2008.....	251
Foto 27. Planta Siderca.	196		
Foto 28. Planta Siderar.	196		
Foto 29. “Cebolla” Tenaris en Campana.	196		
Foto 30. Litoral portuario del Paraná en Zárate. Martín, 2009	199		
Foto 31. Litoral portuario del Paraná en Zárate. Martín, 2009	200		
Foto 32. Litoral portuario en Campana.	201		
Foto 33. Barco abandonado en Campana.	201		
Foto 34. Terminal Zárate, 2010 y Massin, 2012.....	202		
Foto 35. Baldío portuario en Zárate. Fuente: Facebook Zárate de ayer	211		
Foto 36. Puerto de granos Villa Constitución.	211		
Foto 37. Ruta 188 en San Nicolás, acceso al puerto.	211		

Introducción

El proyecto de tesis inicial se enfocaba en el delta del Paraná, que había sido el tema de mi tesis de maestría, analizado por el concepto de vulnerabilidad con un enfoque “ecologista”. Sin embargo, durante los primeros meses de la realización del doctorado, la temática evolucionó hacia otro objeto de investigación y pasó a ser el litoral sur de dicho delta, llamado bajo Paraná o Paraná inferior, y el enfoque se centró en el concepto de metropolización. Como es sabido, si bien el diccionario de la Real Academia Española define el litoral como “costa de un mar, país o territorio”, en Argentina, Paraguay y Uruguay, toma también el sentido de “orilla o franja de tierra al lado de los ríos”. A la vez, el litoral del bajo Paraná constituye el espacio ubicado entre Buenos Aires y Rosario, transitado y conocido como el principal eje vial del país pero poco estudiado en la literatura académica. Existe una primera razón, práctica, a este cambio en el objeto de investigación: frente a las dificultades de recorrer el delta, el litoral es muy fácilmente accesible desde Buenos Aires ya sea por auto, bus o tren.

Una segunda razón es que para un francés, sensible a las sugerentes descripciones del novelista Juan José Saer (1991), la observación de la diversidad de situaciones “micro-locales” desde la autopista 9 es inagotable y atractiva: aunque se trata de una llanura totalmente plana, se ven pocas vacas y solo algunos árboles; a lo lejos se distinguen plantas y chimeneas industriales enormes, y en el borde de la ruta vendedores de naranjas y de limones. Camiones contenedores flamantes conviven en la ruta con automóviles sin edad. También pueden observarse algunos barrios cerrados así como el complejo hotelero Sofitel, que se codea con moteles y paraderos abandonados o en decrepitud. Sin mencionar a los avisos publicitarios de Monsanto o Syngenta en los alambrados paralelos a la ruta, los nombres de los candidatos a las elecciones provinciales pintados en los muros, una estación de servicio en el medio de la autopista, un basural a cielo abierto, camioneros que estacionan su vehículo y cruzan las vías, ciclistas profesionales al costado, parrilla y partidos de fútbol en el pasto lindante, salidas sin señalización, micros de doble piso a Potosí o Asunción...

Una tercera razón de la elección de este objeto de investigación fue la intuición de la importancia de este territorio para el país en su conjunto, como uno de sus motores económicos. La presencia de las instalaciones productivas de varias empresas globales, además de una cantidad de anuncios en la prensa sobre inversiones millonarias para grandes proyectos industriales y portuarios, eran la prueba del dinamismo de este territorio ubicado en el corazón del Mercosur.

Después de las primeras visitas a la zona de estudio, me di cuenta de que sería difícil, aún imposible, mi tentativa de “agotar” este espacio, parafraseando a Georges Perec (1975). Sin embargo, recorrerlo aportó muchos conocimientos y encauzó la

investigación¹. Bernardo Secchi, en sus trabajos sobre el Gran París, sostiene que “hace verdaderamente falta recorrer el terreno, conocerlo con sus pies. Conocer a la gente, hablar con la gente, escucharla, entrevistarla. Es un trabajo muy largo pero es la única manera de partir sin idea preconcebida” (AIGP, 2014). Me basé en esta premisa para aprehender los procesos que modelan y fabrican el litoral. Por este motivo, la dimensión material, real, concreta, formal, aun fenomenológica, me interesó en un primer lugar. Esta “lectura del mundo a nivel del suelo” es una primera etapa que da cuenta del ámbito físico y de las actividades humanas para valorizar las tierras y los recursos. Se completa por una segunda lectura a una escala más pequeña² que revela como estos elementos se organizan para constituir conjuntos territoriales, que son los verdaderos objetos que la geografía regional describe y explica (Claval, 2001). Esta primera entrada por la geografía regional me fue de gran ayuda y conlleva la pregunta de la disciplina en la cual se enmarca esta tesis.

Del lado argentino, según el artículo 2 del Reglamento de doctorado de la FADU, “la investigación conducente al título de Doctor podrá ser interdisciplinaria. Las áreas en las que se encuadrarán los trabajos de tesis son las siguientes: Arquitectura, Diseño, Urbanismo”. Luego, el artículo 4 precisa que “la tarea fundamental de un candidato al Doctorado es la realización de un trabajo que signifique una contribución original al conocimiento de la especialización científica y/o tecnológica elegida. Este trabajo constituirá su tesis de Doctorado. La contribución al conocimiento deberá corresponder a los campos de la Arquitectura, el Diseño o el Urbanismo, y tendrá las características propias de esas disciplinas”. Además el pedido de admisión al programa determina el área temática, eligiendo entre Área Arquitectura – Área Diseño – Área Urbanismo, y sede de la investigación. En mi caso el Instituto Superior de Urbanismo me dio la oportunidad de desarrollar mi trabajo, integrándome al equipo y a un proyecto de investigación³, prestándome material informático, cartográfico y estadístico. Mi trabajo se enmarca claramente en el campo del urbanismo, disciplina que ha tomado cada vez más importancia en el programa de doctorado de la FADU, ya sea por la calidad y cantidad de seminarios propuestos o por el número creciente de doctorandos centrando sus trabajos en esta disciplina.

¹ Agradezco muy especialmente a la familia Borthagaray que puso a disposición su casa de campo, que se encuentra cerca de Alsina, en el partido de Baradero, en el corazón del territorio de estudio.

² La noción de escala es a veces problemática entre las disciplinas: en esta tesis, usaremos la acepción “geográfica” del término: una pequeña escala representa un territorio amplio mientras que una gran escala se refiere a procesos locales.

³ “Mapa de riesgo urbano-ambiental en el Delta del Paraná”, bajo la dirección de la arquitecta Andrea Behar.

Del lado francés, el doctorado se llevó a cabo en el CREDA, el Centre de Recherche et de Documentation des Amériques, un laboratorio que asocia el CNRS y la Universidad La Sorbonne Nouvelle-Paris 3. Se enmarca en la sección n°39 del CNRS, “Espaces, territoires et sociétés” y sus principales objetivos consisten en renovar el conocimiento de las Américas y hacer evolucionar las ciencias sociales mediante la confrontación con terrenos no europeos, espacialmente con países del Sur, la interdisciplinariedad y los intercambios con investigadores extranjeros.

El término “interdisciplinariedad” está entonces presente en ambos ámbitos de trabajos. Siguiendo a Pelenc (2014: 31) –quien distingue entre la monodisciplinariedad, la pluridisciplinariedad, la interdisciplinariedad y la transdisciplinariedad según el grado de interacción de las disciplinas y de intercambio de los métodos y herramientas–, la interdisciplinariedad es una práctica colectiva que busca establecer una cooperación, una colaboración entre varias disciplinas para llegar a una integración de los métodos, de los conceptos y de los conocimientos. Dicho de otra forma, la interdisciplinariedad lleva a confrontar los puntos de vista y las metodologías para aprehender un mismo objeto. El primer desafío de esta tesis es entonces trabajar en un marco interdisciplinario y elegimos enmarcarla en el campo del “aménagement”, cuya traducción al español conlleva ciertas dificultades⁴. A nuestro juicio el “aménagement” otorga un enfoque interdisciplinario (geografía, urbanismo, ciencias políticas, diseño) que abre a una hibridación de marcos conceptuales y de metodologías (análisis estadísticos, análisis y producción cartográfica, esquema de síntesis, entrevistas con actores, visitas de terreno, revista de prensa, entre otros). Sobre todo facilita un trabajo a distintas escalas, entre la privilegiada por la geografía regional y la por el urbanismo. Aparte de esta elección interdisciplinaria, mi investigación fue orientada por un objeto de estudio: el objeto “ciudad”, con mayor razón “metrópolis”, es lo suficiente amplio como para justificar un enfoque pluridisciplinar.

De ahí se buscó un marco teórico que diera cuenta de los elementos observados durante las estadías en el territorio de estudio. Entre ellos, la presencia de “objetos metropolitanos” (Ascher, 1995) o “marcadores metropolitanos”, en un territorio lejos del foco metropolitano, el más simbólico siendo el complejo hotelero Sofitel lindante a un barrio cerrado en el partido de Campana, que abrió en 2008 (foto 1).

⁴ Wordreference propone como traducción “planificación” o “ordenación” del territorio. Muleta, un glosario especializado en internet, privilegia “ordenación del territorio”. A su vez, SIRCHAL propone “ordenamiento territorial” y “ordenamiento urbano”. También se encuentra “acondicionamiento”. En inglés, por lo general se traduce por “regional planning”.

El urbanismo, aunque menos complejo de traducir, tiene varias opciones de traducción en inglés: “town planning”, “urban planning”, “urbanism”, y plantea las mismas preguntas epistemológicas (Pinson, 2004). Para Lévy y Lussault (2013), las relaciones entre la geografía y el “aménagement” son complejas ya sea desde un punto de vista profesional como científico.

Foto 1.
Sofitel Los Cardales
en Campana.
Massin, 2013



Foto 2.
Baldío industrial en el sitio
Fábrica Meteor. Massin,
2013





Foto 3.
Estación de servicio
abandonada cerca
de Arrecifes.
Massin, 2012



Foto 4.
Gdor. Castro.
Massin, 2013



Foto 5.
Barrio La Ponderosa
Enlacecrítico, 2012



Foto 6.
Barrio cerrado el
Aduar en Zárate,
Massin, 2013



Foto 7.
Vista de Zárate.
Massin, 2012



Foto 8.
Complejo industrial
portuario de Bunge.
Massin, 2012



Foto 9.
Ganado vacuno
en el partido de
San Antonio de Areco.
Massin, 2012

Foto 10.
Cosecha en Alsina, partido
de Baradero.
Massin, 2013



Foto 11.
Puesto de venta de
naranjas en el borde de la
autopista 9 en San Pedro.
Massin, 2013





Foto 12.
Barco de ultramar navegando por el Paraná, en el partido de Zárate.
Massin, 2012



Foto 13.
Lanchas en el Paraná,
en San Nicolás.
Massin, 2012

Pero, además nos llamó la atención la cantidad de instalaciones de todo tipo abandonadas, plantas industriales, estaciones de servicios, hoteles... (fotos 2 y 3). También se observó la presencia de barrios humildes (fotos 4 y 5) y de urbanizaciones cerradas para la clase alta (foto 6); la impronta de las industrias pesadas antiguas (foto 7) y la instalación de complejos productivos modernos afuera de las ciudades (foto 8); la yuxtaposición de una agricultura intensiva (fotos 9 y 10) con actividades tradicionales (foto 11); una presencia lejana pero continua del Paraná, con barcos de ultramar de última generación (foto 12) y lanchas de pescadores (foto 13). Es decir, nos sorprendió la coexistencia de objetos de generación y temporalidades múltiples, la complejidad del paisaje y del medioambiente, la cohabitación de extremos sociales... Intuimos que la metropolización podía ser una puerta de entrada fértil y pertinente.

La oferta de seminarios, así como las numerosas charlas y reuniones formales e informales con dos mundos académicos, los talleres de doctorado en la FADU y en el CREDA, la lectura de trabajos sobre la metrópolis porteña⁵ me confirmaron que el concepto de metropolización podía ser fecundo para esta investigación. Este marco conceptual ha guiado entonces las publicaciones que se han realizado estos últimos seis años.

Los primeros artículos publicados tratan sobre la visión metropolitana del delta del Paraná. Sobre este tema se presentaron dos posters científicos (Massin, 2010; Massin & Natale, 2012); uno de ellos dio lugar a un capítulo de libro (Massin, 2013). En estos materiales se presenta el delta como un espacio metropolitano abierto, fundamental para el equilibrio ecológico de la metrópolis.

El segundo tema puesto en valor fue el de las movilidades metropolitanas, tema con el que estoy familiarizado en mi campo profesional. Más precisamente se estudia el servicio de transporte entre Buenos Aires y Rosario brindado por la red ferroviaria de pasajeros entre 1951 y 2008 (Massin, 2016b). El artículo analiza la evolución del servicio de transporte y de los accesos por el tren en un territorio metropolitano, mostrando un gradiente territorial en la inversión del uso del tren al del auto desde 1951. Es un buen indicador de las transformaciones de las movilidades metropolitanas, cada vez más diferenciadas socialmente.

El tercer tema trata de las actividades portuarias en el litoral. Dio lugar a tres publicaciones: en *Urbanités* (Massin, 2014b), en la *Revista Transporte y Territorio* –

⁵ Especialmente: *Ainstein* (2008), *Caride Bartrons* (2007), *Catenazzi y Lombardo* (2003), *Ciccolella y Mignaqui* (2002), *Gutman y Hardoy* (2007), *Kullock y Nabel* (2006), *Lombardo* (2007), *Novick y Caride Bartrons* (2000), *Tella* (2007) y *Welch Guerra* (2005).

Universidad de Buenos Aires (Massin, 2015a) y en *Géotransports* (Massin, 2015b), esta última a raíz de una presentación en el coloquio *Devport* (Massin, 2014a), organizado en junio del 2014 en la Universidad de Le Havre, en Francia. En ellas se muestra que la reactivación del aparato portuario a nivel nacional ha acompañado profundamente los procesos de metropolización en Buenos Aires y Rosario.

Finalmente, el último artículo publicado (Massin, 2016a) es una primera aproximación teórica a la metropolización del territorio intermedio. Parte de la hipótesis que la coexistencia de grandes establecimientos industriales y terminales portuarias en el territorio da lugar a un modelo original con dimensiones a la vez *fordista* y *posfordista*, que cuestionan la figura de la *postmetropolis* propuesta por la Escuela de Los Ángeles.

I. La metropolización como clave de lectura

Stricto sensu la metropolización designa el proceso socio-económico de emergencia de las metrópolis. Esta definición da lugar a dos grandes modelos de análisis, aunque muy vinculados. El primero, el modelo intermetropolitano, trata a escala mundial del crecimiento demográfico de las aglomeraciones urbanas más grandes, asociado con una concentración en ellas de las fuentes de producción de riqueza y de las funciones de decisión y de poder (empleos calificados, actividades de alto valor agregado, sedes sociales, niveles superiores de administración, de enseñanza y de investigación...). En estas dinámicas se observa la construcción de una red de relaciones horizontales privilegiadas entre las metrópolis del planeta (Ghorra-Gobin, 2015; Halbert, 2010). Esta escala de análisis aparece en la década de los 1990, contemporáneamente al término de metropolización (CERTU, 2014: 6), y ha sido desarrollada principalmente a raíz de los trabajos de Sassen sobre las *global cities* (1991), de Castells y Borja sobre el espacio de los flujos (1997) y de Taylor sobre el *world city network* (1997).

En el modelo intrametropolitano, las metrópolis se consideran como punto de anclaje de los flujos globalizados. Por lo tanto la metropolización se ve como un proceso *territorializado* indisociable de las transformaciones económicas y sociales inherentes a la globalización y a la mutación del sistema *fordista* (Ghorra-Gobin, 2010). De esta forma, este modelo privilegia el análisis de la evolución de la estructura interna de las metrópolis, hacia conjuntos urbanizados cada vez más grandes, heterogéneos y discontinuos y en los cuales se desarrollan relaciones intensas entre un área metropolitana y su *hinterland* (Ascher, 1995; Halbert, 2010; Lorrain, 2011; Soja, 2000).

La elección del ángulo metropolitano presenta un alto valor heurístico: permite estudiar las evoluciones espaciales y funcionales de un sistema que abarca la escala macroregional, integrando la pampa y el delta del Paraná en sus lógicas económicas y territoriales, y la escala local y urbana de las ciudades medianas localizadas e insertadas en las áreas de influencia de las dos metrópolis.

1. La metropolización: proceso y etapa de la urbanización

Como lo indica el término mismo, combinación entre una raíz antigua y el doble sufijo “ización”, la metropolización es un proceso, lo que la vincula estrechamente con otros términos contemporáneos, globalización, urbanización y *periurbanización*

(Di Méo, 2010; CERTU, 2014)⁶. Por cierto, Lévy y Lussault (2013) la definen como “forma contemporánea del proceso de urbanización”. Asimismo, el concepto está presentado a la opinión pública como futuro de la humanidad, como una etapa que sigue a la ruralidad y lo urbano o como “objetivo mítico” para la humanidad (Koolhaas, 1978⁷). Hoy, varios autores hablan de la era de las metrópolis (Ghorra-Gobin, 2016) y de la metropolización (Di Méo, 2010), significando ahí que el proceso afecta todos los territorios del planeta. Anteriormente Mumford (1961), Gottmann (1961) y Doxiadis (1968) –tres grandes pensadores de la ciudad del siglo XX– ven, con matices, en la metrópolis una de las últimas etapas de la humanidad antes de llegar a megalópolis (Guieysse & Rebour, 2014; Randle, 1994).

La metrópolis de la Antigüedad designaba la “ciudad madre”, a partir de la cual se creaban las colonias, y se aplicaban los principios políticos que las regían; la del Imperio Romano, las capitales administrativas de las provincias. La colonización europea del siglo XIX le da otra connotación al término, aplicándose al país de origen de los colonos y por lo tanto abarcando la dimensión de “nación dominante” (Brunet et al., 2005). Es recién en el siglo XX que el concepto se centra en lo urbano “para hablar de algo que no se reduce a alguno de los otros términos disponibles (ciudad, aglomeración, municipalidad...)” (Monnet, 2001).

El término megalópolis fue inicialmente (y es aún) el nombre de una ciudad de la Grecia antigua, constituida alrededor del 370 a. C., cuando se fundan la Liga Arcadia, su capital y sede federal, Megalópolis, y desaparecida un siglo después. Se trata de una liga federada de cuarenta ciudades-Estado que contaba con 65 000 habitantes y cuyo territorio se extendía sobre 40 km. Con el tiempo, Megalópolis representó la idea de urbanización artificial, con medidas sobredimensionadas, una estructura urbana motivada por una función política y dependencia a la coerción para sostener su existencia.

La metrópolis y la megalópolis: dos etapas hacia Ecumenópolis

Constantinos Doxiadis, arquitecto y urbanista griego del siglo XX, propone una escala de desarrollo urbano en el marco de la “ekística” (1968), ciencia pluridisciplinaria

⁶ La *periurbanización* es un término francés, usado por algunos autores de lengua española, que describe el crecimiento espacial de la ciudad sobre su periferia rural, explicado por lógicas residenciales.

⁷ “The Metropolis strives to reach a mythical point where the world is completely fabricated by man, so that it absolutely coincides with his desires”.

de los establecimientos humanos. Cada uno de ellos está formado por cinco elementos –la naturaleza, el hombre, la sociedad, las construcciones y las redes– y funciona de cinco modos diferentes –económico, sociológico, político, tecnológico y cultural. De esta forma, Doxiadis consideraba que se debe organizar nuestro sistema de vida en quince niveles jerárquicos, desde *anthropos* (1 habitante) hasta *Ecumenópolis* (50 000 millones de habitantes), pasando por la *polis* pequeña (10 000), *polis* (75 000), *metrópolis* pequeña (500 000), *metrópolis* (4 millones), *megalópolis* pequeña (25 millones) o *megalópolis* (150 millones). Consideraba que la creación de *Ecumenópolis*, es decir la interconexión de todas las grandes ciudades de la *ecúmene* en un único sistema, sería real a finales del siglo XXI. Cuando formula su teoría en los años 1960, la evolución urbana había llegado, según él, a la etapa 12, la *megalópolis*.

El mito de la megalópolis por Mumford

Mumford (1938) identifica la *metrópolis* y la *megalópolis* en la “perspectiva de una ruta infernal”: de *eopolis* (aldea/pueblito), a *polis* (conjunto de aldeas), a *metrópolis* (la ciudad capital emerge), a *megalópolis* (el comienzo de la decadencia), a *tiranópolis* (la sobre expansión del sistema urbano basado en la explotación económica) y, finalmente, a *necrópolis* (guerras y hambruna, ciudades abandonadas). El mismo año que Gottmann, en *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects* (1961) dedica dos capítulos a la *megalópolis*: el VIII (*De la megalópolis a la necrópolis*) y el XVII (*El mito de la megalópolis*). El término “mito” se puede entender de dos formas: por un lado hace recordar el fallo de la empresa de la *Megalópolis* griega; por otro lado, es una falsa creencia, producto de un pensamiento desconectado de la realidad.

La primera dimensión del mito, la ciudad contemporánea y su dimensión desmesurada, es fuerte en las conciencias populares occidentales. Mumford habla entonces de “ciudades en las cuales no se puede vivir más”, de “la civilización de la *megalópolis* condenada”. La *megalópolis* es una “masa urbana indiferenciada y desestructurada”, “marea creciente de asfalto, ladrillo, cemento y piedra”, llena de “confusión, dislocación, desintegración”. La asocia a un “conglomerado de células urbanas [...] que se extiende de manera desordenada o más bien como una proliferación cancerosa” (Mumford, 1961: 658 y 677). En cuanto a la segunda dimensión del mito, son los “sociólogos y economistas” que “han anunciado y fijado como objetivo supremo de la evolución urbana, una *megalópolis* mecanizada, estandarizada y perfectamente deshumanizada”. La *megalópolis* se ve como “un final fatal”, “una empresa ideal hacia gigantismo desprovisto de sentido” (Mumford, 1961: 656 y 661). La *megalópolis* produce a la vez una revulsión y una fascinación y es sinónimo de desmesura, de *hibris*. Al a vez, Mumford (1961: 664, 676) la supone real y actual; precisamente considera a Buenos Aires, junto con Londres, Chicago o Sídney, como arquetipo *megapolitano*.

La celebración de la Megalópolis por Gottmann

Gottmann conceptualiza en *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States* (1961), una realidad urbana emergente en el noreste de los Estados Unidos: el conjunto de 40 millones de habitantes formado por cuatro aglomeraciones millonarias y varios núcleos urbanos intercalares, entre Boston a Washington a lo largo de 600 km. Se trata de un enorme espacio funcional, sin continuidad espacial de sus componentes y que incluye espacios rurales y naturales. Su formación por flujos ininterrumpidos por más de un siglo lo transformó en un lugar de acumulación de población y de tránsito demográfico. Esta figura se difunde con éxito y se vuelve un concepto describiendo un tipo de urbanización identificado entonces en Europa y Japón.

Gottmann le da un sentido científico y positivo a la noción de *megalópolis*: “a lo largo de los siglos, la palabra *megalópolis* se ha utilizado en muchos sentidos por varias personas... Su uso, sin embargo, no se ha vuelto tan común como para no poder usarla en un nuevo sentido, como topónimo para el único conjunto de las áreas metropolitanas de la costa noreste de los EE. UU.” (Gottmann, 1961). Considera la *Megalópolis* como un espacio muy dinámico de desarrollo económico, demográfico y de concentración de poderes de todo tipo, con un área de influencia muy amplia, además de ser el principal nexo con el exterior. La ve como un “área pionera” y “un laboratorio in vivo extraordinariamente interesante donde la mayoría de lo que se puede llamar normalidades de la civilización avanzada de la segunda parte del siglo XX se están formando” (Gottmann, 1957). La visión optimista de Gottmann hace que la *Megalópolis* “sea el ejemplo de un nuevo orden del espacio habitado de una futura sociedad urbana” y “un inicio para la humanidad de mañana” (Fénelon, 1963). Es decir, un *Novus ordo seclorum*, como concluye el título del último capítulo.

La metrópolis y la megalópolis: influencia en Buenos Aires

Las dos figuras, tanto la de Mumford como la de Gottmann, han tenido una influencia continua en la manera de concebir el territorio intermedio entre Buenos Aires y Rosario. Así, de manera contemporánea con la publicación de estos tres libros, los documentos de planificación argentinos comienzan a hacer regularmente referencia a los dos términos⁸. Es lo que sucede en el Esquema Director para el Año 2000 (Presidencia de la Nación, 1969), aunque sea para rechazarla: “El Esquema Director elude el divulgado -y confuso- vocablo de ‘*megalópolis*’ para denom-

⁸ *Megalópolis* se usa también a nivel regional para designar la trama urbana formada por una decena de ciudades millonarias: Río de Janeiro, San Pablo, Campinas, Curitiba, Porto Alegre, Montevideo, Buenos Aires y Rosario (Thenon, 2008), inspirándose del “*eje de Integración y Desarrollo Mercosur-Chile*” definido por la IIRSA.

inar la orientación lineal del crecimiento de la aglomeración. Suponer un continuo edificado de La Plata a Rosario implica admitir un monopolio demográfico y económico del Litoral, cuyas consecuencias se reflejaría en una fuerte acentuación de los desequilibrios regionales”. Caride Bartons (2000) hace notar que, paradójicamente, toda la propuesta del Esquema tiende a lo contrario. De este modo, la eficaz imagen de una megalópolis había encontrado eco en el campo profesional.

De mega- a post-: una tercera figura contemporánea, la postmetropolis

Desde los años 2000, la figura de la megalópolis se usa con menos vigor y ha sido reemplazada por otros conceptos, especialmente por la *postmetropolis* y sus declinaciones: la metrópolis posmoderna (Dear, 2000), postsocial (Ciccolella, 2003), posindustrial, post-Kioto... Esta situación se debe en gran medida a los trabajos de un centro de investigación de planeamiento basado en la UCLA, conocido como la Escuela de Los Ángeles, que ha tenido un gran impacto en el área de los estudios urbanos y regionales en la década de 1980, marcando una ruptura con las tradiciones urbanas analíticas anteriores (Salcedo & Dear, 2012).. Sus representantes más famosos son Mike Davis, Michael Dear, Edward Soja y Allen Scott, quienes desarrollan el modelo de *postmetropolis*: en oposición al modelo de los anillos de Burgess, las periferias adquieren funciones que eran propias de la ciudad centro para conformar regiones polinucleares (Dear, 2002; Scott et al., 2001; Soja, 2000).

De acuerdo a estos tres modelos, insistimos en la metropolización como proceso, es decir que privilegiamos un enfoque dinámico y diacrónico. Una de las principales preguntas se centra entonces en la naturaleza y el ritmo de este proceso. Para algunos autores, la metropolización se analiza como una transformación radical, una revolución (Katz & Bradley, 2014; Oatley, 2001); para otros, se trata de una transición (Ciccolella, Mignaqui & Szajnberg, 2006; Souchaud & Prévôt-Schapira, 2013). En nuestro territorio de estudio se considera como una transformación del espacio producida por **distintas temporalidades: una evolución lenta y prolongada por un lado, y recomposiciones rápidas y brutales por el otro, hacen coexistir dimensiones territoriales y socio-espaciales múltiples.**

2. Buenos Aires: una metrópolis mundial y latinoamericana

Para estimar el lugar de Buenos Aires en la red metropolitana regional⁹, construimos un “indicador de metropolización” que categoriza las áreas metropolitanas en América Latina. Para eso usamos tres series de datos. Primero, el PIB por área metropolitana, calculado en Paridad de poder adquisitivo por The Brookings Institution (2014)¹⁰. Segundo, la clasificación del GaWC (2012), Globalization

⁹ En Argentina, el término región es sinónimo de continente, haciendo referencia a América Latina o América del Sur. En esta tesis, lo usamos en este sentido.

¹⁰ The Brookings Institution es un think tank ubicado en Washington DC, conocido por sus trabajos

and World Cities Research Network, un *think tank* ligado con la Universidad de Loughborough, en Inglaterra. Se centra en el estudio de las relaciones entre las ciudades del mundo y propone una clasificación de las “ciudades mundiales” según su “conectividad internacional” –es decir la articulación a las redes globales– categorizándolas en *alpha*, *beta* y *gamma*. Tercero, a estos dos datos que existen para las ciudades importantes de la región, agregamos la dimensión poblacional (población en 2015 según ONU-HABITAT, 2013), cuya importancia ponderamos a la mitad con respecto a los otros dos datos (ver anexo 2). El mapa 1 presenta las tres categorías de metrópolis en la región:

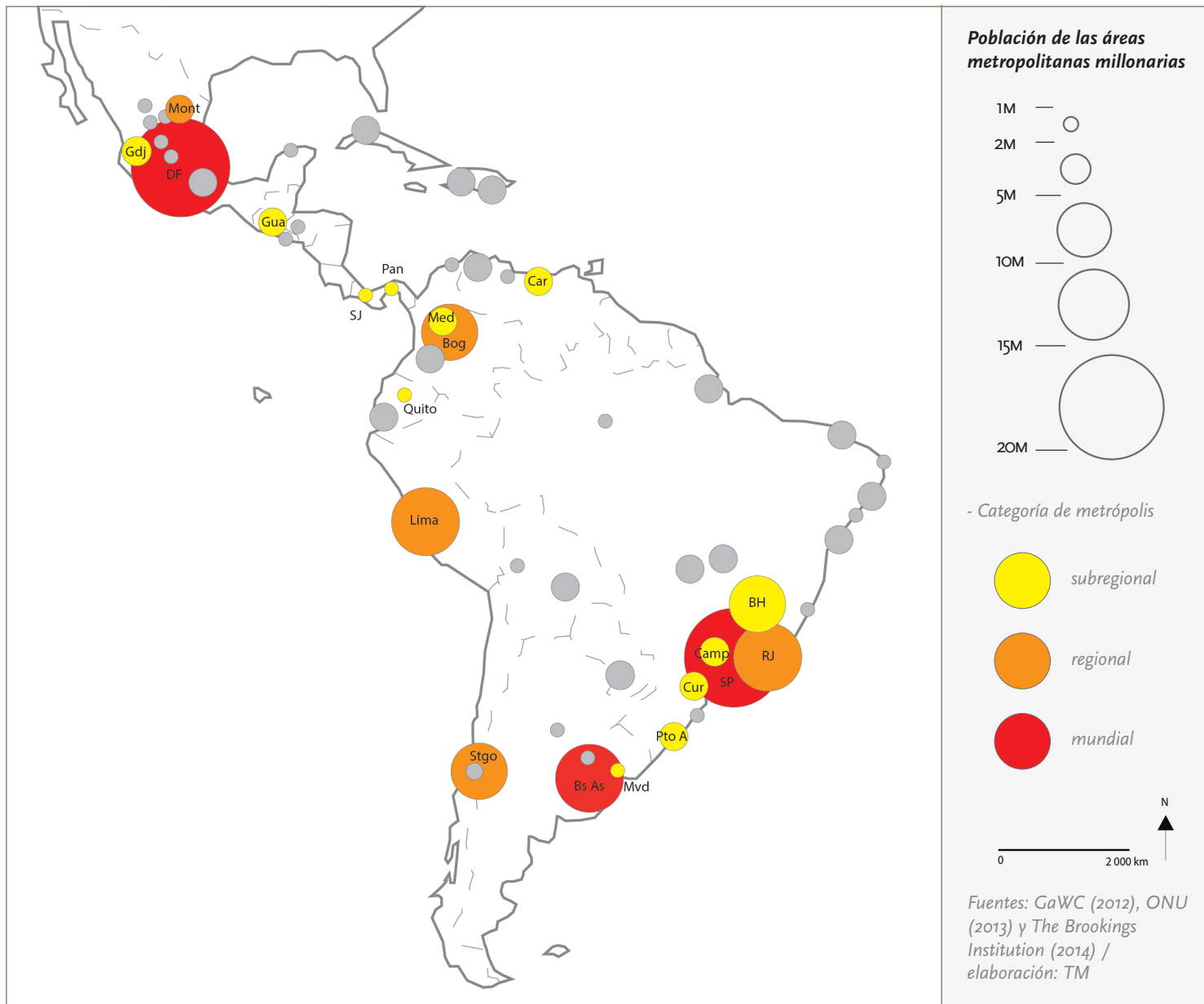
- las metrópolis mundiales: San Pablo, Ciudad de México y Buenos Aires;
- las metrópolis regionales: Río de Janeiro, Lima, Santiago, Bogotá y Monterrey;
- las metrópolis subregionales: Belo Horizonte, Guadalajara, Porto Alegre, Campinas, Curitiba, Caracas, Medellín, Quito y Montevideo. Agregamos a la Ciudad de Panamá y San José, cuyas dimensiones metropolitanas son objeto de la investigación de Hernández Meza (2014) y Ciudad de Guatemala.

Las metrópolis americanas tienen en común sus orígenes coloniales: no son ciudades matrices de la colonización sino los instrumentos de ella, lo que refleja un horizonte geopolítico y económico propio (Geisse & Coraggio, 1970; Gottmann 1961; Monnet 2001). Esta característica es también una dimensión subrayada por de Mattos (2002b), quien sostiene que “si bien se acepta habitualmente que los principales cambios en los territorios metropolitanos han sido consecuencia de las transformaciones asociadas a la globalización, en algunas discusiones esta relación causal ha comenzado a ser puesta en duda.” Identifica entonces tres tipos de argumentos a favor de esta especificidad: a) los factores endógenos, específicos a estas formaciones metropolitanas, son fuertes; b) gran parte de los cambios ya habían aparecido en pleno periodo *fordista*, mucho antes de que se hablase de globalización; c) cada una de las grandes ciudades continúa manteniendo su identidad esencial. Souchaud (2016) con un enfoque demográfico aporta más elementos a esta hipótesis de una especificidad de la metropolización latinoamericana. La transición demográfica que tuvo lugar en la región fue posterior y mucho más rápida que en Europa (50 contra 165 años) y se inscribió en un contexto dominado por la globalización. Por lo tanto coincidieron una transición demográfica y una

en varias temáticas como las finanzas, las relaciones internacionales y la globalización. En 1996 lanza un programa de investigación centrado en las metrópolis: *The Metropolitan Policy Program*. Ante todo, el enfoque es económico y demográfico (Ghorra-Gobin, 2015: 33). Ofrece datos económicos para las 300 áreas metropolitanas más grandes del mundo.

transición urbana intensas y rápidas (cuando las dos se produjeron de manera disociada en Europa). De acuerdo a estos elementos históricos, Monnet (2001) identifica y categoriza las metrópolis en las Américas:

- las metrópolis post-coloniales, que se constituyen entre 1870 y 1930; es el caso para Buenos Aires y Río de Janeiro, según un patrón parecido al de Nueva York y Chicago, muy ligado a los flujos migratorios masivos desde Europa;
- las metrópolis nacionales, que se organizan entre los años 1940 y 1960. Es el caso para la Ciudad de México, San Pablo, Santiago, Bogotá, Lima y Caracas. Corresponde al momento de las industrializaciones nacionales, junto con la consolidación de los mercados y de los Estados nacionales;
- las metrópolis regionales, que se conforman en los años 1980 en Brasil (Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Fortaleza, Curitiba), México (Guadalajara, Monterrey) y Colombia (Medellín, Cali). También es el caso para La Habana y Guayaquil.



Mapa 1. Las metrópolis en América Latina en 2015

3. Buenos Aires y Rosario, elementos centrales de la elipse metropolitana argentina

Buenos Aires está claramente inscripta en la red mundial intermetropolitana, ya sea por su peso demográfico o por su “conectividad” internacional. Según datos de la ONU-HABITAT (2013), en la aglomeración de Buenos Aires viven 13,4 millones de personas, por lo que se encuentra entre las 22 metrópolis del mundo que superan los 10 millones de habitantes; para el GaWC (2012) se trata de una ciudad “alpha -“11, solo superada, en nivel de integración a la red de ciudades mundiales, en América Latina por San Pablo y Ciudad de México. Por otro lado, a escala nacional, al poseer el 37 % de la población, tiene una fuerte primacía demográfica, que se complementa, con mayor razón, con una primacía económica (Prévôt-Schapiro, 2001; Vapñarsky & Gorojovsky, 1990). De este modo, el área metropolitana de Buenos Aires (AMBA) concentra cerca de la mitad del PIB nacional, el 60 % de los empleos altamente calificados y la mayor parte de las funciones urbanas avanzadas del país. Esta primacía urbana tiene repercusiones en el campo del conocimiento, siendo receptora del interés de académicos, técnicos y políticos, así como de la mayor producción de literatura, dejando en la penumbra al resto del sistema urbano (Gutiérrez & Rearte, 2012).¹²

Por su parte, aunque no aparece en la clasificación GaWC (2012), Rosario integra las redes metropolitanas. Es una de las 442 aglomeraciones urbanas millonarias en 2010 y la número 50 en tamaño de población en América Latina (ONU-HABITAT, 2013). También es uno de los 141 miembros de Metrópolis, “la asociación mundial de las grandes metrópolis”¹³. Desde un punto de vista político, Rosario es un caso llamativo como emblema del poder municipal: es la única ciudad grande del país desprovista del estatuto de capital nacional o provincial, además de ser gobernada por una mayoría socialista. “Modelo de ciudad” en 2003 para el Programa de las Naciones Unidas por su experiencia de gobernabilidad y sus programas sociales, la ciudad ha llamado la atención de los medios internacionales tanto por sus transformaciones urbanas y su vida cultural (Le Monde, 2007; El País, 2008) como por la violencia de sus periferias (El País, 2014 y 2015b). El Gran Rosario tiene una población de 1,3 millones de habitantes (tercer rango nacional) y representa el 4 % del PIB nacional (Usach, 2011). En este sentido tiene un papel fundamental para la

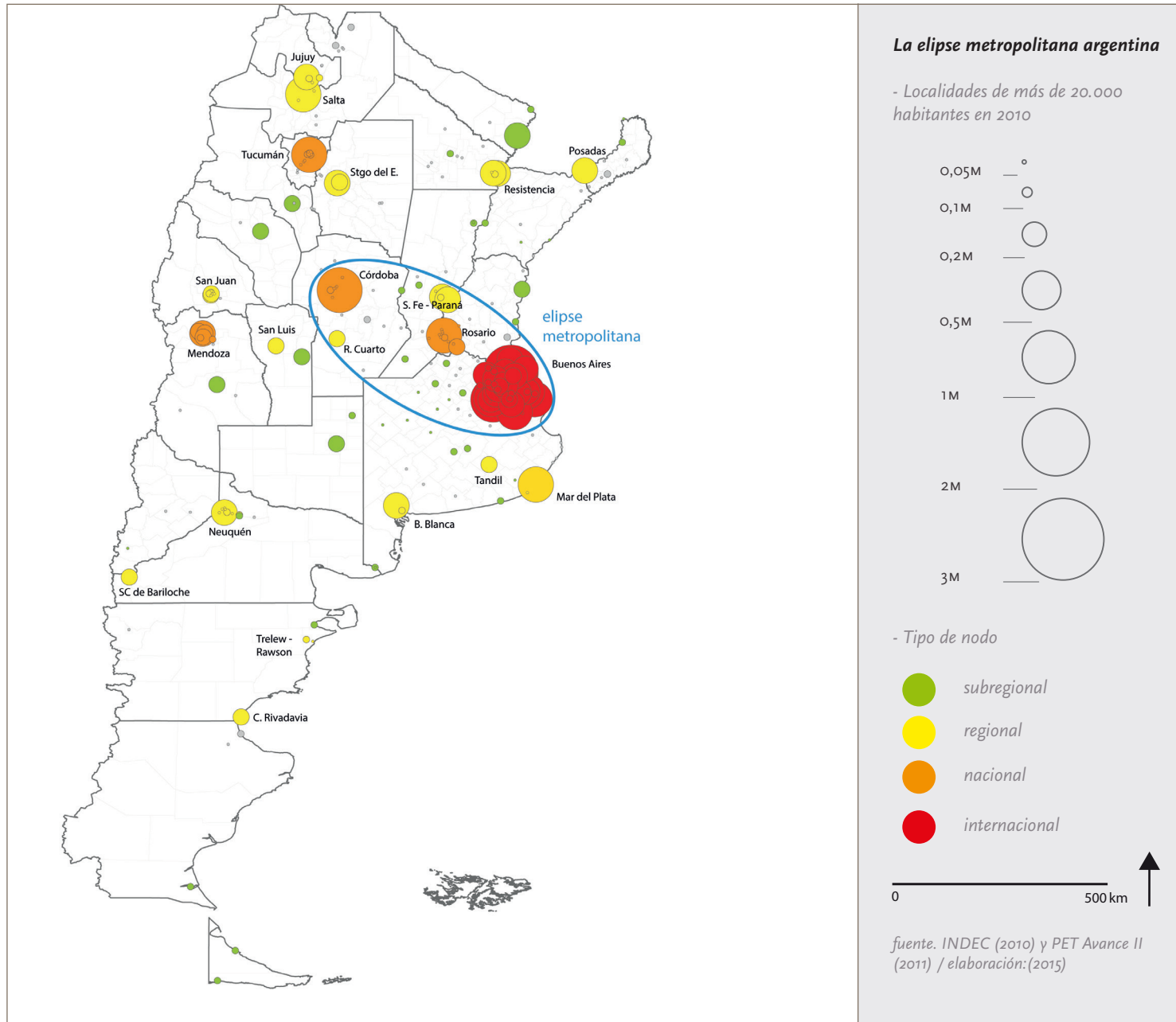
¹¹ Definida como “very important world cities that link major economic regions and states into the world economy”.

¹² Esta idea está contrapuesta por Leveau (2009) quien nota que en la literatura sobre el sistema urbano durante las últimas décadas se ha hecho hincapié en las aglomeraciones intermedias, que experimentaron un crecimiento superior al de las tres mayores aglomeraciones (Gran Buenos Aires, Córdoba y Rosario) (Vapñarsky & Gorojovsky, 1990; Vapñarsky, 1995; Velázquez, 2004).

¹³ En cambio no forma parte del C40, The Cities Climate Leadership Group, la red de las grandes metrópolis mundiales que se presentan como actores líderes frente al calentamiento global. Hoy el C40 cuenta con 83 metrópolis miembros, 11 de ellas en América Latina contando Buenos Aires.

economía nacional, como centro industrial y portuario y primer complejo mundial de trituración y exportación de soja, y constituye el centro de lo que llamamos la elipse metropolitana, que se articula alrededor de las dos áreas metropolitanas (ver mapa 2).

El mapa representa las localidades de más de 20 000 habitantes en 2010 en el país. La elipse aparece de manera clara entre La Plata y Rosario, a orillas del Paraná, para seguir después hasta Córdoba, a lo largo de la ruta 9. El área metropolitana de Córdoba, con una población de 1,5 millones de habitantes (estimación personal desde INDEC 2010), es la segunda en importancia en el país. También, con Buenos Aires y Rosario, Córdoba es la tercera ciudad argentina miembro de la asociación Metrópolis. El PET Avance II (Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, 2011) confirma esta estructura metropolitana: Gran Rosario y Gran Córdoba son dos de los cuatro nodos nacionales (con Gran Mendoza y Gran San Miguel de Tucumán). Además decidimos integrar en la elipse metropolitana a dos nodos regionales –la categoría inferior–, Río Cuarto y Santa Fe-Paraná. El primero está conectado al eje mayor de la elipse por la ruta nacional 8. Con alrededor de 160 000 habitantes, el aglomerado de Río Cuarto es el segundo de la provincia de Córdoba en término poblacional y económico. El segundo es un vértice de la elipse y se encuentra conectado a Rosario por la ruta nacional 11 y el río Paraná. La conurbación Santa Fe-Paraná está conformada por dos capitales provinciales ubicadas en cada orilla del Paraná y conectadas por un túnel. Si se considera el conjunto Gran Santa Fe y Gran Paraná, representa el séptimo aglomerado del país en población, con alrededor de 800 000 habitantes (INDEC, 2010).



Mapa 2.
La elipse metropolitana argentina

4. La difusión del concepto

En la Argentina, los términos de metrópolis y metropolitano no tienen reconocimiento institucional (salvo algunas experiencias temáticas y transjurisdiccional¹⁴), no están muy presentes en el debate político o mediático y tampoco son una categoría estadística definida por el INDEC¹⁵. Sin embargo se vuelve una temática emergente a partir de los años 1960, periodo que se corresponde con la creación de la Oficina Regional del Área Metropolitana (ORDAM), bajo la dependencia del Consejo Federal de Desarrollo (CONADE). Más recientemente, en un marco de una nueva división de la Provincia de Buenos Aires, hubo varias tentativas, por parte de las instituciones de planificación, de pensar una entidad metropolitana asociando la CABA y la primera corona, sin concretización todavía¹⁶.

A nivel municipal, se identifican tres estructuras que actúan en el ámbito. La primera depende del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires que cuenta desde 2012 con una Subsecretaría denominada Área Metropolitana Buenos Aires, cuyo objetivo es “oficiar como un espacio de cooperación y articulación interjurisdiccional con los organismos y las administraciones de la región”. Las otras dos son estructuras livianas que trabajan sobre algunas temáticas desde un ángulo metropolitano: la movilidad, el saneamiento ambiental y los residuos. En Buenos Aires, es el caso del Consejo de Planeamiento Estratégico (COPE): entre las cinco dimensiones de su interés, una es la dimensión metropolitana, que consiste en “un ámbito de reflexión, estudio y trabajo en las problemáticas de movilidad, residuos, uso de los recursos naturales e intervenciones urbanas de gran magnitud”. En Rosario, el Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM) asocia desde 2010 a veintiuna ciudades y comunas. Es un espacio de coordinación y promoción de políticas públicas y de proyectos de impacto metropolitano, presidido por la Intendente de Rosario, Mónica Fein. Trabaja en colaboración con la Unidad de Planificación y Gestión Estratégica, “Metropolitana”, de la ciudad de Rosario. En la sociedad civil se destaca la existencia de la Fundación Metropolitana, una organización que trabaja “impulsando procesos de planeamiento participativo para la gestión de políticas públicas en las metrópolis de la Argentina, y particularmente en el Área Metropolitana Buenos Aires”. Tiene una cierta resonancia en el mundo político porteño.

En el ámbito académico, los años 1970 marcan la aparición del concepto de metrópolis en la literatura científica regional. Así, por ejemplo, el primer número de la revista *Eure*

14 Ver CEAMSE, Mercado Central, Ecotam, Acumar o la Autoridad Metropolitana de Transporte de Salta. La “Metropolitana” designa desde 2010 la fuerza policial de seguridad que depende de la CABA.

15 Al revés es el caso en Francia y en los EE. UU. (Ghorra-Gobin, 2015).

16 Ver por ejemplo el Plan de Regionalización desarrollado por el ex Gobernador provincial Daniel Scioli en 2011.

–Revista de Estudios Urbanos Regionales–, una de las más difundidas e influyentes en la región en cuanto a los temas urbanos, incluye un artículo “Áreas metropolitanas y desarrollo nacional” de Geisse y Coraggio (1970). Su primera frase es elocuente: “Las áreas metropolitanas de América Latina son objeto de un dilema aún no resuelto en la planificación del desarrollo de los países respectivos”. Esta publicación marca el inicio de una serie de artículos sobre el tema hasta hoy.

En los años noventa, el tema adquiere mayor presencia y aparece el término de metropolización, contemporáneamente al uso de conceptos anglosajones (*gentrification, urban sprawl...*), aplicados a Buenos Aires y puntualmente a Rosario. Estos trabajos, planteados con un enfoque crítico, consideran la década de los noventa como fecha bisagra en cuanto a los cambios estructurales en la configuración y funcionamiento metropolitanos, así como las nuevas orientaciones políticas, económicas y sociales, ya sean nacionales o mundiales. Para de Mattos (2010), éstas corresponden con “el agotamiento del modelo keynesiano y con la imposición en América Latina de un conjunto de ideas propias de la ideología neoliberal a través del Consenso de Washington: [se traduce] por la reestructuración y/o la retirada del Estado, la austeridad fiscal, la promoción de nuevas y flexibles formas de trabajo y la apertura externa comercial”. Destacamos tres números especiales de *Eure* (Aguilar, 2002; Artigas et al., 2002; Barrios, 2001; Cariola & Lacabana, 2001; Chion, 2002; Ciccolella, 1999; de Mattos, 1999, 2001, 2002a, 2002b; Hiernaux Nicolas, 1999; Janoschka, 2002; Ortiz & Morales, 2002; Parnreiter, 2002; Porto & Carvalho, 2001; Prévôt-Schapira, 2002; Rodríguez & Winchester, 2001; Taschner & Bógus, 2001; Torres, 2001a), que tratan exclusivamente de los procesos metropolitanos (algunos de estos artículos usan el término de metropolización). Fueron publicados a principios del siglo XXI, después de una década considerada como significativa para los procesos metropolitanos, cuando las transformaciones estructurales tienden a concentrarse en los grandes espacios metropolitanos (Ciccolella, 1999). Los tres números de *Eure* se enfocan –en orden decreciente de cantidad de artículos– en Santiago, Buenos Aires, Ciudad de México, Caracas, San Pablo, Salvador, Lima y Montevideo. Si ampliamos el análisis a los 125 números de *Eure* publicados y elegimos tres palabras claves (metrópolis, metropolización y metropolitano/a), se identifican 60 artículos que tratan del tema. Entre ellos, trece toman el caso de Santiago, nueve de Buenos Aires, cinco de la Ciudad de México y dos de Caracas y de San Pablo (ver anexo 2).

Hoy los trabajos sobre las lógicas de metropolización responden a varias disciplinas, enfoques y recortes territoriales. Sin embargo la grilla de lectura usada se inspira en gran medida en los trabajos de Sassen y Castells¹⁷ haciendo hincapié

17 En una investigación para el Lincoln Institute (Massin, Zagare & Sepúlveda, 2013), trabajamos con un corpus de nueve artículos sobre la metropolización en Buenos Aires. Nueve citan a los trabajos de Sassen (1991, 1994) y ocho a Castells (1997; 1973, 1995). Siguen en orden de ocurrencia

en los espacios residenciales, las dimensiones de expansión y la segregación socioterritorial, la metropolización siendo ahí una metonimia del barrio cerrado y del asentamiento informal. También una parte importante de la investigación se interesa por las problemáticas ecológicas metropolitanas (cuencas hídricas, residuos sólidos urbanos, energía), especialmente desde el Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento. Por último, existen algunos trabajos sobre los espacios productivos de la metropolización, como los trabajos de Bozzano (1999), Blanco (2006), Losano (2008, 2011) y Rougier y Pampin (2015).

En este marco, la metropolización, considerada a la vez como la conexión a distancia de las ciudades a la globalización y como procesos territoriales de proximidad, es la clave de lectura y de comprensión del territorio de estudio.

II. El objeto de estudio: el territorio intermedio entre Buenos Aires y Rosario, un espacio poco explorado

La tesis se enfoca en el territorio intermedio de 250 km de largo que une Buenos Aires y Rosario y abarca una parte de la periferia de las dos metrópolis sobre el territorio de dos provincias (ver mapa 3). Partimos de la premisa de que las metrópolis se inscriben en los espacios de proximidad y no se escinden de sus territorios cercanos (Halbert, 2010). Por lo tanto las dinámicas de metropolización son muy fuertes a escala infraregional, donde se desarrollan relaciones intensas entre una ciudad central y sus periferias, compuestas por ciudades pequeñas y medianas y territorios de todo tipo: productivos, agrícolas, rurales...

1. Las periferias metropolitanas: la superación de la ciudad

A nivel internacional, las periferias de las metrópolis albergan –y cada vez más– una gran parte de la población mundial. En efecto, más allá del hecho de que la tasa de urbanización llega al 54 % en el mundo (ONU-HABITAT, 2013), alrededor del 20 % de la población mundial vive en ciudades de más un millón de habitantes (cálculos propios desde ONU-HABITAT, 2013). Y de este 20 %, una proporción importante, sin duda mayoritaria, vive en las periferias urbanas, entendidas aquí como las localidades ubicadas fuera del perímetro administrativo de la ciudad central. En la región, en 2010, de los 600 millones de habitantes (ONU-HABITAT, 2013), 206 millones viven en aglomeraciones urbanas millonarias, es decir casi el 35 %. Dos ejemplos son elocuentes en cuanto al peso de las periferias: en San Pab-

los trabajos de Garreau (1991), Soja (1989, 1996b, 2000), de Mattos (2002b) y Veltz (1994, 2009). Los nueve artículos son: Blanco (1996), Ciccolella (1999), Crot (2008), Janoschka (2002), Pérez (2005b), Prévôt-Schapira (2002), Tella (2000), Thuillier (2005a) y Torres (2001a).

lo, de los 20,3 millones de habitantes del área metropolitana, más de 10 millones de personas viven afuera del municipio central, o sea el 50 % (IBGE, 2010). En la Zona Metropolitana del Valle de México, la cifra es de 12 millones de personas, es decir el 56 % afuera de la Ciudad de México (INEGI, 2010). Según Souchaud (2016), este crecimiento poblacional importante desde hace treinta años no tiene antecedente histórico.

En la Argentina, las cifras son aún más importantes ya que la tasa de urbanización se eleva a un 92 % y más del 40 % de la población vive en aglomeraciones millonarias (Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Mendoza). En el AMBA, 10 millones de personas viven en la periferia, fuera de la CABA, es decir casi el 80 % de la población de la aglomeración (INDEC, 2010)¹⁸. Esta situación da lugar a un territorio específico, “objeto de estudio y de preocupación social, política y académica con ribetes propios” (Kessler, 2015). La figura 1 representa las dinámicas de la población periurbana. La CABA alcanza el umbral de tres millones de habitantes¹⁹ en 1947, cuando la primera corona lo alcanza en 1960 y la segunda en 1980. Pero estas dos siguen creciendo a un ritmo elevado y, en 2010, cada una alcanza los cinco millones de habitantes. La tercera corona llega a los dos millones de habitantes. En Rosario estas dinámicas periféricas son mucho menos fuertes: la entidad más importante es la ciudad de Rosario (950 000 habitantes), cuando la población de las dos coronas son estables desde 1980, entre 150 000 y 200 000 habitantes cada una.

Estas dinámicas de las periferias hacen que la metrópolis tenga características propias, distintas de las de la ciudad. Por lo tanto, el término sirve para designar un objeto urbano cuya característica es superar los límites de la ciudad, en tres dimensiones (Monnet, 2001):

- superación de las capacidades perceptivas del individuo: la metrópolis no puede ser abarcada por la mirada del individuo, no puede ser recorrida totalmente, no puede ser conocida de manera familiar en su conjunto (ver también Coulais, 2014);

¹⁸ Un artículo de la Nación (2015a) recordaba que los 24 partidos del conurbano abarcan el 25% de la población nacional, en situaciones sociales extremas.

¹⁹ La existencia de una tercera corona, a veces llamada cordones, y para algunos autores de una cuarta, no responde a una delimitación precisa y compartida, lo que refleja las dificultades de representarse las periferias metropolitanas. Aquí, siguiendo a Maceira (2012), la tercera corona está compuesta por 16 partidos (los 40 partidos que conforman de la Región metropolitana menos los 24 partidos del Gran Buenos Aires).

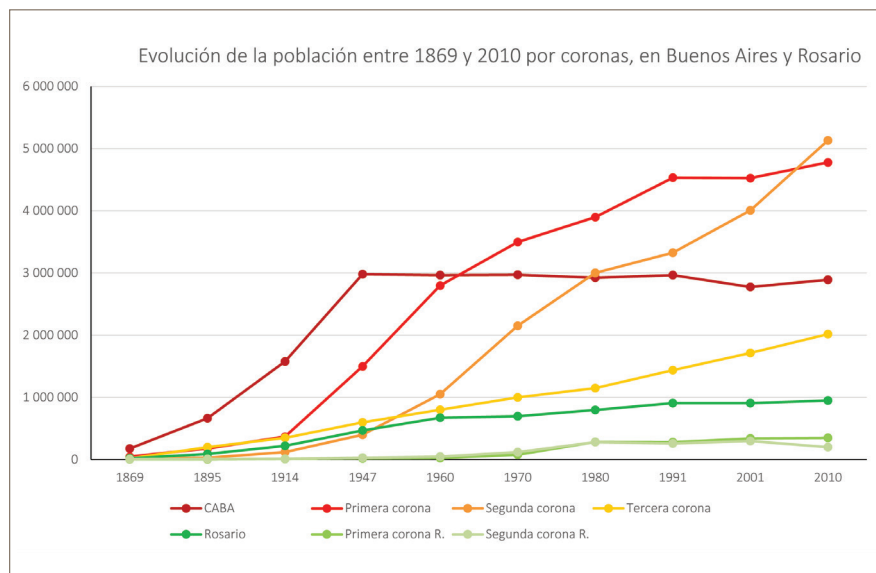


Figura 1. Evolución de la población por coronas, en Buenos Aires y Rosario. Fuente: cálculos propios desde INDEC

- superación de los límites de las unidades de gestión, de administración del territorio: no existe una metrópolis que sea encarnada en un cuerpo político-administrativo que pueda representarla como conjunto y unidad;
- superación de las posibilidades de conceptualización unitaria, ya que los límites dados por criterios de la continuidad del tejido urbano nunca coinciden con la articulación funcional ni con el área de influencia.

En este marco, es muy difícil pensar la metrópolis, que está constituida en gran parte por territorios mal conocidos; por lo tanto son espacios sobre todo percibidos, en menor medida vividos y en absoluto concebidos para retomar la clasificación de Lefebvre (1974). Así la conceptualización de estos territorios periféricos presenta dificultades como lo demuestra la abundante declinación semántica: periurbano, suburbano, márgenes, bordes, franjas, interfaz, intersticios, *Zwischenstadt*, *città diffusa*... En Buenos Aires, en la literatura científica, existen dos casos emblemáticos de estas periferias metropolitanas.

2. Un espacio atípico de la metropolización porteña

Como dijimos, buena parte de los trabajos sobre la metropolización en Buenos Aires se enfocan en los espacios residenciales y en la segregación socio-territori-

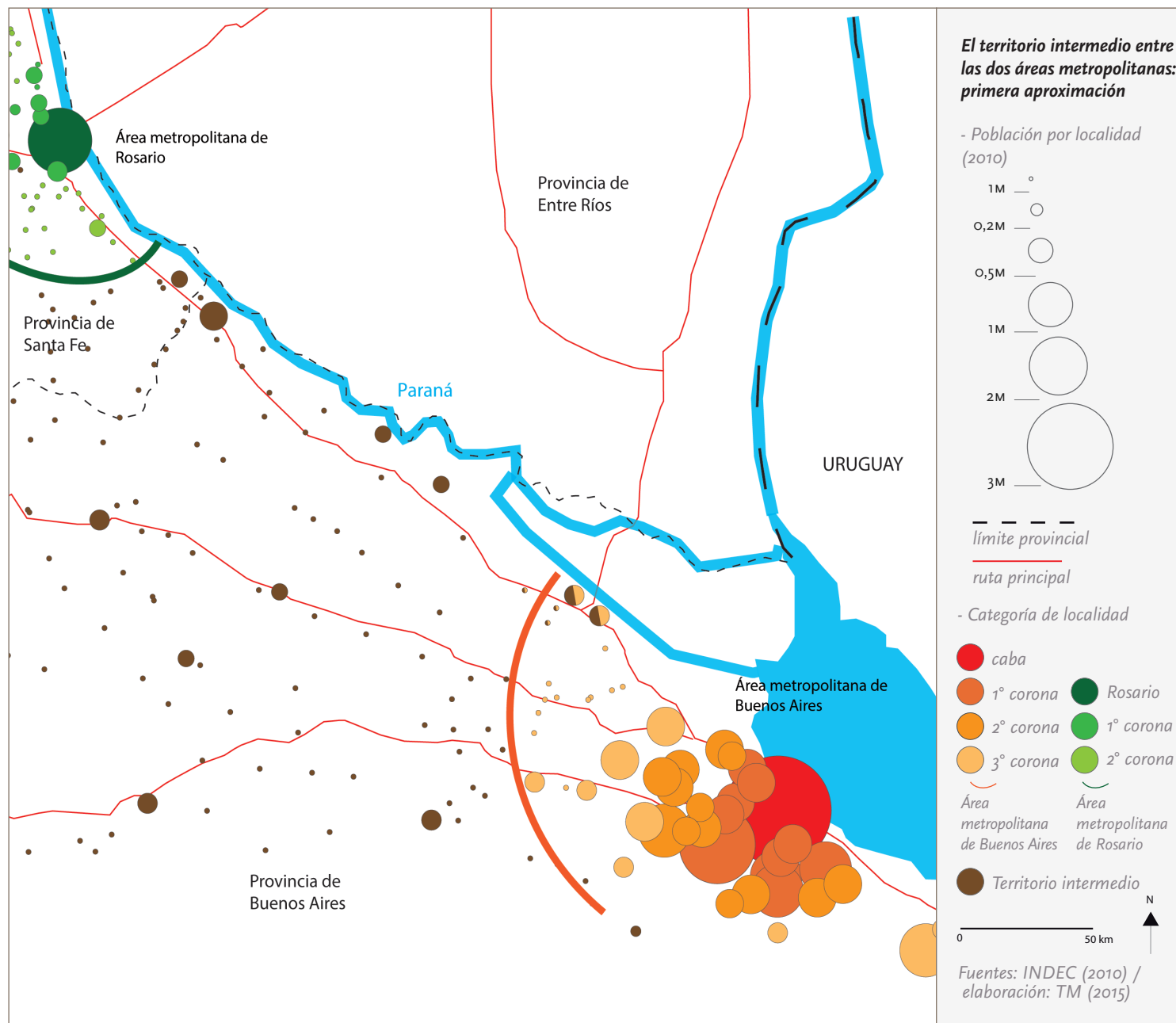
al. Existen dos casos paradigmáticos bien estudiados de las periferias metropolitanas: los partidos de Pilar y Tigre, localizados en las segunda y tercera coronas del AMBA. Sus principales características identificadas son la presencia de una gran cantidad de urbanizaciones cerradas (Girola, 2007; Janoschka, 2003; Roitman & Nicholas, 2011), productores de una fragmentación y segmentación social (Riwilis, 2010; Sanguinetti, 2007; Vidal Koppmann, 2007), de la privatización del espacio público (Janoschka, 2002; Pérez, 2006) y de vulnerabilidades medioambientales (Fernández, 2008; Pérez & Ríos, 2008; Ríos, 2005). Partimos de estos dos casos, analizando dos dimensiones para llegar a una primera aproximación al territorio intermedio: las urbanizaciones cerradas, por un lado; los asentamientos informales y los datos de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), por el otro.

Las urbanizaciones cerradas

Las urbanizaciones cerradas (club de campo, barrio cerrado, club de chacras...) son el arquetipo de los objetos de la metropolización porteña en Tigre (Janoschka, 2003; Ríos, 2005; Riwilis, 2010; Thuillier, 2005a, 2005b), Pilar (Fernández, 2008) y hoy en Escobar. En Tigre, se estima que el 46 % de la parte continental del partido está ocupada por urbanizaciones cerradas donde vive menos del 5 % de la población del municipio (entrevista con la Asamblea de vecinos inundados de Tigre, 2015).

En el país, la historia de las urbanizaciones cerradas se puede rastrear a los años 1930 pero su producción se intensificó en la década del noventa, cuando las nuevas formas de urbanización de las elites se hicieron bajo la forma de barrios cerrados y countries (Cravino, 2008). Así el número de urbanizaciones cerradas sube de 100 a más de 500 entre 1995 y 2007, mientras que su población permanente aumenta de 3000 a 50 000 residentes (Thuillier, 2005a: 259; Vidal Koppmann, 2007: 99). En 2012, se estima que hay unos 288 000 habitantes en los 700 barrios cerrados y countries del país, según cifras de la Federación Argentina de Clubes de Campo. La mayoría se localiza en los partidos del Norte y del Oeste del AMBA, pero desde hace unos años, la zona sur atrae cada vez más inversiones.

En el territorio intermedio, el fenómeno es menos intenso que en Tigre, Pilar y Escobar, aunque los alrededores de Campana y de los Cardales se han convertido en "el *locus* privilegiado para nuevos tipos de emprendimientos" (Avina & Instituto de gestión de ciudades, 2011). En la zona de Zárate, al sur de la ciudad, se encuentran nuevos barrios cerrados, mientras que hacia el norte y en vinculación con el río, antiguas estancias se convierten en clubes de chacras. En los otros partidos (Baradero, San Nicolás), el desarrollo de barrios cerrados está orientado a una demanda local y no responde tanto a las lógicas de la expansión suburbana del conurbano bonaerense.



Mapa 3.
El territorio intermedio

Necesidades Básicas Insatisfechas y asentamientos informales

La segunda dimensión se basa en las cifras de NBI²⁰ por hogar, disponibles en los censos poblacionales del INDEC. A escala nacional se nota una disminución de la tasa de NBI entre 2001 y 2010: del 14,3 % de los hogares al 9,1 %²¹. Más precisamente, la CABA presenta resultados bajos con el 6 % de los hogares, los 24 partidos del Gran Buenos Aires (GBA) una cifra de 9,2 % y el interior de la provincia de 6,4 %. En el territorio metropolitano, a nivel de partidos, los datos de los censos de 2010 muestran resultados altos de NBI, aunque inferiores a los del conurbano y de los tres casos de estudios (Tigre: 11,0 %, Escobar: 11,6 % y Pilar: 13,0 %). Zárate (9,1 %, puesto 109 de 111 partidos), Campana (8,7 %, puesto 108) y Exaltación de la Cruz (5,5 %, puesto 105) presentan los resultados de NBI más altos del interior de la provincia. Los otros partidos tienen mejores resultados, abajo del promedio. En número absoluto, las cifras son más bajas de las de La Matanza (58 000 hogares con NBI), de Rosario (26 000) o de los otros partidos del GBA. En síntesis, los partidos del territorio intermedio presentan niveles de NBI menos altos que los del GBA, pero entre los más altos de la provincia.

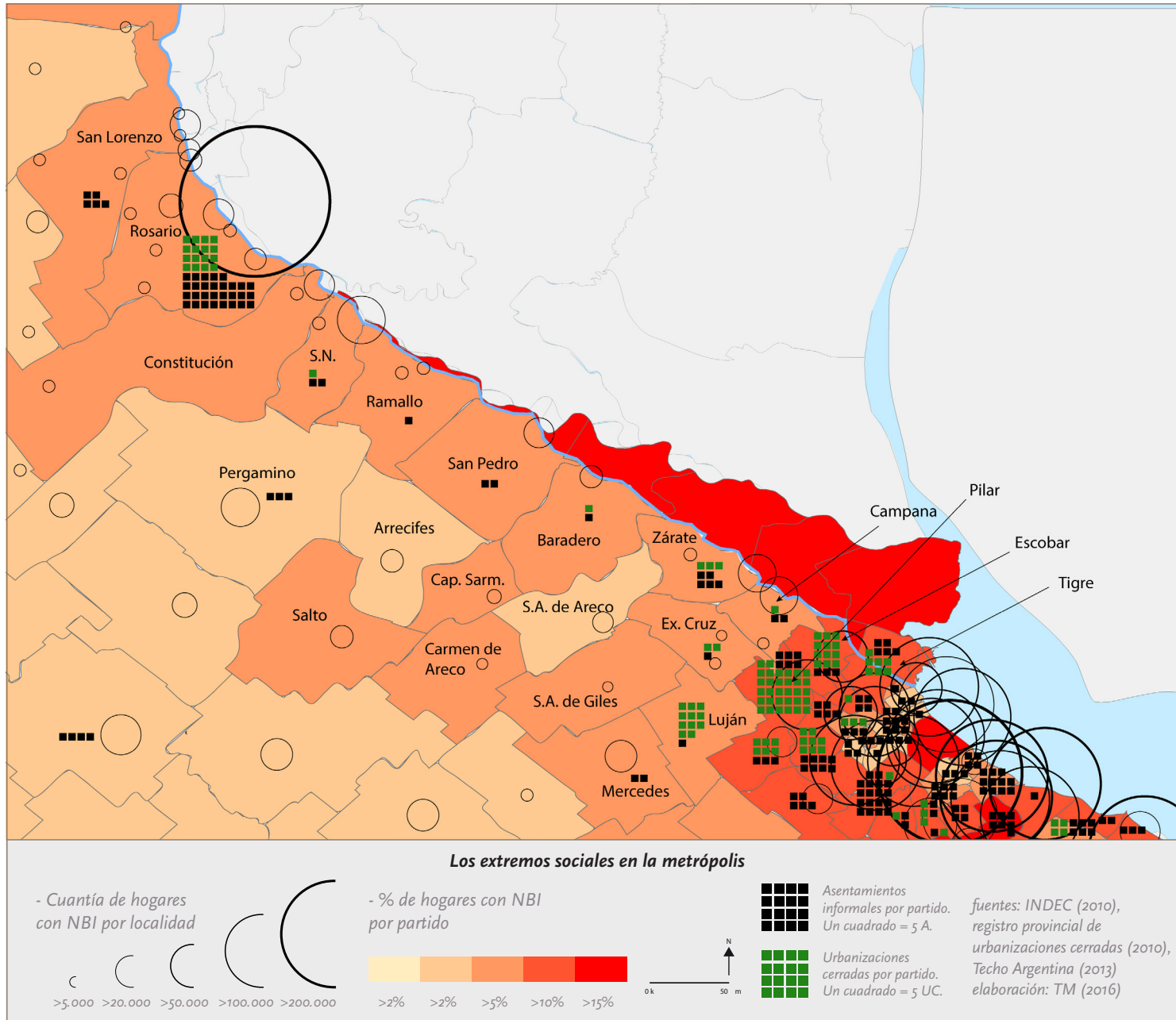
Completamos estos datos con algunas consideraciones sobre una de sus “expresiones materiales” (Bettatis, 2009: 94), los asentamientos informales. Para eso, usamos dos trabajos de la ONG Techo (Techo Argentina, 2011, 2013). En Argentina, se identifican unos 800 asentamientos informales, donde viven poco más de un millón de personas. Dentro de los parámetros de América Latina, el AMBA presenta “una escasa proporción de urbanizaciones informales en relación a los formales”. Sin embargo, la población en villas y asentamientos está creciendo mucho más rápido que la población total: más 220 % frente a un 35 %. El primer estudio (2011) localiza en el AMBA 864 villas y asentamientos: la Matanza concentra la mayor cantidad, seguido por Quilmes, Moreno, Pilar y Merlo (ver mapa 4). Más específicamente para las ciudades del territorio intermedio se identifican 64 asentamientos informales, prueba de “una alta concentración de los asentamientos del interior de la provincia (24,2 %)” (Techo Argentina, 2013). Cuando Pilar cuenta con 9000 personas que viven en asentamientos informales, Tigre 6600 y Escobar 4200, son 6900 en Zárate, 3200 en Campana y 1300 en San Nicolás. Estas cifras muestran la importancia de los desafíos sociales.

²⁰ Son definidas en la metodología propuesta por el INDEC (1984). Los hogares con NBI son aquellos que presentan al menos uno indicador de privación en cuanto a hacinamiento, vivienda, condiciones sanitarias, asistencia escolar o capacidad de subsistencia.

²¹ Para un estudio completo por partido y departamento en todo el país, ver: <http://www2.mecon.gov.ar/hacienda/dinrep/Informes/archivos/NBIAmpliado.pdf>

Cruce de los datos: los extremos sociales en un mismo territorio

El mapa 4 yuxtapone los tres datos analizados, lo que permite aprehender las tensiones sociales potenciales en el territorio. Los partidos del territorio intermedio se distinguen de las situaciones paradigmáticas de aquellos más cercanos al foco metropolitano: si bien presentan datos de NBI menos agudos, cuentan una coexistencia de asentamientos informales y de urbanizaciones cerradas. Ahora bien, esta situación no es estudiada y hace del territorio intermedio un espacio mal conocido y complejo.



Mapa 4. Ricos y pobres en la metrópolis

III. ¿Cómo aprehender este objeto? Complejidad e hibridación

El territorio intermedio que une Buenos Aires y Rosario se distingue de los casos paradigmáticos de la metropolización porteña. Una primera aproximación de terreno y cartográfica nos hace intuir la existencia de espacios mixtos y complejos. Más precisamente, lo que se ha podido observar en las visitas de terreno es la coexistencia de actividades permanentes desde hace varias décadas y de mutaciones rápidas que se expresan en la presencia de terrenos baldíos e instalaciones abandonadas, por un lado, y de otras muy modernas, por el otro.

La pregunta central de la investigación es entonces: ¿En qué medida la metropolización produce un espacio complejo en el territorio intermedio entre las dos metrópolis de Buenos Aires y Rosario? Complejo tiene un doble sentido: es lo “que se compone de elementos diversos” (definición de la RAE) y que presenta un “carácter irreductible” lo que lo diferencia de “complicado”.

La hipótesis principal es que el territorio intermedio está sometido a una metropolización híbrida, inexplorada a la fecha y que produce un espacio complejo. El término híbrido, que entró en el vocabulario epistemológico en los años 1970, se refiere a la existencia de contrastes importantes y de situaciones heterogéneas, de coexistencia y yuxtaposiciones, de fragmentaciones, lógicas plurales. Algo híbrido está compuesto por elementos dispares. Para García Canclini (1989) y Lévy (2013), la hibridación implica combinaciones de estructuras, prácticas, objetos, formas o sustancias diversas que existían en forma separada y que se combinan para generar nuevas estructuras, prácticas, objetos, formas y sustancias. Insistimos en esta generación de nuevos elementos: en este sentido, la hibridación va más allá de la combinación o de la superposición. Por lo tanto, entendemos que la metropolización híbrida produce y es producida por lógicas, escalas y temporalidades (ritmos y plazos) múltiples y específicas propias a cada actor.

El objetivo de esta tesis es doble. Primero se trata de proponer una lectura espacial y temporal de los procesos metropolitanos que han ido estructurando el territorio intermedio y por ende entender mejor la metropolización de Buenos Aires y Rosario. Dicho de otra forma, la metropolización híbrida que produce un espacio complejo obliga a repensar la metrópolis, desde otras perspectivas: movilidades, territorialización, actividades y actores industriales y portuarios. De ahí y como segundo objetivo, se presentan pistas para pensar el futuro del territorio intermedio.

Tres hipótesis secundarias vienen estructurando la tesis:

1. Existe un corredor metropolitano marcado por dinámicas demográficas y de movilidad individual propias (distintas de las de Buenos Aires y Rosario)
2. Este corredor metropolitano no es objeto de una territorialización, es decir que no se trata de un espacio pensado o concebido;
3. El motor de la metropolización en el corredor son las industrias productivas. Éstas se enmarcan en una trayectoria de industrialización lenta y temprana, que da lugar a un territorio híbrido donde coexisten actividades y actores industriales tradicionales (de organización fordista), recientes (de organización posfordista) e híbridos.

IV. Organización de la tesis

1. El eje de abordaje: el territorio y el tercer-espacio

La metropolización es uno de los procesos que renueva la cuestión territorial. Dos conceptos guían la reflexión para descifrar el espacio complejo en el territorio intermedio, producido por una metropolización híbrida.

Territorio y complejidad

El concepto de territorio apareció hace unos treinta años en la producción científica de los geógrafos, sociólogos, economistas y otros actores en ciencias sociales, antes de difundirse en el campo de la acción pública y política, bajo distintas acepciones (Lévy, 2000; Moine, 2006; Vanier, 2009). Siguiendo a Prévôt-Schapira (1997) y Moine (2006), consideramos que el territorio es un concepto flexible que permite organizar una coherencia en la complejidad. “El territorio es una manera de representar la complejidad”, ya que “se encuentra al centro de las representaciones que nos hacemos de la complejidad” y puede “paliar una verdadera dificultad para entender la realidad que nos rodea” (Moine, 2006). Esta situación marca dos evoluciones vinculadas entre sí:

- Primero la noción de territorio substituyó al término de espacio, dándole más espesor y una acepción muy global, mezclando el medio físico, natural y antropizado. Así el territorio no es un objeto neutro, desconectado de lo real.

- Segundo el éxito del término se explica por ser lo suficiente abstracto y utilizable con menos rigor de definición o conceptual que otros términos (Prévôt-Schapira, 1997).

En los dos casos, el uso de territorio abre y desplaza los análisis hacia la comprensión de las estrategias de los actores. Así el territorio es construido por una multitud de actores en un proceso lento y complejo, en mutación permanente (Moine, 2006: 117); a la vez el territorio acompaña la génesis de acciones colectivas (Di Méo, 2006).

Como derivado, el concepto de territorialización ha estimulado una producción científica abundante sobre **la construcción del territorio**. La territorialización se refiere al conjunto de los procesos desplegados por los sistemas de actores, por las organizaciones sociales y políticas, por las relaciones de poder y las puestas en tensión, por determinantes económicos y estructurales... que hacen que el territorio exista. Dicho de otra manera, la territorialización consiste en una apropiación, ya sea jurídica, económica o simbólica (el sentimiento de pertenencia, de convivencia) de un territorio.

Tercer espacio y superación de una lectura binaria

Para Vanier (2002) los espacios periféricos metropolitanos tienen necesidades urbanas (grandes servicios e infraestructuras urbanas) sin tener las características de densidad urbana. Además, presentan algunas especificidades de los espacios rurales, en las zonas agrícolas, forestales, húmedas y naturales que los componen. Esta situación implica que las periferias metropolitanas no entran en una lectura binaria del espacio (Leroy, 2000; Oatley, 2001; Schubarth, 2007; Vicente Rufi, 2003)²². De ahí surge **la necesidad de superar las dicotomías tradicionales: urbano / rural, centro / periferia, metropolitano / no metropolitano**. Vanier propone entonces **el tercer espacio**, que combina y supera las categorías clásicas que sirven para pensar el espacio y nuevas formas de gestión y de planificación (Gumuchian et al., 2003; Gumuchian & Pecqueur, 2007; Vanier, 2000, 2002, 2003). Este enfoque debe aplicarse al territorio intermedio.

Tiers –significando a la vez en francés tercer y tercio– es usado por Vanier para ir en contra de una lectura binaria del espacio, ya que describe “un continuum de

²² En el caso de Buenos Aires, mencionamos los trabajos de Le Gall (2010) quien se enfoca en el territorio periurbano, mostrando que las periferias hortícolas han evolucionado de un cinturón verde hacia un archipiélago verde, y de Barsky (2013) quien estudia el despliegue de políticas públicas para el sostenimiento de la agricultura en los bordes de la Región metropolitana de Buenos Aires entre 2000 y 2013.

situaciones intermediarias entre lo urbano y lo rural” (2000: 107) y para superar las categorías tradicionales, europeas o anglosajonas, que no se aplican bien al caso latinoamericano. En sus trabajos (2000, 2002, 2003), Vanier le da una dimensión material, funcional y política al concepto: de esta forma el *tercer espacio* hace eco a la triplicidad del espacio, conceptualizada por Lefebvre (1974): el espacio concebido, el espacio percibido y el espacio vivido.

El espacio concebido lo es por los políticos, los planificadores, los urbanistas, los tecnócratas. Se trata ahí de las representaciones del espacio. El espacio percibido refleja la práctica espacial de una sociedad. La sociedad lo produce lentamente, dominándolo y apropiándose (Martin, 2006). Es el espacio de los actores, los que lo “fabrican”. El espacio vivido es el espacio practicado por los individuos. Es el espacio vivido a través de las imágenes y los símbolos, el espacio dominado. Es el espacio de los flujos, de las formas y de las funciones. Estas tres dimensiones del espacio están unidas, existen todo el tiempo y al mismo tiempo.

Desde un punto de vista operacional, el desafío es combinar distintas lógicas (productividad agrícola, rentabilidad turística, tranquilidad residencial...), en una relación de combinación y no de competencia por los recursos (espacio, mano de obra, agua, mercado inmobiliario...) (Vanier, 2013). Ahora bien, para él, la planificación no dispone todavía de conceptos lo suficiente innovadores y robustos como para abordar una nueva generación de políticas públicas. Como lo sostiene Vanier, el tercer espacio no conlleva problemas de división o recorte administrativo pero lleva a imaginar otras relaciones entre los poderes políticos territorializados y los espacios de vida en las dinámicas metropolitanas.

Esquema de análisis

Basándonos en estas dos entradas, presentamos ahí un esquema de análisis ternario, que se inspira de la propuesta del geógrafo francés Moine (2006). Ofrece un gran valor heurístico y analítico: permite observar los procesos que dibujan el territorio metropolitano, entender las lógicas de su estructuración y discutir las dificultades para concebirlo, poniendo en énfasis los actores y sus lógicas. En efecto, Moine analiza el territorio con el enfoque de la *sistémica* para abordar su complejidad e identifica entonces tres “entradas” –constituyen tres subsistemas en interrelación y que evolucionan con el tiempo– para entender el territorio:

- una referencia espacial que es central. Se trata del espacio geográfico en su dimensión material, que el hombre se adueña y en el cual existen múltiples organizaciones espaciales e interrelaciones.

Autor	Primera dimensión	Segunda dimensión	Tercera dimensión
Moine (2006)	Espacio geográfico. Referencia espacial.	Sistema de las representaciones del espacio geográfico. Dimensión simbólica.	El sistema de los actores que fabrican el territorio
Tesis	Parte 1: identificación del corredor metropolitano	Parte 2: la territorialización incompleta del corredor	Parte 3: actividades y actores híbridos en el corredor

Figura 2. Esquema de organización de la tesis

- una dimensión simbólica. Son los sistemas de representación del espacio geográfico, constituidos por filtros individual, social e ideológico.
- el sistema de los actores. Son los actores colectivos que construyen el territorio, más precisamente sus interrelaciones múltiples.

Estas tres entradas estructuran la tesis, cada una siendo el objeto de una parte (ver figura 2). A diferencia de las triples dimensiones propuestas por Lefebvre (1974) o por Soja (1996a, 1996b, 2000), no incluimos un análisis de las prácticas individuales²³ en la tesis. La investigación se enfoca en una escala macro y en los actores colectivos (instituciones y empresas en primer lugar), sin bajar hasta la escala micro y los actores individuales. Esta elección se justifica por la imposibilidad de abarcar todas las escalas de la metrópolis.

2. Método

Como vimos, el territorio intermedio es un espacio al cual se aplican mal las categorías estadísticas clásicas, que distinguen entre lo urbano y lo rural y no discriminan los territorios metropolitanos. De este modo, si los datos sobre las áreas metropolitanas de Buenos Aires y Rosario están disponibles y bastante explotados, no es este el caso para el territorio de estudio. Por lo tanto la elaboración de datos y mapas propios es un tema central de esta tesis. Esta producción organiza el método: el primer momento de la investigación se basó en un conocimiento físico, impresionista del territorio. La segunda se basa en la constitución y análisis de datos, en el tratamiento estadístico y en la cartografía.

El conocimiento físico del territorio se hizo por medio de visitas de terreno. En una primera etapa entre 2009 y 2011, fueron sobre todo “urbanas”. En la ciudad de Campana, donde seguí el trabajo de investigación que había llevado a cabo para mi tesis de máster, tuve varios intercambios con la Agencia de desarrollo de la ciudad y la Sociedad de arquitectos; en las ciudades de Zárate y San Nicolás, estuve en relación con el Museo histórico y funcionarios públicos de los municipios (ver anexo 1). Luego, en una segunda etapa, pude hacer varias visitas puntuales y programadas, a la central nuclear Atucha (julio de 2010), al puerto Terminal Zárate (julio de 2012) y a responsables políticos del municipio de San Nicolás (agosto 2012). En paralelo, en una tercera etapa, la casa de la familia Borthagaray en Alsina así como el alquiler de un auto por un año me facilitaron el recorrido de una gran parte del territorio de estudio.

A lo largo de estas visitas de terrenos, se llevaron a cabo unas treinta entrevistas con actores públicos y privados (ver anexo 1). En su mayoría, fueron entrevistas semiestructuradas a partir de preguntas abiertas, lo que aporta flexibilidad. En algunos casos, fueron completadas por cuestionarios con preguntas cerradas. Las personas entrevistadas son de distintos campos profesionales: investigadores especialistas o de la zona o de alguna temática específica (transporte, puertos, delta, siderurgia, química, papeleras), administradores y responsables políticos provinciales y locales, responsable en recursos humanos y operatorios de las grandes empresas de la zona. También y sobre todo, no es posible mencionarlas todas ahí, hubo numerosos encuentros fortuitos con gente del lugar: docentes, pescadores, trabajadores, panaderos, amas de casa, campesinos, camioneros, periodistas, jubilados, arquitectos, empleados del municipio...

²³ Analizadas como “espacio percibido” y “prácticas espaciales” por Lefebvre y como “the clandestine or hidden side of social life” por Soja.

En cuanto a los datos, existen dos situaciones. Para algunos temas, los datos han sido relevados y se encuentran disponibles. Es el caso en los censos poblacionales (1869, 1895, 1914, 1947, 1960, 1980, 1991: consultados en la biblioteca del INDEC en Buenos Aires; 2001, 2010: consultados en línea) y económicos (1935, 1946, 1954, 1963, 1974, 1985, 1994, 2005), llevados a cabo por el INDEC. Recién desde principios de 2015, las cifras del censo 2010 están disponibles por radio censal. La contraparte de esta tardanza es que están disponibles en internet y de forma gratuita (sistema de *open data*), mediante el sistema Redatam²⁴ y la cartografía asociada, existente para las provincias de Buenos Aires y Santa Fe²⁵. También hace falta mencionar el trabajo del IDEBA (Infraestructuras de Datos Espaciales para la Provincia de Buenos Aires)²⁶, oficina creada en 2012, que desarrolla un portal web que ofrece un sistema de SIG en línea con distintos datos de la Provincia de Buenos Aires a nivel de radio censal²⁷. Para los datos que no son relevados por el INDEC, tuvimos que trabajar desde varias fuentes para constituir bases de datos y cartografía apropiada. Es el caso de los datos portuarios y de las empresas de la zona. En cada capítulo se detallarán las fuentes y el método preciso.

En cuanto a la cartografía, hubo una búsqueda muy importante de mapas antiguos, que posibilita un enfoque diacrónico y de largo plazo. Por un lado, fueron conseguidos en el Instituto Geográfico Nacional en Buenos Aires, en la biblioteca de la Facultad de Geografía de la UBA, y en la biblioteca del IHEAL / CREDA en París (ver lista en anexo 11). Por otro lado, se consiguieron una centena de mapas locales históricos en las bibliotecas o los museos municipales de las ciudades del

territorio de estudio (bibliotecas municipales de Campana, Zárate, Baradero, San Pedro y Villa Constitución²⁸; Museo Histórico de Zárate, Museo y Archivo Histórico Municipal de San Nicolás y Museo Histórico Municipal de Ramallo). Finalmente, se encontró información histórica y local en la Biblioteca del Congreso de la Nación, la Biblioteca Nacional y la Biblioteca Nacional de Maestros. La cartografía producida se compone de cincuenta mapas. Algunos abarcan una escala mundial, regional o nacional. La mayoría se centran en el territorio metropolitano, a una escala de 1:500.000, y en las ciudades del corredor con escalas entre 1:200.000 y 1:20.000.

Por último, las redes sociales de las principales instituciones y empresas (cuentas Facebook, Twitter y LinkedIn) y las páginas de internet de los diarios locales²⁹ han sido de gran utilidad para un seguimiento preciso y continuo de la actualidad en el periodo que he estado en Francia. Toda esta información fue tratada mediante tres programas: Microsoft Excel y ArcGis 9.2 para preparar las bases de datos y la cartografía “bruta” y Adobe Illustrator CS5 para presentar mapas más legibles y esquemas sintéticos.

3. Estructura de la tesis

La argumentación se desarrolla en cuatro partes, que articulan doce capítulos. Las primeras tres partes son analíticas y corresponden al estudio de las tres dimensiones del territorio propuestas por Moine (2006).

La primera propone identificar el corredor metropolitano, que se distingue de las dos áreas metropolitanas de Buenos Aires y de Rosario y de un territorio metropolitano más amplio. Después de una presentación de los “subsistemas naturales” (I), esta identificación se hace mediante el análisis de datos demográficos (II) y de flujos de movilidad cotidiana (III) que revelan las dinámicas territoriales así como los grandes desafíos de movilidad en el corredor..

La segunda parte demuestra que el corredor no es objeto de una territorialización. Dado que se inserta de manera precoz en las dinámicas globalizadas y en los procesos metropolitanos de Buenos Aires y Rosario (IV), desde fines los años 1940, se

²⁴ Redatam es el acrónimo de REcuperación de DATos para Áreas pequeñas por Microcomputador. un software para procesar y mapear datos de censos y encuestas para análisis local y regional. Su primera versión se publicó en 1987 y todas las versiones han sido desarrolladas por el Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE), la División de Población de la CEPAL.

²⁵ INDEC: unidades geoestadísticas - cartografía y códigos geográficos del Sistema Estadístico Nacional geoservicios.indec.gov.ar/codgeo/ y en Santa Fe: www.ipec.santafe.gov.ar/descarga/download.php

²⁶ El IDEBA es la versión provincial del IDERA (Infraestructuras de Datos Espaciales de la República Argentina). Este último es una comunidad de información geoespacial que propicia la publicación de datos “como un aporte fundamental a la democratización del acceso de la información producida por el Estado y diversos actores”.

²⁷ <http://sig.gobierno.gba.gov.ar/sig/ideba/>

²⁸ Donde se consiguieron varios libros históricos sobre cada ciudad. Baradero: Barbich (1971, 1980), Micucci Tarsetti (1998), Uffelmann (2000); Campana: Alifano (2000), Bertozzi (1999), Cruz Alides (1999), Fumière (1941, 1975a, 1975b); Ramallo: Pennino (1992); San Nicolás: Chervo (1979), Flores (2011), Lazzari (1958); San Pedro: Piccagli y Taurizano (1986); Villa Constitución: Gobierno de la Provincia de Santa Fe. (1980), Lischetti (1989); Zárate: Baccino y Sorolla (1997), Botta Vicente (1948), Robles (2003, 2005).

²⁹ Baradero Hoy, Campana noticias, El Debate, El Norte, Enlace crítico, La Auténtica Defensa, La Opinión, La Voz, Noticias Baradero, Noticias San Pedro, Ramallo ciudad, Ramallo informa, San Pedro informa, SN24 noticias, entre otros.

manifiesta la voluntad tecnocrática de impulsar ahí la creación de un eje fluvial industrial, así como el interés de los geógrafos por el litoral. Sin embargo, en los dos casos, el enfoque es puramente funcional (V). A estas limitaciones conceptuales se suma la falta de representación política e institucional del corredor (VI).

La tercera parte se interesa en las actividades industriales productivas (VII) y portuarias (VIII), que son el motor de la metropolización del corredor, bajo distintas configuraciones híbridas. En este marco se estudian las lógicas espaciales y el poder de los actores metropolitanos privados ligados a estas actividades (IX).

La cuarta parte se apoya en las primeras tres para proponer elementos de planificación de la metrópolis desde las dimensiones social, medioambiental y política. Tres pistas de reflexión son avanzadas: una acción común entre la sociedad civil y los municipios (X), el Paraná como elemento central y coherente de la planificación territorial (XI) y la necesidad de una visión compartida de la metrópolis integrando las márgenes (XII). Este enfoque abre pistas para una planificación global y anticipadora de un espacio complejo. Se usan varias referencias a la metrópolis parisina, ya que son dos metrópolis comparables en cuanto a su organización y peso demográfico (Burgel & Sonderéguer, 2009) y que mi experiencia personal y profesional³⁰ me permite tener un buen conocimiento de las problemáticas en juego.

30 Volví a vivir a París en el 2013, donde trabajé por dos años como asesor político para el Presidente de la Région Ile-de-France, territorio de 12 millones de habitantes que abarca París y su área metropolitana. Desde 2016, trabajo en el Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, la agencia de urbanismo que actúa en el mismo territorio, pero de manera prospectiva.

Parte 1. **Identificación del corredor metropolitano**

El objetivo de la primera parte es mostrar que existe una entidad geográfica, el espacio intermedio metropolizado que llamamos corredor metropolitano³¹, que se distingue de las dos áreas metropolitanas de Buenos Aires (AMBA) y Rosario (AMR) y de un territorio metropolitano más amplio. Es decir que avanzamos la **hipótesis de la existencia de cuatro grandes unidades funcionales, especialmente de un corredor metropolitano ubicado entre las áreas metropolitanas de Buenos Aires y Rosario** (ver figuras 3 y 4). El término de grandes unidades se refiere a espacios con límites confusos y contornos fluctuantes, en mutación y redefinición constante. En efecto consideramos que no existe un umbral de metropolización, sino más bien gradientes, y las grandes unidades son definidas por señales más o menos fuertes de metropolización (metropolización fuerte / metropolización débil). Por eso se justifica un estudio a pequeña escala y hay poco interés en tener una gran precisión de perímetro.

Las primeras dos unidades son claramente identificables: el AMBA y el AMR que conforman una suerte de “metrópolis de dos cabezas” que domina el país desde un punto de vista demográfico, económico y político. A grandes rasgos el AMBA tiene una fuerte primacía demográfica a nivel nacional (George, 1968; Prévôt-Schapira, 2001; Sassone, 1998; Vapñarsky & Gorojovsky, 1990) en aumento entre 2001 y 2010, que se acompaña a fortiori de una primacía económica e industrial. De este modo, el AMBA concentra cerca de la mitad del PIB, el 45 % de las actividades industriales, el 60 % de los empleos altamente calificados y la mayor parte de las funciones urbanas avanzadas del país. Para el AMR, las cifras son el 3,3 % de la población y el 5 % del PIB nacional (IIEEE, 2003). Con respecto a la dimensión espacial se observa que en el AMBA el crecimiento ha tenido lugar principalmente en las segunda y tercera coronas por lo menos desde 1990 (Fernández, 2011). En el Gran Rosario también son las ciudades de la periferia las que más crecieron durante los últimos veinte años (Provincia de Santa Fe, 2013). Estas dinámicas periféricas tienen consecuencias directas sobre las ciudades y los partidos que componen las otras dos unidades.

Estas dos unidades se articulan de manera conexas y se mezclan en parte con las franjas del AMBA y del AMR, es decir que se encuentran en el área de influencia de las dos metrópolis. El territorio metropolitano es el más amplio, suponemos

³¹ El francés distingue entre *couloir* y *corridor*, los dos traducibles por *corredor* en español, aunque *couloir* se refiere también a *pasillo*. No hay mucha diferencia entre los dos términos, ya sea en arquitectura o en geografía. Algunos autores se arriesgan a una distinción: el *corridor*, con una connotación histórica importante (el *corredor de Danzig* o el *corredor de Atacama*), sería marcado por la concentración de vías de comunicación. Otros, como Brunet et al. (2005), destacan que *corridor*, *pasaje* y *eje* son sinónimos. Cualquiera sea su definición, los autores subrayan su papel de interconexión y la dificultad de su manejo territorial.

que se estructura alrededor de las rutas 7, 8 y 9. No tiene fronteras muy precisas, es más bien un conjunto integrando parte de la pampa y del delta del Paraná.

Por último suponemos que en la parte norte de este territorio metropolitano, **entre las dos áreas metropolitanas y en torno a la ruta 9 y al Paraná**, existe un corredor marcado por dinámicas demográficas significativas y estructurado por flujos metropolitanos intensos, que lo integran a la globalización y lo vinculan estrechamente con las dos metrópolis.

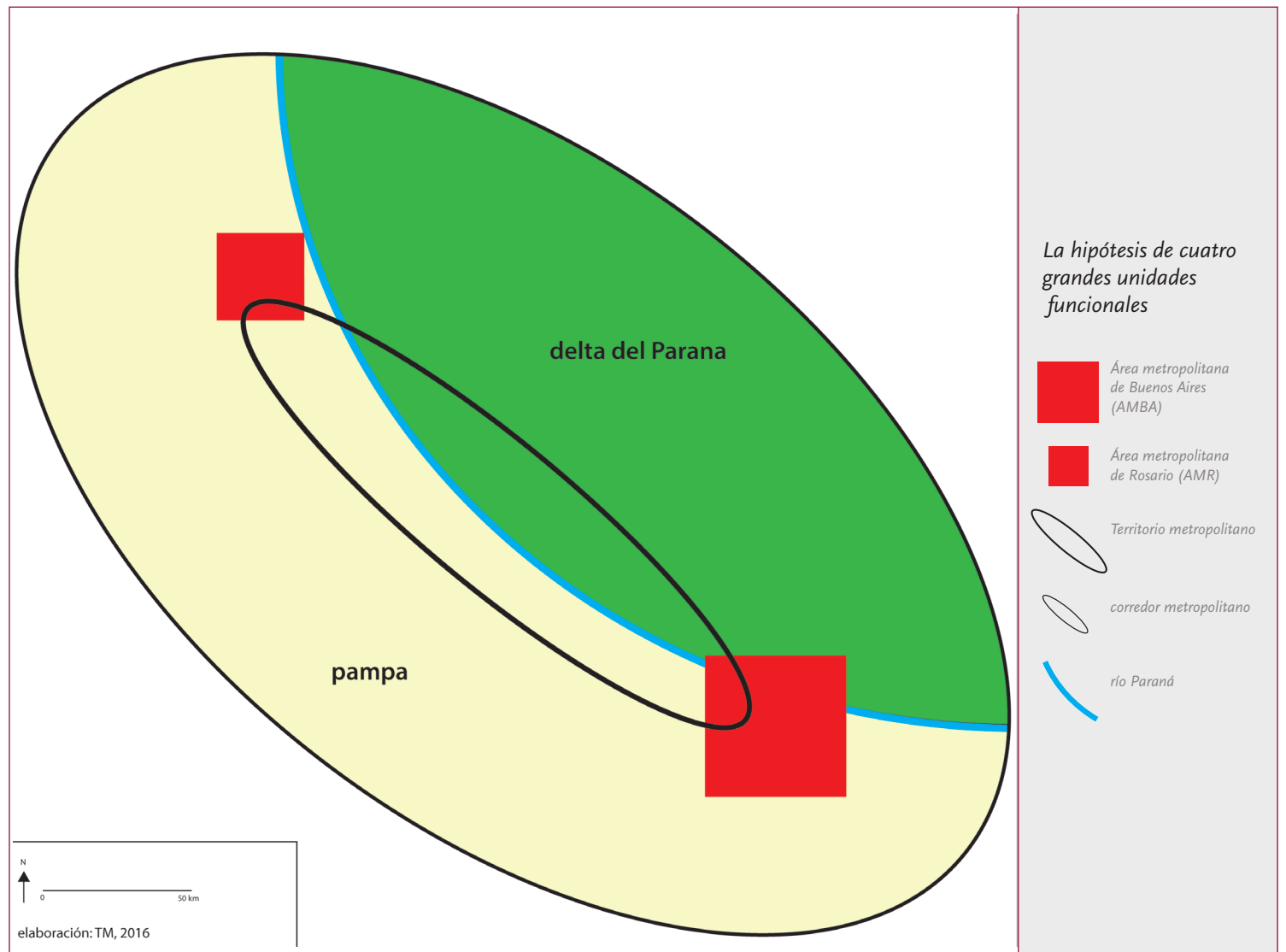
Esta hipótesis de la existencia de cuatro unidades se verifica en dos tiempos. Primero desarrollamos un estudio estadístico a partir de los censos del INDEC. Se trabaja mediante dos tipos de datos: las densidades de población, a nivel de partidos, y la población y jerarquía urbanas. Segundo se presenta un análisis combinado del uso de las redes viales y ferroviarias. Un mapeo de su evolución delinea los procesos y ejes de movilidad y, por ende, de organización que diseñan el territorio metropolitano.

Esta parte se compone de tres capítulos. El primero presenta de manera sucinta el “subsistema natural” de la región que engloba estas grandes unidades, es decir el espacio físico, el topos (I). En el segundo se usan datos censales (población y densidad) para tratar de caracterizar estas unidades socio-demográficamente. Sin embargo, este estudio no da resultados claros (II). Por lo tanto, el tercer capítulo se enfoca en las movilidades individuales, mediante un análisis de los flujos viales y ferroviarios. Los resultados revelan la especificidad del corredor y los desafíos en juego en cuanto a las movilidades metropolitanas (III).



Figura 3.
Imagen satelital del
territorio metropolitano –
enero de 2014.
Fuente: imágenes google
maps procesadas por
Universal maps
downloader. Escala:
1:2.000.000. ↑ Norte

Figura 4.
Esquema de las cuatro
unidades funcionales



I. La pampa, el Río de la Plata y el Paraná, “un encuentro excepcional”

El estudio del subsistema natural, que Kullock (2012) identifica como uno de los dos subsistemas que conforman el ambiente, muestra “un encuentro excepcional de una llanura natural y notablemente fértil y de una vía fluvio-marítima” (Gaiguard, 1979). Esta unión es sin duda excepcional pero también frágil desde un punto de vista medioambiental, como interfaz entre varios subsistemas vulnerables (ver los trabajos del GEC –Gestión de Espacios Costeros–, del GEPAMA –Grupo de Ecología del Paisaje y Medio Ambiente– en la UBA; Fanchette, 2006; Meyer & Nijhuis, 2014).

1. La pampa

La pampa es una inmensa llanura templada de 500 000 km² (ver foto 14). Como lo remarca Saer (1991: 58) hasta 1870, nadie, excepción hecha de los indios, llamaba *pampa* a la llanura ni nadie tampoco la llamaba llanura, ya que era conocida como el Desierto. Por cierto la palabra *pampa* es de origen quechua y significa campo abierto. Su constitución natural está determinada en gran parte por el gradiente climático que, del noreste al suroeste, diferencia a la pampa húmeda (la parte más cercana al río Paraná) de la pampa seca (cerca de la Patagonia y los Andes) (mapa 5). La totalidad del territorio de estudio está ubicada en la pampa ondulada, es decir, en una de las subregiones geomorfológicas de la pampa húmeda (Guibert & Sili, 2011; Morello & Solbrig, 1997).

Con respecto a la pampa ondulada, esta tiene dos límites naturales: el río Salado y la barranca fluvial Paraná-Plata, que une Buenos Aires con Rosario en sus dos extremos. La productividad agrícola en esta subregión es muy alta; esto se debe a la fertilidad y la capacidad de retención de agua en sus suelos (Morello & Solbrig, 1997: 62). También la zona cuenta con una densa red hidrográfica de arroyos sinuosos que fluyen hacia el río Paraná o se dirigen, a menudo, hacia lagos endorreicos. En ese sentido, el litoral desde Rosario hasta Buenos Aires está fragmentado por una serie de valles con fondo chato, cuya profundidad es cercana a los treinta metros, mientras que el relieve es, en la mayor parte de su territorio, suavemente ondulado con pendientes que oscilan entre 0 y 1 % y con una longitud de 500 metros (Denis, 1920: 209; Guibert & Sili, 2011; Morello & Solbrig, 1997: 63) (figura 5). Esta condición tiene gran influencia en la erosión que presenta el paisaje, ya que la llanura ha sido esculpida y retocada por el escurrimiento de las lluvias. En esta zona, además, hay una gran superficie de interfluvios y los desagües encauzados forman una densa red de colectores tributarios del río Paraná.

Por otro lado, entre las otras subregiones del territorio se distinguen tres zonas: la pampa deprimida, las Lomadas entrerrianas y el delta del Paraná. La pampa deprimida comprende la mayor parte de la cuenca del río Salado y una amplia zona que topográficamente es más alta, limitada por los piedemontes de los sistemas de Tandilia y Ventania. Este territorio tiene un clima menos ventajoso que se caracteriza por la alternancia de sequías e inundaciones (Favier Dubois & Zárate, 2012: 54). Por su parte, las Lomadas entrerrianas forman parte de la región pampeana y de la Mesopotamia, que comprende las provincias de Misiones, Corrientes y Entre Ríos. En esta zona, el relieve de suaves colinas y las abundantes precipitaciones han formado una red hidrográfica tupida que provoca una fuerte erosión hídrica de los suelos y ha generado una vegetación arbórea profusa y variada. Por último, el delta del Paraná es una zona de transición entre la Mesopotamia y la pampa ondulada. Esta zona comienza en Diamante y se compone de un dédalo de islas y ríos, entre los cuales se identifican los brazos más importantes del Paraná: las Palmas, Guazú, Pavón e Ibicuy.

En cuanto al clima, se mantiene entre húmedo a subhúmedo con precipitaciones durante todo el año. Las lluvias copiosas del Atlántico decrecen en el sector oeste-sudoeste y generan un gradiente aproximado de 1000 mm anuales en el este y 800 mm en el oeste, con una gran variabilidad pluviométrica interanual. Las temperaturas medias en invierno oscilan entre 10 y 12 grados, y en verano entre 23 y 25 grados. Las heladas son frecuentes entre mayo y septiembre, con un promedio de 25 días por año.

2. El Río de la Plata, el Paraná y su delta

El Paraná, el quinto río del mundo en cuanto al tamaño de su cuenca y el décimo por su caudal, es receptor de todas las actividades humanas aguas arriba en la cuenca del Plata (industriales, agrícolas, extractivas y urbanas, proyectos hidroeléctricos...) (Borthagaray, 2002; Forget, 2011). Es la segunda cuenca hidrográfica en superficie de América del Sur después del Amazonas y abarca una extensión de 3,1 millones de km² en cinco países (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay), es decir el 17 % de la superficie de la región, e integra el Paraguay, el Paraná y el Uruguay. En su parte inferior, entre Rosario y el Río de la Plata (conformado por la unión de los ríos Paraná y Uruguay), su barranca y su gran profundidad naturales ofrecen condiciones óptimas para la instalación de puertos, lo que fue el caso desde el siglo XVIII (Denis, 1920: 430). Insistimos sobre la escala de estos subsistemas, como lo hace notar Saer: “¿Sabías que la superficie del Río de la Plata (34 000 kilómetros cuadrados) es equivalente a la Holanda?” (Saer, 1991: 22).

El delta del Paraná se extiende desde la ciudad de Diamante hasta la confluencia de los ríos Paraná y Uruguay, con un largo aproximado de 400 km y una superficie de unos 17 000 km². Los terrenos del delta están compuestos por numerosas islas, for-

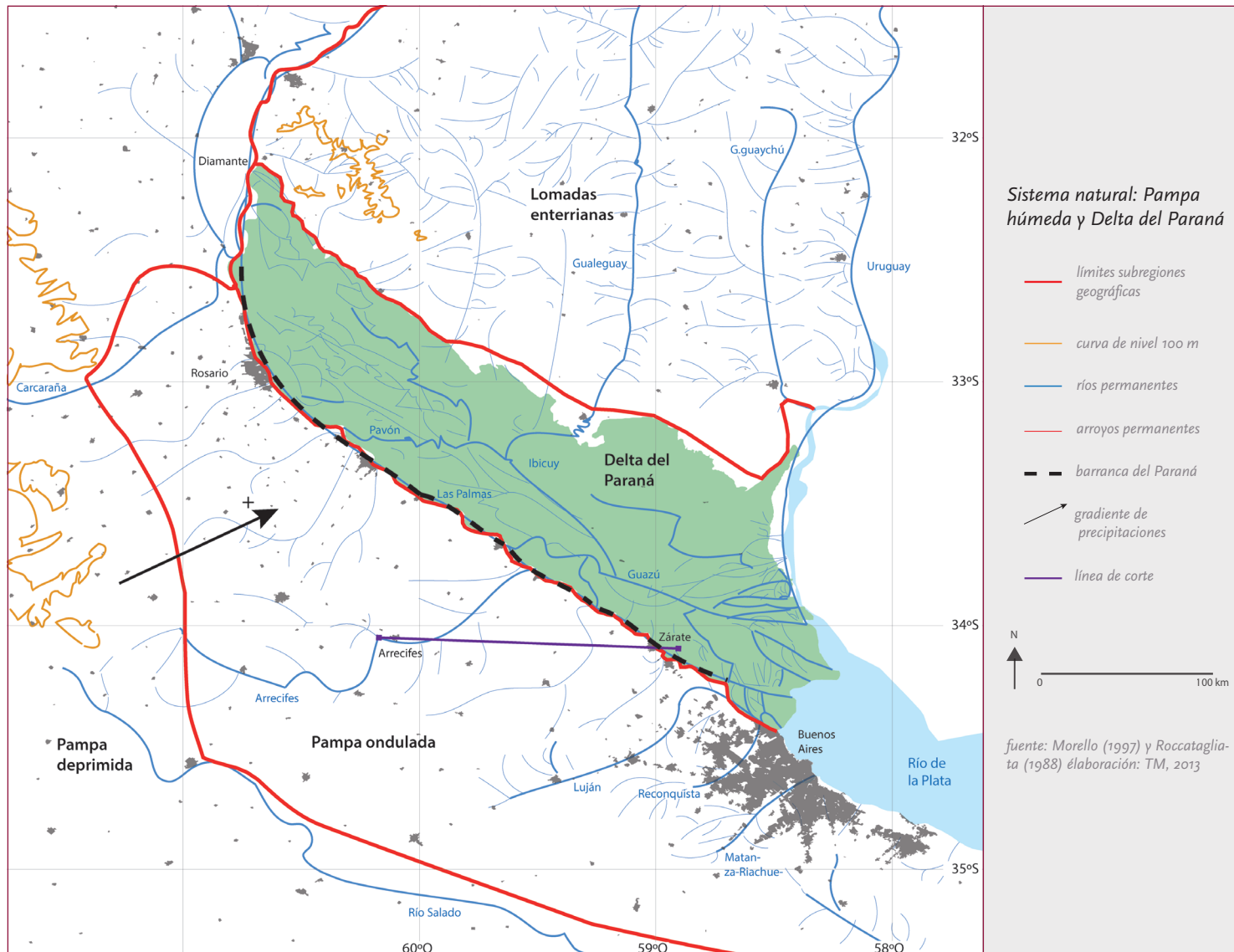
madras por sedimentos fluviales aportados por el Paraná y provenientes de su vasta cuenca de avenamiento, y sufren periódicas inundaciones por los desbordes del río o como consecuencia de la sudestada (ver foto 15). Se divide en delta superior, medio e inferior, este último avanza permanente hacia la ciudad de Buenos Aires, a un ritmo de 60 metros por año. Lejos de constituir un espacio semivirgen, el delta posee una larga historia de intervención humana, de uso productivo y residencial de varios siglos: representa un gran patrimonio cultural y natural. Aproximadamente la mitad de la superficie del delta inferior está transformada por la actividad humana: las actividades forestales ocupan dos tercios de la superficie, la ganadería un 20 % y frutales y cultivos industriales el resto (Kandus & Malvárez, 2002).



Foto 14.
Paisaje de la pampa.
Serdelermo, Flickr, 2009



Foto 15.
Los brazos del Paraná,
desde el espacio.
ESA/NASA, Flickr, 2011



Mapa 5.
Sistema natural

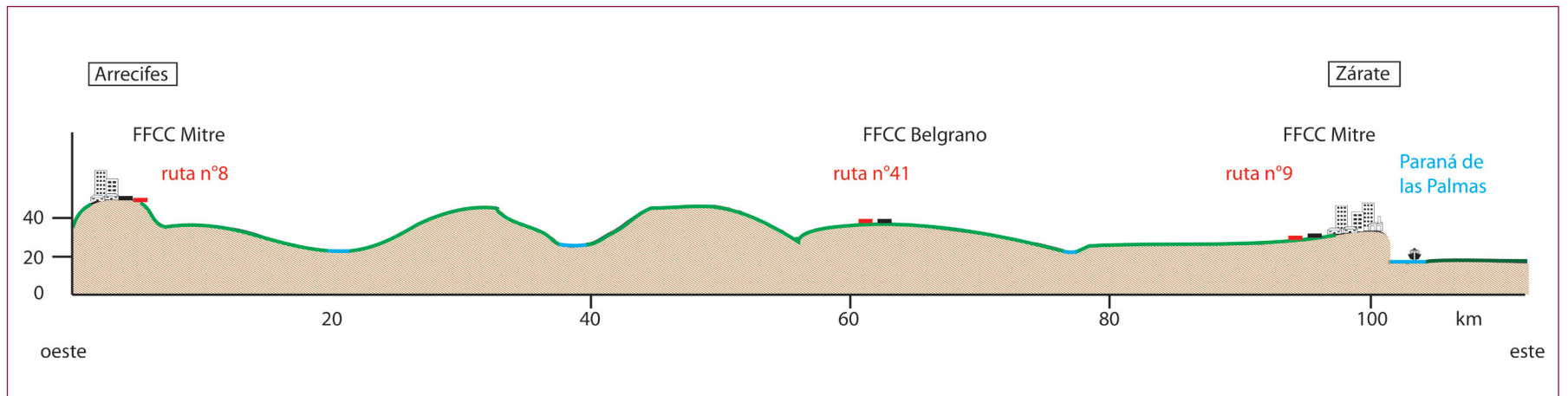


Figura 5. Detalle en corte

II. Las cuatro unidades metropolitanas

Proponemos entonces delimitaciones dentro del territorio intermedio. El estudio de Avina y del Instituto de gestión de ciudades (2011) divide la “Megaciudad” en tres tramos: Región Metropolitana Buenos Aires, Corredor de ciudades intermedias y Área Metropolitana Rosario. Planteamos la hipótesis sobre la existencia de cuatro grandes unidades funcionales: Área metropolitana de Buenos Aires, Área metropolitana de Rosario, corredor metropolitano y territorio metropolitano.

Los datos y trabajos del INDEC, completados por los de varios autores (Abba, 2011; Fernández, 2011; Vapñarsky & Gorojovsky, 1990; Vapñarsky, 1995), sostienen la existencia de dos grandes áreas metropolitanas, que se han desarrollado desde las ciudades centrales de Buenos Aires y Rosario (figuras 6 y 7). Usamos los mismos datos para identificar las otras dos unidades.

1. Área metropolitana de Buenos Aires (AMBA)

Para Blanco y Garay Santaló (2010), en el AMBA, existe un grado de consolidación del tejido urbano que diferencia su área central (CABA y un primer cordón del conurbano formado por municipios de incorporación temprana a la dinámica metropolitana) de un segundo cordón con un alto grado de consolidación, y de las áreas de expansión que están organizadas en forma de corredores, ligados directamente con los grandes ejes de circulación radiales. En parte del segundo cordón y en las áreas de expansión, el patrón de suburbanización se ha tornado cada vez más complejo en los últimos veinte años, producido por la transición de la modalidad predominante de autoconstrucción por sectores de ingresos bajos y medio-bajos a la transformación de residencias segundas en residencias permanentes y la consolidación de las urbanizaciones cerradas, por sectores de ingresos medio-altos.

Semántica y perímetro del AMBA

La terminología que se usa para definir el AMBA es plástica e inestable en su conceptualización. Por lo tanto las comparaciones históricas son difíciles. Eso explica que si bien se dispone de los datos por localidad³² para el censo 2010, no se conoce todavía la población del Gran Buenos Aires (así como la del Gran La Plata y del

³² Definida según el criterio físico, la localidad es “una porción de la superficie de la tierra caracterizada por la forma, cantidad, tamaño y proximidad entre sí de ciertos objetos físicos artificiales fijos (edificios) y por ciertas modificaciones artificiales del suelo (calles), necesarias para conectar aquellos entre sí.” Este es el criterio implícito en todos los censos argentinos y explicitado a partir del censo de 1991 (INDEC, 2015).

Gran Rosario), ya que el INDEC no ha definido aún el perímetro. En esta tesis, elegimos siempre el perímetro que se adoptó oficialmente en el momento.

Son los censos nacionales de 1947 y 1960 que reconocen por primera vez la existencia del Gran Buenos Aires³³. Pero es recién a partir de 1970 que el INDEC “adopta criterios teórico-metodológicos [de continuidad urbana, especialmente] que delimitan lo que denomina la Aglomeración Gran Buenos Aires” (Torres, 2001a) (figura 8). En 2003, el INDEC (2003) aporta precisiones. Desde el censo de 1970 se habla de los “19 partidos del Gran Buenos Aires” o del “conurbano” como un área unida a la CABA y que conforman un gran conjunto urbano. Los 19 partidos de transforman en 24 a raíz de subdivisiones y cambios administrativos y territoriales en 1993 y 1994. A partir de 2003, el INDEC usa como única denominación “Partidos del Gran Buenos Aires”³⁴.

En síntesis, el INDEC denomina el Gran Buenos Aires (GBA) el área compuesta por la “Ciudad de Buenos Aires” y los 24 “Partidos del Gran Buenos Aires”. El Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA) se refiere a la mancha urbana y por lo tanto no respeta las delimitaciones administrativas de los partidos y abarca la CABA, la superficie total de 14 partidos, más la superficie parcial de otros 16. A su vez, el Gran La Plata es un aglomerado urbano formado alrededor de la ciudad de La Plata, compuesto por parte de la población urbana del partido de La Plata y por la población urbana de los partidos de Ensenada y Berisso.

Sin embargo, muchos autores usan otras referencias (mapa 6). Tomamos aquí dos ejemplos.

1. Fernández (2011) usa el término de Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) como referencia para sus trabajos. Aclara que “es una regionalización operativa y funcional que comprende la CABA más 40 partidos de la Provincia de Buenos Aires, que abarca geográficamente una unidad metropolitana delimitada aproximadamente por el área que abraza el Río de la Plata, el delta en su límite pampeano, la ruta provincial 6”. A su vez, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires que cuenta desde 2012 con una subsecretaría Área Metropolitana Buenos Aires define ésta como la zona urbana común que conforman la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 40 municipios de la Provincia de Buenos Aires.

2. El Observatorio Urbano Local Buenos Aires Metropolitana (Oul-Balm, 2014) distingue entre tres entidades.

³³ Para una historia completa del término Gran Buenos Aires, ver Badia y Saudino (2015: 111).

³⁴ En algunos programas de trabajo se usa la palabra “conurbano” como por ejemplo en la Encuesta Permanente de Hogares (EPH).



Figura 6.
Imagen satelital del AMBA
– abril de 2015.
Fuente: Johnson Space
Center. Escala: 1:1.000.000.
↑ Norte

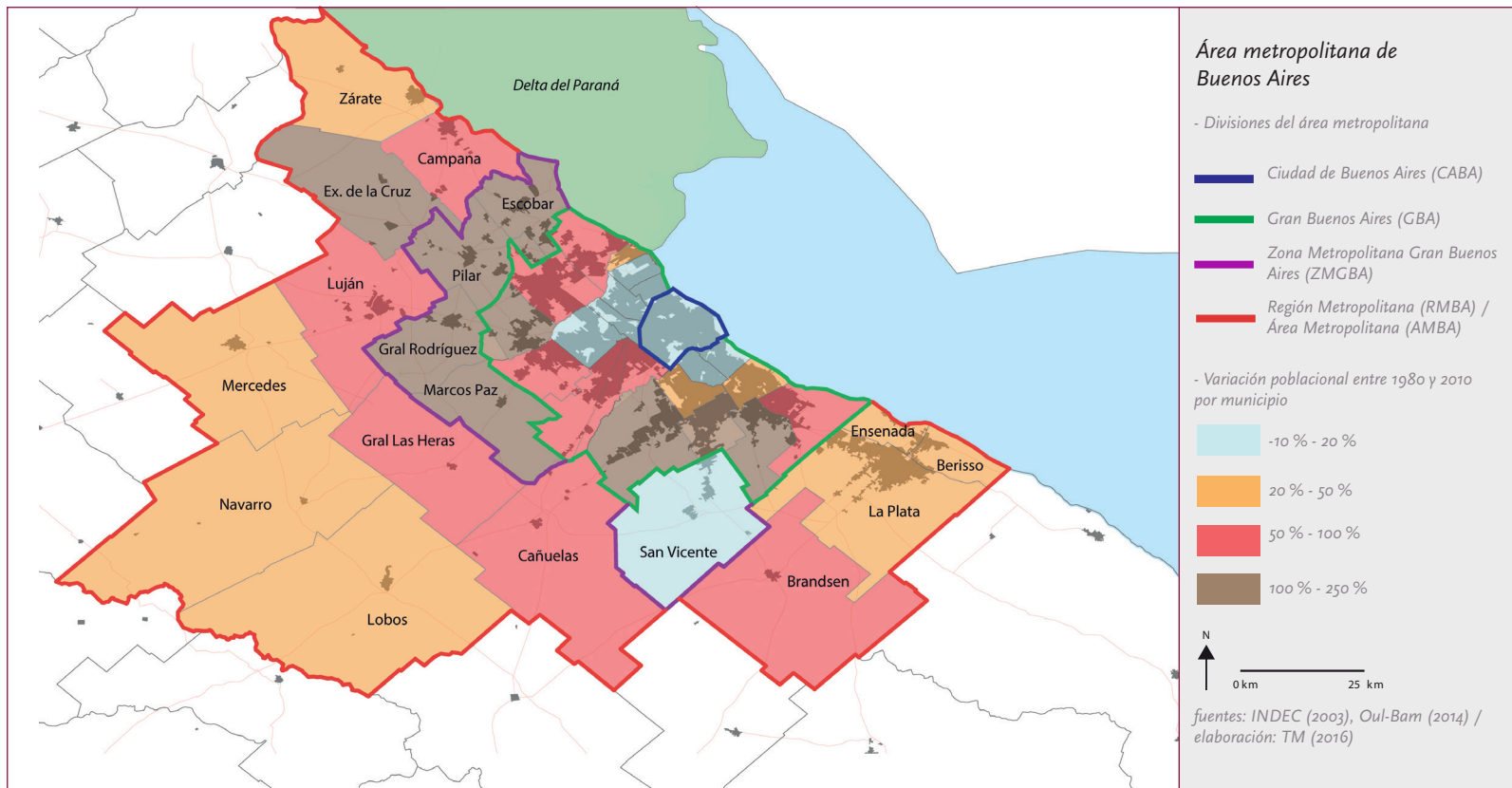
- El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) corresponde al área geográfica que el INDEC define en cada censo como Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA).
- La Zona Metropolitana Gran Buenos Aires (ZMGBA) integra la totalidad del territorio y la población de las jurisdicciones político-administrativas que quedan incorporados, parcial o totalmente, en el AMBA. Para la aplicación de esta definición se agrega un criterio que determina el grado de incorporación. Se considera pertinente que una jurisdicción administrativa forme parte de la ZMGBA cuando la porción de la población que habita el territorio aglomerado supera el 30 % de la población total urbana de la unidad territorial considerada y por otra parte la cabecera de dicha jurisdicción también forma parte de la aglomeración. De acuerdo a los resultados del Censo 2001, la aplicación de esta metodología define que la CABA y 30 partidos integran el total de su superficie y de su población a la ZMBA.
- Para la definición de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), se aplican criterios funcionales (viajes de los residentes por diferentes motivos, frecuencia de llamadas telefónicas, volumen de circulación postal, área de influencia de periódicos y radioemisoras). Por ejemplo, Kralich (1995) se basa en los viajes diarios que realizan las personas para satisfacer sus necesidades, principalmente laborales, pero también educativas, de salud y de consumo y que tienen cierta correspondencia con la estructura de transporte de la RMBA. El trabajo considera como frontera de la RMBA el límite de los partidos donde se encuentran las cabeceras de las líneas de ferrocarril y de colectivos que llegan a la CABA. De acuerdo a este criterio, las jurisdicciones que forman parte de la RMBA son la ZMGBA más los partidos de Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Exaltación de la Cruz, Gral. Las Heras, La Plata, Lobos, Luján, Mercedes, Navarro y Zárate. En consecuencia abarca la CABA y 43 partidos.

También, sin que sea una denominación oficial por parte del INDEC, el AMBA es subdividida con frecuencia en cordones o coronas. Se considera, además de criterios de carácter socio-económico, la mayor o menor cercanía con respecto a la CABA, dibujando periferias concéntricas en torno a ella. Gran parte de la bibliografía considera los 24 partidos del Gran Buenos Aires como distribuidos en los dos primeros cordones o coronas, mientras que el resto de los partidos de la Región conformarían una tercera corona (algunos autores subdividen la tercera en dos coronas, dando lugar a una cuarta corona).

Finalmente la manera de tener en cuenta la superficie insular –o deltaica– de los partidos que integran las distintas entidades metropolitanas no parece lo suficiente determinada. Por ejemplo, en el censo de 1970, el mapa del Gran Buenos Aires integra la parte no continental de Tigre y de San Fernando (números 17 y 15); Fernández (2011) integra la parte deltaica del partido de San Fernando (islas

San Fernando) en el Gran Buenos Aires (figura 9). Es el caso también para los documentos de planificación de la Provincia de Buenos Aires, como para el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos (2006). En cambio, para la Subsecretaría de urbanismo y vivienda (Provincia de Buenos Aires, 2007a), existe una voluntad, aunque meramente formal, de separar los territorios insulares de los partidos integrando el delta.

En esta tesis, elegimos la definición más amplia del AMBA (42 partidos) y decidimos no integrar ni el territorio ni la población isleña en la aglomeración del Buenos Aires, por ser un territorio muy distinto. A continuación se presentan las principales características de esta área urbana.



Mapa 6. Estructura oficial y no oficial del AMBA

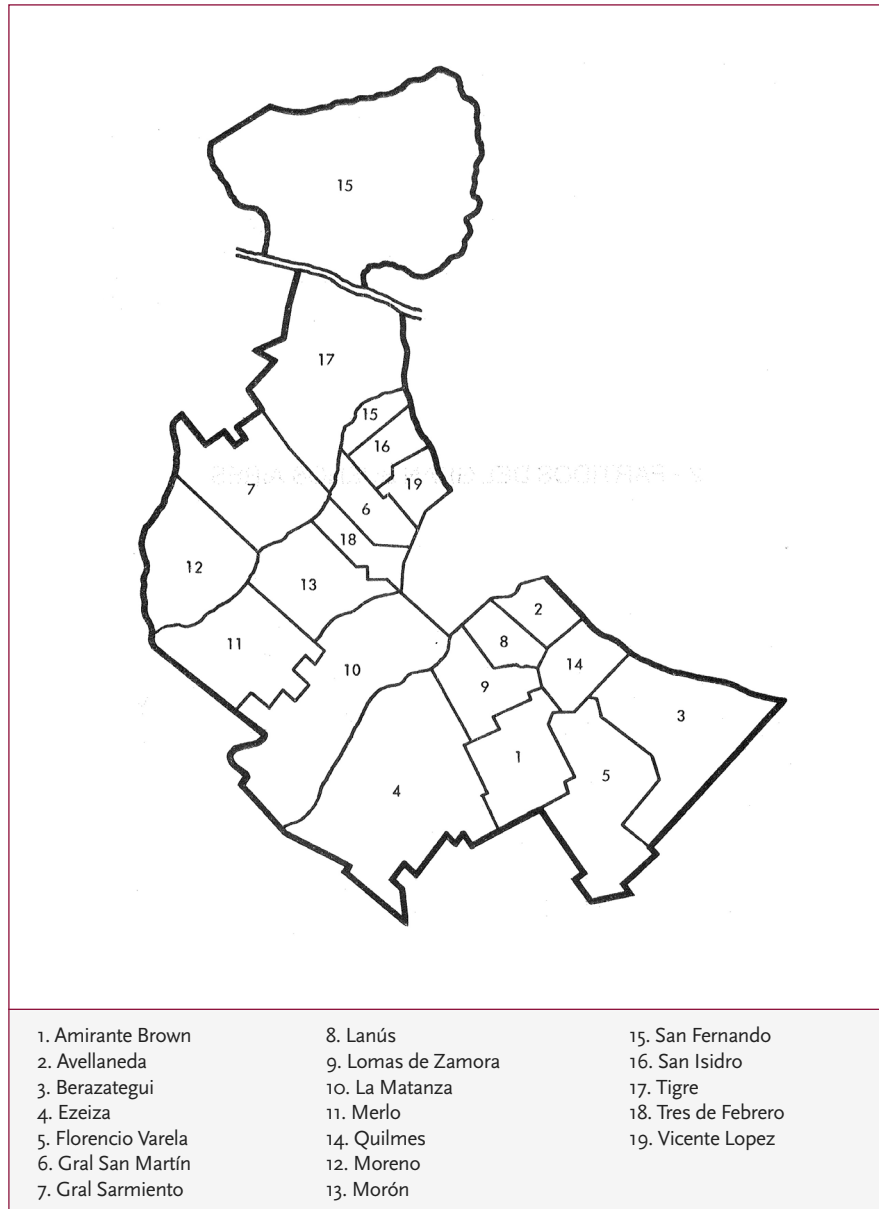


Figura 7. Mapa de los partidos que integran el Gran Buenos Aires en el Censo 1970 (INDEC, 1970)

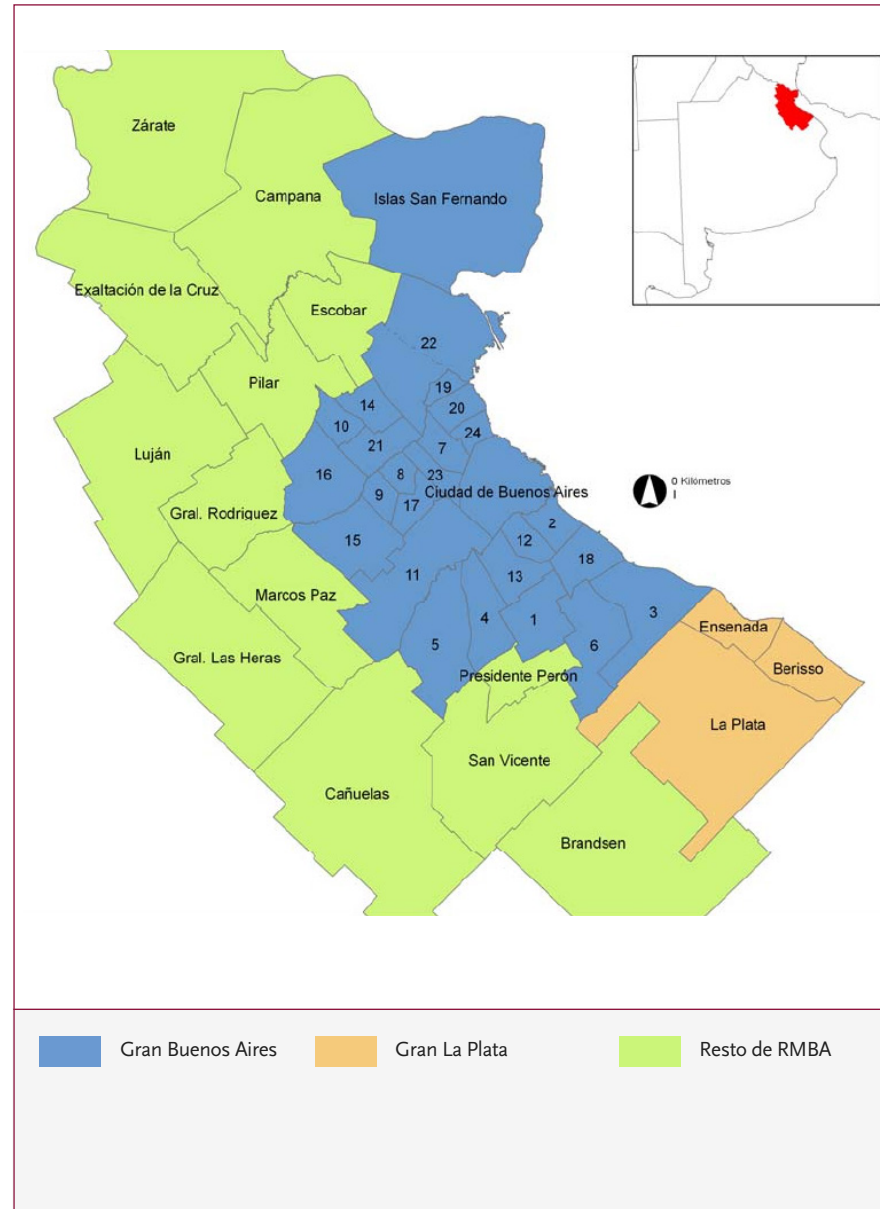


Figura 8. Región Metropolitana, Gran Buenos Aires y Gran La Plata en 2010 (Fernández, 2011)

“La cabeza de Goliat” y el peso de las periferias

La Argentina presenta un muy marcado nivel de concentración de su población, que se estudia aquí por dos tipos de datos. Primero, la primacía, que se entiende como el cociente entre la población de la ciudad más poblada y la suma de la población entre las tres ciudades que le siguen en tamaño demográfico, llega a su nivel máximo en 1970, después de crecer constantemente desde el año 1869 (Leveau, 2011, Vapñarsky 1995) (ver figura 10). Desde 1991, se estabiliza alrededor de 3,5. Para Usach y Garrido (2009), en el subcontinente latinoamericano la primacía creció más rápidamente y la reversión del proceso, es decir su saturación, ha tomado más tiempo en aparecer. Con respecto de las tres ciudades más pobladas de América Latina, en la Argentina la preponderancia de la primera ciudad es mucho más fuerte que en México o Brasil: la metrópolis de Buenos Aires es más de 8 veces mayor que la segunda ciudad del país, Córdoba; mientras que en México la relación es aproximadamente de 4,5 veces y en Brasil es de 1,7, aunque estos valores pueden verse influidos por la población más numerosa de los dos países. Segundo, calculamos la “participación relativa del AMBA” en la población nacional. Entre 1970 y 2010, queda estable, mientras la cifra calcula para el GBA ha ido bajando de 4,6 puntos en 40 años.

A escala inframetropolitana, Abba (2011) y Fernández (2011) muestran el dinamismo demográfico de las segunda –que pasó a ser la más poblada– y tercera coronas, por lo menos desde 1990. A la vez, la población de la CABA y de la primera corona aumenta, pero más paulatinamente (ver figura 11).

En conclusión, la metrópolis de Buenos Aires sigue teniendo un peso muy importante el país, a nivel poblacional, por las dinámicas en la periferia, según un gradiente de distancia al centro. Las consecuencias territoriales de estas lógicas son la aparición de “un sistema urbano cada vez más complejo que se integra fuertemente a la mancha urbana continua” (Abba, 2007).

Año	CABA (ciudad central)	GBA (perímetro INDEC)	GBA y Gran La Plata	AMBA (el perímetro más amplio)	Primacía	Particip. relativa GBA / Argentina	Particip. relativa AMBA / Argentina
1970	2 972 453	8 532 900	9 018 839	8 693 040	4,1	36,5 %	37,2 %
1980	2 922 829	9 766 030	10 330 780	10 287 031	3,8	34,9 %	36,8 %
1991	2 965 403	10 918 027	11 560 829	12 406 989	3,5	33,5 %	38,0 %
2001	2 776 138	11 460 575	12 154 828	13 174 170	3,4	31,6 %	36,4 %
2010	2 891 082	12 801 364	13 600 887	14 819 137	3,5	31,9 %	36,9 %

.No oficial: cálculo a perímetro constante

Figura 9.
Primacía y participación
relativa del AMBA.
Fuentes: INDEC, Leveau
(2011), Fernández (2011)

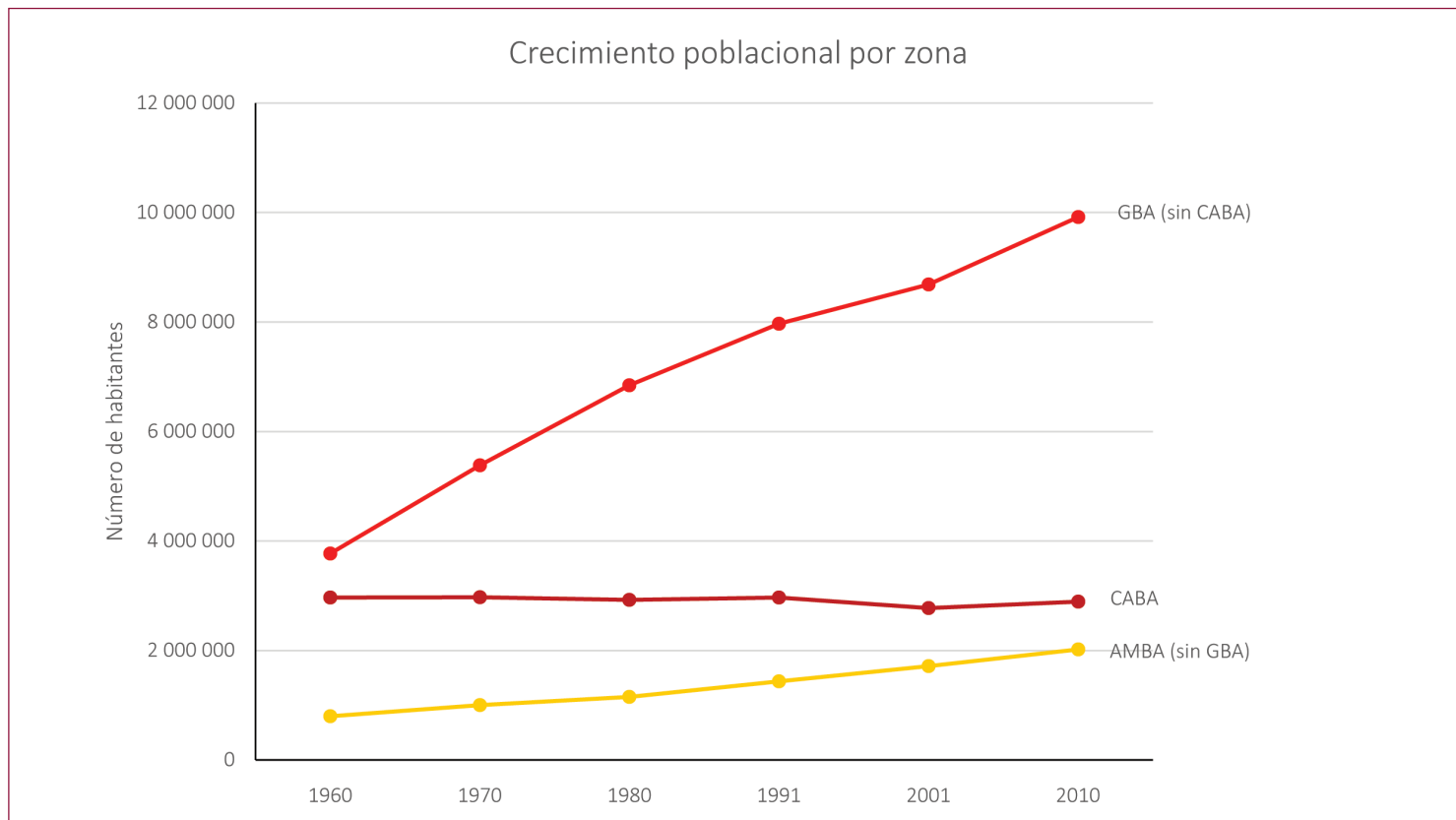


Figura 10.
Crecimiento
poblacional por zona.
Fuente: cálculos propios
desde INDEC

2. Área metropolitana de Rosario (AMR)

El área metropolitana de Rosario representa alrededor del 4 % de la población (figura 12), el 5 % del PIB nacional³⁵ –el tercer mayor aporte nacional después de Córdoba y el 60 % de la Provincia de Santa Fe– y el 5 % de los empleos altamente calificados del país (IIEEE, 2003; Usach, 2011).

En el Gran Rosario también son las ciudades de la periferia las que más crecieron durante los últimos veinte años (Provincia de Santa Fe, 2013), lo que tiene consecuencias directas sobre las ciudades y los partidos que componen el corredor y territorio metropolitano.

Semántica y perímetro del AMR

La semántica es rica y a veces confusa para definir el área metropolitana de Rosario, como lo muestra la terminología usada por los sucesivos Planes Estratégicos (Plan Estratégico metropolitano Región Rosario, 2004; Plan Estratégico Rosario, 1998; Plan Rosario Metropolitana, 2011).

- El INDEC habla de Aglomerado Gran Rosario, cuyo perímetro ha ido cambiando desde que está reconocido en los censos nacionales a partir de los setenta. Hoy once localidades lo integran: Rosario, Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luís Beltrán, San Lorenzo, Puerto Gral. San Martín, Funes, Roldán, Pérez, Soldini y Villa Gdor. Gálvez.

- El Plan Rosario Metropolitana (2011) distingue la Extensión Metropolitana (que incorpora a las localidades de Ibarlucea, Alvear, Pueblo Esther, Gral. Lagos y Arroyo Seco) de la Región Rosario. Esta involucra alrededor de 62 municipios y comunas que se asientan, al este, sobre la ribera del río Paraná, y se extiende al norte hasta la ciudad de Timbúes; al sur hasta Villa Constitución; al oeste hasta Cañada de Gómez o Armstrong; y al sudoeste hasta Casilda.

- Se habla también de Región Metropolitana de Rosario. Tal es el caso en el Plan Estratégico Metropolitano Región Rosario (2004) que distingue una región conformada por 17 municipios y 44 comunas de la provincia de Santa Fe, involucrando 5 departamentos de la misma. Además hace referencias a las localidades de las provincias de Entre Ríos (Victoria) y Buenos Aires (San Nicolás), donde se proyectan procesos de extensión metropolitana.

³⁵ En cuanto a su PGB (Producto geográfico bruto, equivalente al PIB aplicado a los niveles institucionales inferiores), Rosario tiene a partir del año 2003 una dinámica que supera levemente la de las otras ciudades, mientras en el periodo 1993-2001 su evolución había estado siempre por debajo de ella (Ghilardi, Romero, Yoya & Woelflin, 2005: 3).

- El Plan Estratégico Rosario (1998: 12) habla de Área Metropolitana del Gran Rosario: “el área quedaría delimitada por 47 localidades existentes en un arco de aproximadamente 50 a 60 km alrededor de la ciudad de Rosario. Parte de la ciudad de Villa Constitución y finaliza en Puerto San Martín”. Es el perímetro que adoptamos en esta tesis.

	Rosario (ciudad central)	Gran Rosario (perímetro INDEC)	Región metropolitana Rosario (el perímetro más amplio)	Participación relativa Gran Rosario / Argentina	Participación relativa Región metropolitana Rosario / Argentina
1970	750 455	806 942	1 008 075	3,5 %	4,3 %
1980	797 337	958 047	1 279 470	3,4 %	4,6 %
1991	908 875	1 118 903	1 438 243	3,4 %	4,4 %
2001	909 397	1 161 188	1 519 866	3,2 %	4,2 %
2010	948 312	1 237 346	1 631 572	3,1 %	4,1 %

.No oficial: cálculo a perímetro constante

Figura 11. Participación de Rosario y su área metropolitana en la población nacional

Estructura metropolitana

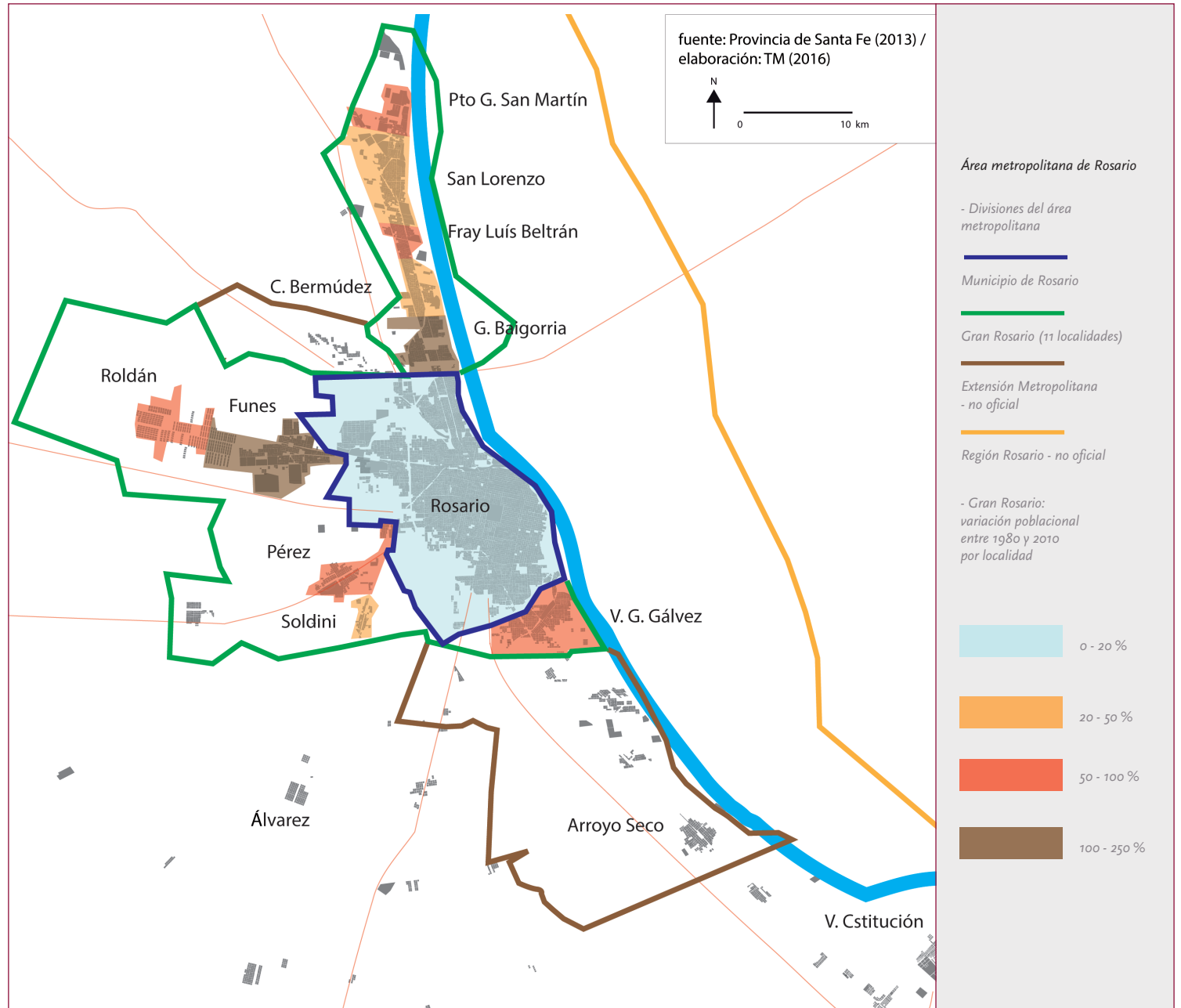
El esquema general de las dinámicas demográficas a escala metropolitana es un crecimiento moderado de la ciudad central (+ 26 % entre 1970 y 2010 pero + 4 % entre 1991 y 2010) y un alto crecimiento de la mayoría de las localidades metropolitanas (+53 % entre 1970 y 2010 y + 10 % entre 1991 y 2001 para el Gran Rosario, cifras aún más altas para la Región metropolitana), acompañándose por la incorporación de las localidades de Roldán, en 1980, y de Soldini, en 1991, en el Gran Rosario (ver mapa 7). Se trata de una subururbanización, en un esquema demográfico parecido al del AMBA pero menos intenso (ver tablas 3 y 5).

Barenboim (2008) subraya que los procesos de consolidación de las relaciones metropolitanas se hicieron con la recuperación del histórico cordón industrial y la conformación de un sistema de puertos. Históricamente el ferrocarril de cargas y de personas generó a lo largo de su recorrido la formación de núcleos urbanos que rodeaban las estaciones de tren. Hacia 1930, se consolida la pavimentación con trazados paralelos a las vías de ferrocarril, lo que acrecienta el radio centrismo. Posteriormente, con el desarrollo industrial, se establece una gran cantidad de industrias pesadas, consolidando el eje norte-sur del área. Hoy el territorio metropolitano de Rosario se distingue en una heterogeneidad físico-funcional

con fuertes desequilibrios socioeconómicos y niveles de pobreza muy altos³⁶. Se pueden distinguir cuatro cordones (Avina & Instituto de gestión de ciudades, 2011) (ver mapa 7):

- El cordón norte presenta un perfil de grandes enclaves industriales desde los años 1940 y 1950. Configura una estrecha franja urbanizada en su totalidad y las instalaciones industriales y portuarias han ocupado prácticamente toda la costa.
- El cordón sur es el más diversificado con establecimientos industriales, urbanizaciones destinadas a segunda residencia, puertos y enclaves industriales. En el entorno de la autopista 9 se está conformando un polo industrial.
- Los cordones oeste y noroeste son ejes residenciales con numerosos emprendimientos abiertos o cerrados en zonas de baja densidad y de bajo nivel de infraestructura. Por ejemplo Roldán y Funes se han consolidado como centros residenciales y de servicios con buena conectividad y condiciones ambientales atractivas.
- Finalmente, Rosario, como ciudad central, se destaca por el dinamismo de las actividades de construcción, producto de la transferencia de capital del sector agropecuario al sector inmobiliario, por el uso recreativo público de su frente fluvial y por la presencia de un número elevado de asentamientos precarios en distintos sectores de la ciudad.

³⁶ Ver por ejemplo el documental "Ciudad del Boom Ciudad del Bang" realizado por la Revista Crisis y el Club de Investigaciones Urbanas en 2013. <https://www.youtube.com/watch?v=s1952Ed7Vuo>



Mapa 7.
Estructura del AMR en 2010



Figura 12.
Imagen satelital del AMR
– 2001. Fuente: Johnson
Space Center. Escala:
1:500.000. Norte

3. La articulación entre las dos áreas metropolitanas: distinción entre el corredor metropolitano y el territorio metropolitano

Aunque no haya un consenso institucional o científico para delimitar las dos áreas metropolitanas, se trata de dos unidades bien identificadas. No es el caso para el resto del territorio metropolitano. Vamos a intentar diferenciar un corredor de un territorio más amplio. Para eso, nos apoyamos en el documento de la Provincia de Buenos Aires (2011), que presenta una serie de cinco mapas basados en datos del censo 2010 a nivel de partidos: población y densidad poblacional por partido; variación intercensal relativa de la población; índice de masculinidad; porcentaje de población menor de 15 años; porcentaje de población mayor de 64 años. Salvo este último caso, no se pueden distinguir diferencias claras de estructura poblacional entre un corredor y un territorio.

Decidimos profundizar este estudio, usando dos tipos de datos: densidad poblacional (ya calculada en el documento pero cambiamos la discretización) y población (población urbana, dinámicas). Se usan los datos del INDEC a nivel de partido.

Suponemos la existencia de un corredor metropolitano de 250 km de largo, que une las dos áreas metropolitanas anteriores. Se estructura a lo largo del eje formado por la ruta nacional 9, la línea norte de tren Mitre y la vía navegable del Paraná. Juega, al mismo tiempo, un rol de litoral marítimo globalizado y concentra industrias de importancia nacional. Se trata de un territorio unido por el Paraná constituido por siete partidos de la Provincia de Buenos Aires (Exaltación de la Cruz, Campana, Zárate, Baradero, San Pedro, Ramallo y San Nicolás) y, en la Provincia de Santa Fe, por parte de los departamentos de Constitución (comunidades de Villa Constitución, Empalme Villa Constitución, Theobald, Pavón y Rueda) y de Rosario (Figliera, Arroyo Seco, Gral. Lagos, Pueblo Esther y Alvear). Decidimos usar el término de corredor, ya que es una figura que permite analizar el proceso de concentración de los flujos y que se usa en las políticas de planificación, de infraestructuras de transporte en primer lugar, y que se está tornando una herramienta de la acción pública en varios países (Debie, Beziat & Heitz, 2014; Rodrigue, 2007; Stilgoe, 1983).

Además de las dos áreas metropolitanas y del corredor, el territorio metropolitano se extiende en la Provincia de Buenos Aires, en los partidos de San Andrés de Giles, San Antonio de Areco, Carmen de Areco, Salto, Rojas, Colón, Pergamino, Arrecifes, Capitán Sarmiento, Mercedes y Suipacha. En la Provincia de Santa Fe, en el resto de los departamentos de Constitución y San Lorenzo (todo el departamento menos las localidades de San Lorenzo, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Roldan y Puerto Gral. San Martín).

Densidad

La densidad poblacional por partido, calculada para el año 2010 con una discretización fina (seis categorías de representación para densidades entre 0 y 500 hab./km² contra dos en Provincia de Buenos Aires (2011: 18)), no muestra una diferencia muy clara entre los partidos del frente fluvial de los del interior. Salvo San Nicolás (214,5 hab./km²), y en menor medida, Campana (96,2) y Zárate (95,1), los otros partidos presentan características similares. Así San Pedro (44,7), Ramallo (31,8), Constitución (26,9) y Baradero (21,6) tienen densidades equivalentes o inferiores a Pergamino (35,5), San Antonio de Areco (27,2) o Arrecifes (24,6). En cambio, aparecen de manera clara las áreas metropolitanas de Rosario y Buenos Aires, con cifras superiores a 500 hab./km² y seguido a 1000 hab./km² (mapa 8).

Población y jerarquía urbana

Partimos de la observación de Daus y Yeannes (1988: 494) para quienes en el frente fluvial el proceso de instalación humana denota un ritmo de crecimiento superior a los promedios de las zonas puramente agrarias de la pampa: “del análisis de las cifras censales (entre 1947 y 1980) se advierte el alto crecimiento de los centros de reciente industrialización, San Lorenzo, San Nicolás y Campana. Se insiste en la comparación con Pergamino, centro de la pampa ondulada, para justipreciar el crecimiento del frente”.

Decidimos actualizar la tabla con datos de los censos 1991, 2001 y 2010 y agregar cuatro ciudades de la pampa ondulada, dos ubicadas en la ruta 8 como Pergamino (Arrecifes y San Antonio de Areco) y dos en la ruta 31 (Salto y Rojas). Se excluye San Lorenzo ya que no disponemos de los mismos datos que aquellos usados por Daus (ver figura 13).

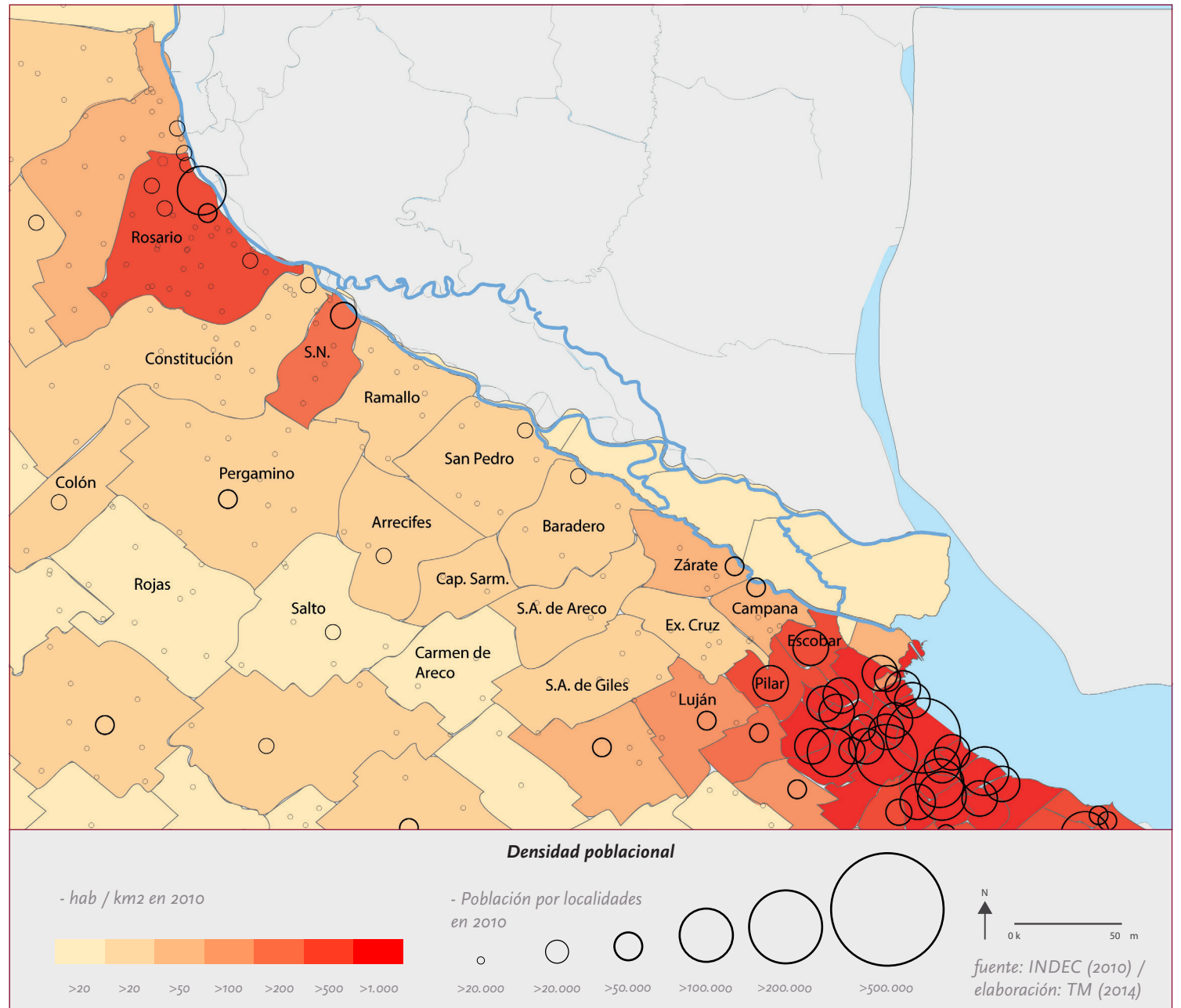
Entre 1947 y 2010, solo tres ciudades crecen de más del 400 %: las tres se encuentran el corredor pero también son las ciudades que eligieron para la instalación de tres complejos siderúrgicos. Siguen en orden de importancia de crecimiento demográfico Salto y Arrecifes, que se encuentran en el territorio. Aunque es cierto que la población crece con un ritmo mayor en las localidades del “frente fluvial” (corredor) que en las de la pampa (territorio metropolitano), esta diferencia se va achicando a lo largo de tiempo y considerando los periodos 1991-2010 y 2001-2010, es mínima.

En 2010, el corredor abarca alrededor de 610 000 habitantes, en 6750 km² y con una densidad de 90 hab./km². La población, en su gran mayoría urbana (92,7 % vive en localidades de más de 2000 hab. contra 91,8 % en 2001), se asienta en un sistema

Localidad	1947-2010	1960-2010	1970-2010	1980-2010	1991-2010	2001-2010
Villa Constitución	415,9 %	227,2 %	88,4 %	31,0 %	15,1 %	7,3 %
San Nicolás	433,8 %	179,9 %	106,4 %	38,7 %	12,0 %	6,5 %
Ramallo	176,1 %	171,7 %	98,7 %	61,5 %	29,9 %	16,5 %
San Pedro	244,4 %	161,5 %	103,1 %	75,4 %	28,8 %	12,6 %
Baradero	179,9 %	112,4 %	78,1 %	42,0 %	20,5 %	14,6 %
Zárate	179,9 %	115,4 %	79,9 %	50,4 %	24,7 %	13,7 %
Campana	460,2 %	231,2 %	156,1 %	68,7 %	28,1 %	11,6 %
Total frente	300,7 %	167,0 %	102,8 %	49,5 %	20,5 %	10,4 %
Pergamino	182,3 %	101,5 %	63,0 %	32,5 %	15,3 %	6,9 %
Arrecifes	245,8 %	153,9 %	95,5 %	49,1 %	25,7 %	8,5 %
San Ant. de Areco	165,8 %	113,7 %	83,2 %	52,7 %	28,4 %	11,3 %
Rojas	199,1 %	109,3 %	96,2 %	37,9 %	14,9 %	5,7 %
Salto	253,4 %	175,2 %	88,8 %	48,4 %	31,1 %	15,3 %
Total pampa	198,9 %	118,9 %	76,0 %	39,5 %	20,2 %	8,6 %

Figura 13.
Crecimiento poblacional
por localidad en el frente
y en la pampa

Mapa 8.
Densidad poblacional
por partido



urbano de ciudades intermedias (George, 1968; Sassone, 1992, 1998) o ATI³⁷ (Va-
pñarsky, 1995): la conurbación de Zárate-Campana (200 000 hab.), la ciudad de
San Nicolás (130 000 hab.) que forma una aglomeración³⁸ con Villa Constitución
(50 000 hab.), y cinco ciudades que cuentan entre 10 000 y 50 000 habitantes (IN-
DEC, 2010) (ver mapa 9). Estas ciudades intermedias de más de 10 000 habitantes
están en crecimiento poblacional sostenido (+10,4 % entre 2001 y 2010), lo que
representa para Campana, Zárate y San Nicolás más de 8000 habitantes más en
cada una en diez años.

Las dos ciudades de Campana y Zárate, separadas por una distancia de diez
kilómetros, forman uno de los grandes centros productivos e industriales del país
(Donato, 2007). A pesar de esta importancia, la literatura sobre la conurbación es
escasa, salvo los trabajos de Carballo (2000, 2004, 2005)³⁹, Barenboim (2011b) y
Carrquiriborde (2012) que enfatizan el peso de las actividades siderúrgicas, químicas,
automovilísticas y logísticas, cuyo desarrollo ha gravitado alrededor de las activi-
dades portuarias y del cruce entre las autopistas 9 y 12 y de la ruta provincial 6.
En el partido de Zárate, la localidad de Lima alcanzó los 10 000 habitantes en 2010.

Otra conurbación se desarrolla alrededor de San Nicolás y Villa Constitución, de
los dos lados de la frontera entre las provincias de Buenos Aires y Santa Fe. Incorpora
las localidades de La Emilia, Empalme Villa Constitución y Pavón, que funcionan
como barrios de las dos ciudades (Avina & Instituto de gestión de ciudades,
2011). La historia de las dos ciudades está marcada por la transformación de su
perfil agrícola-ganadero a uno industrial con la puesta en marcha de Acindar en
1951, de la central termoeléctrica de San Nicolás en 1957 y del complejo siderúrgico
Somisa en 1960. A partir de ese momento se acelera la instalación de empresas
industriales de mediano y gran porte en las dos ciudades así como el crecimiento
demográfico, en gran medida migratorio. Las industrias se disponen a lo largo del
Paraná en ambos casos al sur de sus respectivos sectores residenciales. En San
Nicolás, la zona industrial se extiende hasta el partido de Ramallo donde se ubica
la planta Somisa y el parque industrial Comirsa (Complejo industrial Ramallo
San Nicolás). La década de los noventa marca un cambio: en 1991, el Presidente
Carlos Menem decide de la privatización de Somisa (que fue la empresa pública
argentina más grande por muchos años), lo que implica el despido de más de
8000 empleados, de los 11 000, y provoca un aumento muy fuerte de los índices de

³⁷ Aglomeraciones de tamaño intermedio, de 50 000 o más habitantes excepto Gran Buenos Aires.

³⁸ Por primera vez en 2006, el conjunto urbano de San Nicolás - Villa Constitución es integrada
de forma continua en las Encuestas Permanentes de Hogares (EPH) del INDEC, bajo el término de
“aglomeración”.

³⁹ La investigación se interesa en tres dimensiones: producción de suelo urbano y mercado de tie-
rras; segregación urbana; transformaciones productivas y espacio.

desocupación y subocupación. “La ciudad del acero” se desvanece y se desarrolla
el turismo religioso, dando lugar a la valorización de la zona del Santuario (Flores,
2008; Rodil, 2007).

Por su parte Ramallo y Villa Ramallo (25 000 hab. en total), San Pedro (47 000 hab.)
y Baradero (28 000 hab.) son de carácter más rural aunque cuentan con varias in-
dustrias de gran envergadura. En estos tres partidos se encuentran también varias
localidades de menos de 5 000 habitantes (Pérez Millán, Gdor. Castro, Santa Lucía,
Río Tala, Alsina...). Finalmente, consideramos por un lado tres localidades del partido
de Exaltación de la Cruz (25 000 hab. en total) que marcan el límite del corredor
en el sur-este, y por otro lado, Arroyo Seco (20 000 hab.) y cuatro localidades
más pequeñas en sus alrededores, en el norte-oeste.

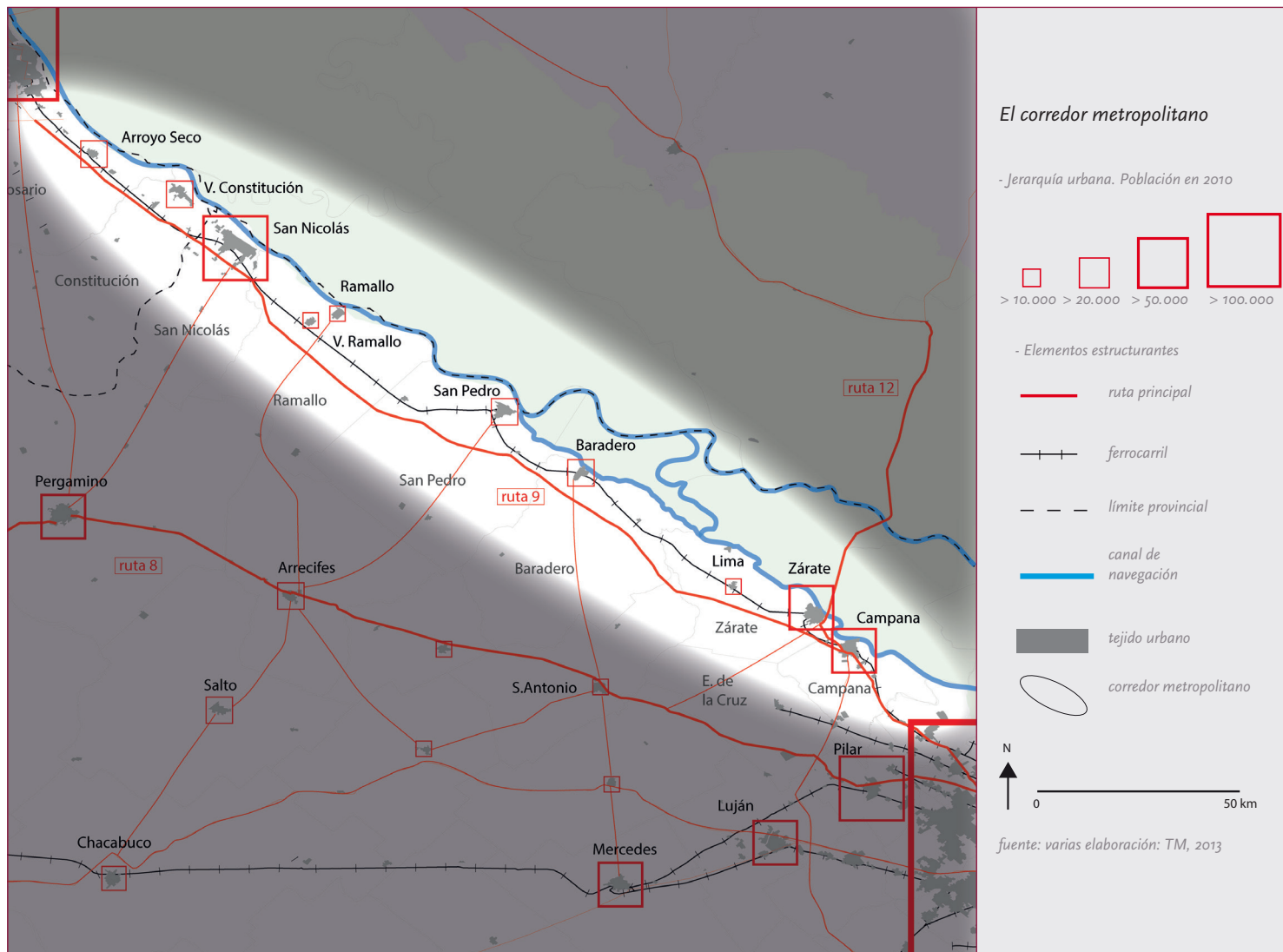
A su vez, el territorio metropolitano, además de englobar las tres unidades geográ-
ficas anteriores, se extiende en la parte ubicada al sur del corredor metropolitano,
alrededor de la ruta nacional 8 y de un ramal del ferrocarril Mitre. Posee alrededor
de 16 millones de habitantes en total. Ahora, si se excluyen las dos áreas metro-
politanas y el corredor, se caracteriza por una fuerte presencia del agronegocio.
La población es de 673 000 habitantes, distribuida en 23 300 km² y la densidad de
29 hab./km². 92,9 % de la población vive en localidades de más de 2000 habitantes.

La ruta 8 jalonada por ciudades como San Antonio de Areco, Arrecifes y Pergamino
es una suerte de desdoblamiento del eje autopista 9-Paraná (San Cristóbal, 2009),
aunque se construyó primero. Hacia el oeste la ruta 7 es un eje vertebrador desde
Luján hasta Junín, que marca el límite del territorio metropolitano. En efecto más
al sur y al oeste, la cuenca del río Salado marca una frontera entre dos subsistemas
pampeanos (Prévôt-Schapira & Velut, 2015). Al norte, como parte del territorio
metropolitano, se encuentran una serie de ciudades pequeñas y medianas en un
triángulo cuyos ápices son las ciudades de Córdoba, Rosario y Buenos Aires. Las
ciudades de este conjunto, próximas las unas a las otras, se han beneficiado con la
dinámica económica de la soja que ha llevado consigo el crecimiento del comercio
y de las actividades de apoyo al cultivo, desde servicios bancarios hasta talleres
a veces sofisticados, de construcción y mantenimiento de maquinaria (Reboratti,
2010). Las ciudades de Junín y Pergamino son emblemáticas de este dinamismo.
Al sur de la cuenca del Salado, la extensión de zonas inundables y lagunas, así
como las condiciones climáticas son menos favorables al cultivo de la soja. Ahí el
sistema urbano es menos denso y se articula sobre localidades más pequeñas del
interior de la provincia de Buenos Aires como Bahía Blanca, Azul y Tandil, que no
participan de la lógica metropolitana (Prévôt-Schapira & Velut, 2015). Por último
el territorio metropolitano integra también la parte deltaica de los partidos (esta
visión se desarrolla en la cuarta parte de la tesis).

4. Conclusión del capítulo:

el corredor no se caracteriza por sus dimensiones demográficas

Es relativamente simple demostrar la existencia de dos grandes áreas metropolitanas, que se han desarrollado desde las ciudades centrales de Buenos Aires y Rosario, a pesar de que sus perímetros sean variables, dimensión inherente a los procesos metropolitanos. En cuanto a las otras dos unidades –un corredor metropolitano que une las dos áreas metropolitanas a lo largo del Paraná y un amplio territorio metropolitano, de carácter más rural– un estudio de los datos demográficos muestra que las diferencias poblacionales no son muy perceptibles entre las dos entidades: las dinámicas y las densidades demográficas son parecidas. La jerarquía urbana tampoco ofrece una demarcación clara. Además, la existencia de conexiones físicas por rutas secundarias hacen suponer que existen lógicas perpendiculares al eje autopista 9-ferrocarril-Paraná que unen las dos entidades (mapa 9). En este contexto, un estudio a partir de las movilizaciones cotidianas aporta un conocimiento más fino.



Mapa 9.
El corredor metropolitano.

III. Las movilidades metropolitanas cotidianas

La relación entre movilidad y metrópolis es un tema bien estudiado. Hace más de cincuenta años, Mumford escribió (1961: 685; traducción propia): “Todo proyecto de mejoramiento de las condiciones de vida en las metrópolis debería contemplar una reducción de los tiempos y de las distancias a recorrer en los viajes cotidianos”. En este capítulo nos enfocamos en las movilidades metropolitanas bajo dos dimensiones.

Primero, las movilidades son una buena herramienta para entender las lógicas espaciales metropolitanas, ya que “la metropolización tiene una relación medular con la movilidad y con la fluidez” (Blanco & Garay Santaló, 2010). Así Veltz (2013) relaciona dos tipos de movilidad, destacando que la movilidad de los capitales se acompaña por la movilidad de los individuos en las escalas intermetropolitana tanto como intrametropolitana. En esta última escala, Ascher (1995)⁴⁰ sostiene que “el uso de los modos de transporte rápidos permite a las ciudades conocer un doble proceso de evolución: por una parte, es posible concentrar cierto número de funciones en un número de puntos limitados y aumentar de este modo los efectos de escala, de densidad, maximizar ciertas interacciones; por otra parte, es posible localizar cada vez más lejos cierto número de otras funciones que no tienen necesidad de la densidad o que, por el contrario, pueden beneficiarse del alejamiento en relación con las zonas de polarización”. En síntesis, la fluidez asegura la circulación de bienes, personas e informaciones, esenciales para el funcionamiento metropolitano.

Segundo, las movilidades son un marcador de las exclusiones sociales, en la medida que posibilitan la accesibilidad (Gutiérrez & Rearte, 2006; Orfeuil, 2010) y su estudio es una manera de identificar las vulnerabilidades sociales a pequeña escala. En efecto la relación entre los desplazamientos y la inclusión social está bien establecida. De este modo, Orfeuil (2004) la concibe como elemento del capital social de los individuos, mientras que Bourdin (2014: 135) como el principal elemento estructurante de la organización de la vida cotidiana.

Entre los numerosos trabajos sobre las movilidades metropolitanas en Buenos Aires se pueden mencionar a Kralich (1995, 1998), Kohon (2011), Lascano y Durando-Cohen (2012)⁴¹ y Blanco (1999). Muestran en particular una disminución constante del uso de los transportes públicos respecto de los desplazamientos metropolitanos, desde finales de los años 1960 y sus consecuencias socio-económicas y

⁴⁰ Traducción de Blanco y Garay Santaló (2010).

⁴¹ Analizan las redes metropolitanas de autobús, de subterráneo y de tren en Chicago, San Pablo y Buenos Aires. Muestra una disminución constante del uso de los transportes públicos respecto de los desplazamientos metropolitanos, desde finales de los años 1960, a excepción de San Pablo, debido a la llegada masiva de migrantes de bajos recursos brasileños, desde 2001, que no tienen acceso al automóvil.

territoriales. Hasta mediados de los 1970, el ferrocarril aparece como el principal elemento estructurador, en una difusión urbana en forma de tentáculos. La expansión se va complejizando a partir de la movilidad en automóvil, profundizando un nuevo proceso de suburbanización de tipo disperso, ligado a la construcción de los grandes accesos a Buenos Aires y Rosario.

En el AMBA, la red de autopistas metropolitanas se ha convertido en el entorno privilegiado de los procesos de una expansión marcada por la proliferación de urbanizaciones cerradas y nuevas centralidades (parques industriales y grandes centros comerciales). Sin embargo, el transporte público sigue siendo central para las movilidades intrametropolitanas en el AMBA, caso singular en América Latina. Esta tendencia está confirmada por la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EN-MODO, 2010) que fue realizada en 2010. Consistió en un relevamiento detallado de los viajes durante un día de los integrantes de 22 500 hogares del AMBA⁴², además de las características socio-económicas del hogar. La partición modal de los 22,5 millones de desplazamientos diarios estimados es la siguiente: colectivo con el 39,1 %, a pie el 24 %, auto el 18,3 %, ferrocarril el 6,3 % y metro el 3,7 %⁴³.

En Rosario existe una encuesta origen-destino (EOD) que fue realizada en 2008 y que relevó las prácticas de 5996 hogares en 18 localidades del área metropolitana. La partición modal de los 1,8 millones de desplazamientos diarios estimados es la siguiente: colectivo con el 29,8 %, auto 28,9 %, a pie el 20,6 %, bicicleta el 8,4 %.

Estas cifras justifican el estudio de los flujos viales y ferroviarios en el territorio metropolitano. Suponemos que la oferta de tren ha evolucionado desde 1950 de manera contrapuesta en el área metropolitana de Buenos Aires y afuera, lo que marca un límite muy claro entre las unidades territoriales. En consecuencia, la conexión de las periferias al centro de la metrópolis se hace cada vez más por auto, el modo más discriminador socialmente y menos sustentable ecológicamente. Para validar la hipótesis de la existencia de cuatro unidades, se realiza un análisis combinado de los flujos viales (TMDA o Tránsito Medio Diario Anual) con los flujos en las redes ferroviarias (frecuencia de los trenes), cruzado con las dinámicas demográficas (población). Un mapeo de la evolución de estas tres dimensiones pone de manifiesto los procesos de movilidad y, por ende, de organización que estructuran el territorio metropolitano.

⁴² El área definida para la encuesta abarca la CABA y 27 partidos, sumando más del 90 % de la población del AMBA.

⁴³ Otro estudio del Observatorio de la Movilidad Urbana (CAF, 2010), llevado a cabo en 2007, diverge: el automóvil representa el 42 % de los viajes, los colectivos el 27 % y los desplazamientos a pie el 9 %.

1. Las estructuras y los flujos viales: condición de “la fluidez metropolitana”

La existencia de un vínculo directo y fuerte entre metropolización, por un lado, y expansión de la cobertura e intensificación del tránsito vial, por otro, es un argumento difundido (Ascher, 2009; Bachelet, Menerault & Paris, 2006). En las metrópolis de América Latina, según Pradilla (2014), el uso del automóvil es privilegiado por las políticas públicas mediante la continua construcción de obras viales (distribuidores, puentes, túneles, autopistas de doble piso) en muchos casos realizadas y administradas por el capital privado. Estas obras y sus efectos multiplicadores sobre el uso del auto impactan negativamente sobre el funcionamiento del transporte público. Ahora bien, sin caer en una crítica absoluta y estéril del auto (Flonneau & Orfeuill, 2016; IDDRI, 2016), un uso no controlado de los vehículos individuales en las áreas urbanas tiene consecuencias nefastas desde un punto social y urbano, como ya lo mostró Mumford (1963, traducción española en 1966) en su análisis sobre el caso norteamericano y “el error fatal de sacrificar toda otra forma de transporte al automóvil”.

En la Argentina, las primeras medidas públicas en cuanto a la función vial se remontan a principios de los 1930, cuando se sanciona la ley 11 658 que crea un conjunto de organismos y de instrumentos fiscales para desarrollar la red vial: la Dirección Nacional de Vialidad, el Sistema Troncal de Caminos Nacionales y el Fondo Nacional de Vialidad, así como la creación de un sistema de ayuda federal a las provincias para la construcción de caminos. De este modo, en los primeros diez años de vigencia de la ley, se construyen más de 6 000 km de caminos por año en el país. Hoy, la red nacional se estima en el orden de los 500 000 km: la red nacional abarca 38 800 km, la provincial 181 000 y la municipal 280 000. Desde 2001 el organismo encargado del control de los concesionarios es el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) que se creó a partir de la reestructuración y la fusión de varios órganos viales. Hoy existen seis tipos de gestión de la red vial nacional, el más importante siendo la concesión con peaje de corredores viales nacionales⁴⁴.

En cuanto al territorio metropolitano, los trabajos de Blanco son muy fértiles. El desarrollo de la red de rutas y sobre todo de autopistas está asociado con los procesos de metropolización, a partir de la década de los 1990, en parte porque el patrón de movilidad “automóvil-intensivo” es condición y producto de este esquema de expansión urbana (Blanco, 2006; Blanco & Garay Santaló, 2010; Blanco &

⁴⁴ Entre ellos: Corredor Vial n° 2 (rutas 188 y 5), Corredor Vial n° 3 (ruta 7), Corredor Vial n° 5 (rutas 9 y 193), Corredor Vial n° 8 (ruta 8), Corredor Vial n° 18 (rutas 12 y 14) y Acceso Norte. Mapa completo en: http://imagenes.minplan.gov.ar/servicios/getImageSimm.php?w=1500&id_imagen=24812
En el conurbano bonaerense se pueden diferenciar las principales rutas nacionales de la siguiente manera: sector Norte (rutas 8, 9, 195, 197 y 202), sector Oeste (rutas 200 y 7 y Acceso Oeste) y sector Sur (rutas 2, 1, 205, 3 y autopista Buenos Aires -La Plata).

San Cristobal, 2012). La repartición geográfica de los patentamientos es elocuente. En julio 2015, para el mercado total (automóviles, comerciales livianos y comerciales pesados), el Gran Buenos Aires representaba el 17,4 % de las patentes nacionales y la CABA el 13,8 %, es decir el 31,2 %. Agregándoles el resto de la provincia de Buenos Aires más la Provincia de Santa Fe, la cifra llega al 54,3 % (ACARA, 2015).

En Buenos Aires, en torno a las autopistas se han producido una serie de procesos que caracterizan gran parte de las transformaciones de las últimas dos décadas: el despliegue de nuevas formas de producción del espacio residencial, con nuevos patrones y formatos de localización industriales, con la generación y consolidación de nuevas centralidades comerciales y de servicios (Blanco & Garay Santaló, 2010). El objetivo de este apartado es identificar las dinámicas viales (TMDA y su evolución, mapas 10 y 11), en el marco de la metropolización. Se propone primero una rápida descripción de la estructura vial, luego un análisis de los TMDA y finalmente un enfoque dinámico de la evolución de estos TMDA.

No se encontró ningún trabajo que considere la escala del territorio metropolitano. Por lo tanto desarrollamos una base de datos propia con informaciones de TMDA en varias fechas entre 1970 y 2013 para 400 tramos. Para las rutas nacionales, los datos de TMDA están disponibles desde principios de los años 1970. Fueron consultados en la biblioteca de la Dirección Nacional de Vialidad, en Buenos Aires. Los datos desde el año 2006 están disponibles en línea (Dirección Nacional de Vialidad, 2014). Para las rutas provinciales, las cifras son recogidas por las direcciones provinciales. En Buenos Aires, para el 2013, los datos están disponibles en línea; los datos más antiguos se consiguieron en la biblioteca de la institución en La Plata. En Santa Fe y Entre Ríos, las direcciones provinciales mandaron los datos por mail.

A pesar de esta recolección existen pocas informaciones homogéneas. Decidimos entonces trabajar desde los TMDA promedio por década para limar las diferencias⁴⁵.

2. La red vial del territorio metropolitano

La gran parte de la red del territorio metropolitano fue construida y/o pavimentada en los años 1970 (Randle, 1981). Se distinguen los ejes radiales (9, 8, 7, 5) de las tangenciales entre ciudades medianas, especialmente 188, 51, 191, 41, 193 y 6.

- El corredor metropolitano se desarrolla a lo largo de la autopista Rosario-Buenos Aires, o ruta nacional 9, el eje vial más importante del país que permite una conexión con el centro y norte del país (por Córdoba) y con el noreste (por Santa Fe) (ver fotos 16 y 17). También se localiza en el corredor a la altura de Zárate una conexión vial con la ruta nacional 12 y el puente Zárate-Brazo Largo, abierto en

⁴⁵ Faltan datos históricos para algunos tramos.

Foto 16.
Ruta 9.
Massin, 2014



Foto 17.
Ruta 9.
Massin, 2013



Foto 18.
Complejo Ferrovial
Zárate-Brazo Largo.
Massin, 2010



- 1977, que atraviesa el Paraná y lo vincula con las provincias mesopotámicas, Uruguay y Brasil (ver foto 18).

- De manera paralela a la ruta 9, más hacia el sur, se encuentran la ruta nacional 8 (que se junta con la 9 en Tigre) que llega hasta Villa Mercedes, en la Provincia de San Luís, y la ruta nacional 7, la principal conexión entre Argentina y Chile.

- Las carreteras tangenciales, perpendiculares a la autopista, ponen en relación las localidades del corredor: la ruta 188 (San Nicolás, Pergamino, Junín) y la 193 (Zárate, Solís) son de competencia nacional, las otras provinciales: la ruta 51 (Ramallo, Arrecifes, Azul, Bahía Blanca), la ruta 90 (Villa Constitución, ruta nacional 8) y la ruta 191 (San Pedro, Chacabuco).

- Finalmente dos son carreteras de circunvalación al Gran Buenos Aires: la ruta provincial 41 (Baradero-Mercedes-Lobos) y la ruta provincial 6 (Campana-La Plata).

De manera general, el tráfico en las rutas de jurisdicción provincial ha crecido en el orden del 10 % anual, a partir del año 2003; la cuota de vehículos pesados es de más del 30 % (Provincia de Buenos Aires, 2012a: 893). Un estudio del TMDA permite afinar la descripción. Suponemos que los puntos de inflexión (diferencia importante de TMDA entre dos tramos lindantes) son el reflejo de los límites metropolitanos, entre las cuatro unidades (ver mapa 10).

Los límites metropolitanos

Ruta nacional 9: el eje central

En 1943, la Provincia de Buenos Aires le transfiere a la Nación el camino Campana-San Nicolás en construcción, incorporándose a la ruta nacional 9, junto con el tramo Buenos Aires-Campana de la ruta 12. De esta manera la distancia entre las dos metrópolis se acorta notablemente. En 1950 la Dirección Nacional de Vialidad pavimenta el tramo de Ramallo a San Nicolás y en 1956 toda la ruta 9 está pavimentada. Hoy es una autopista de dos a tres carriles (entre Campana y la CABA) y la principal ruta del país. Desde la CABA hasta Escobar, el TMDA es superior a 50 000, llegando a más de 300 000 en los tramos más cercanos a la CABA. Luego va bajando hasta Zárate y el cruce con la ruta 12 con valores superiores a 30 000, punto hasta donde cuenta con tres carriles. Llegando a Rosario, se estabiliza alrededor de 15 000. Zárate y el cruce con la ruta 12 muestran un punto de inflexión que consideramos como límite metropolitano.

La autopista 9 entre Campana y Rosario es bajo concesión de la empresa Cincovial

S.A. del Grupo ODS, un holding con trayectoria nacional e internacional en los campos de la ingeniería y la construcción. En el 2010, Cincovial toma posesión de las rutas y peajes que conforman el Corredor Vial Nacional n°5 por un término de 6 años.

Ruta provincial 6: una frontera metropolitana

La ruta provincial 6 es una carretera interurbana de 180 km, que describe un arco de 65 km de radio en el borde exterior del Gran Buenos Aires. Conecta zonas de producción industrial y rural, el puerto de La Plata con los puertos de Zárate y Campana, y el acceso a la autopista Buenos Aires-Rosario. Se construye en las décadas de 1960 y 1970 para aliviar los accesos a la CABA del tránsito pesado. El primer tramo pavimentado entre las ciudades de Campana y Luján es terminado en 1967. En 1972 se finaliza la pavimentación entre San Vicente y La Plata. Con el tiempo se han ido instalando polos industriales en las cercanías de esta carretera, lo que contribuye al gran incremento de circulación de camiones.

El inicio de obras de reconversión en 2003 pone en evidencia que se trata de un elemento extraño frente a los patrones de localización que fueron acompañando los ejes radiales y que reforzaron una debilidad estructural en las articulaciones transversales (Blanco & Garay Santaló, 2010; Blanco & San Cristóbal, 2012). Además la transformación de la vieja ruta 6 en autovía recorre una compleja franja donde se materializa la expansión urbana y se inserta en el marco del proceso de metropolización del AMBA. Más precisamente, para Blanco y San Cristóbal (2012: 84), esta frontera metropolitana está marcada por tres tipos de tensión:

- el proceso de valorización inmobiliaria asociado con las urbanizaciones cerradas que desplaza a la modalidad de asentamiento de los sectores populares.

- la presión sobre los usos rurales intensivos preexistentes (avicultura, horticultura intensiva, floricultura).

- las diferenciaciones socio territoriales fuertes en ciudades que tradicionalmente no formaban parte del ámbito metropolitano pero que se encuentran muy condicionadas ante la nueva dinámica (Luján, Gral. Las Heras y Cañuelas).

En término de TMDA, las cifras son muy altas en la parte norte con 18 000 (entre Campana y Luján, pasando por Los Cardales) y va bajando hacia el sur (12 000 luego 7 000).

Los otros puntos de inflexión

Hacia el sur, la ruta 5 y las ciudades de Luján y Mercedes marcan dos puntos de inflexión (límite de 10 000), así como, en menor medida, Carmen de Areco y Capitán Sarmiento más hacia el oeste. Más lejos del foco metropolitano no hay más valores superiores a 5 000. En el caso de Rosario, los puntos de inflexión del tránsito son menos marcados. Sin embargo se ve la influencia de las rutas 9, 33 (hasta 70 km), 34 y del puente Rosario-Victoria, con un TMDA superior a 5 000.

Los ejes estructurantes del territorio metropolitano

Ruta nacional 12 (TMDA superior a 5000)

Es la ruta que comunica el litoral a la región mesopotámica y luego con Brasil. La apertura del Complejo Ferroviario Zárate-Brazo Largo en 1977 le permite volverse una arteria principal del Mercosur, que articula el eje norte del AMBA y que resulta el lugar privilegiado para la atracción de las inversiones debido, entre otras razones, a la conectividad del Acceso Norte en la escala intra e intermetropolitana (Ciccolella & Vecslir, 2012).

Ruta provincial 41, Ruta provincial 51, Ruta provincial 191 (TMDA superior a 1000)

De este a oeste, se identifican tres rutas estructurantes: la ruta provincial 41 –en su segmento entre Baradero y Mercedes– circunvala la CABA a una distancia de 100 a 180 km, desdoblado la ruta 6; la ruta provincial 191 vincula San Pedro a Chacabuco; la ruta provincial 51 une los puertos de Ramallo y Bahía Blanca y es muy utilizada para el transporte de cereales, lo que dificulta el mantenimiento de varios tramos en mal estado.

3. Análisis dinámico

Comparamos los flujos TMDA de las décadas de los 1970 y de los 2000 (mapa 11). Los tramos se clasifican en seis categorías según el crecimiento del TMDA entre las dos fechas: crecimiento entre 500 % y 2500 %; entre 200 % y 500 %; entre 100 % y 200 %; entre 50 % y 100 %; entre 0 % y 50 %; decrecimiento.

El análisis confirma lo observado antes: los aumentos de TMDA más importantes (superiores a 500 %) han tenido lugar dentro el AMBA, en la periferia norte de Rosario (ruta 34), en las rutas 14, 12 y 6, así como en las rutas 41 (cerca de Baradero) y 32 (alrededor de Pergamino). Confirman el límite oeste del AMBA a lo largo de la línea 6. También todos los tramos con un aumento importante (entre 200 y 500 %) se encuentran dentro el AMBA, especialmente el tramo de la ruta 9 entre la CABA

y Zárate. Por último, las rutas tangenciales entre las ciudades medianas del territorio metropolitano experimentan un cierto dinamismo: 51 (Ramallo-Arrecifes), 38 (Baradero-Capitán Sarmiento), 41 (Baradero-San Antonio-San Andrés), 45 y 32 (y su continuación 18 en Santa Fe).

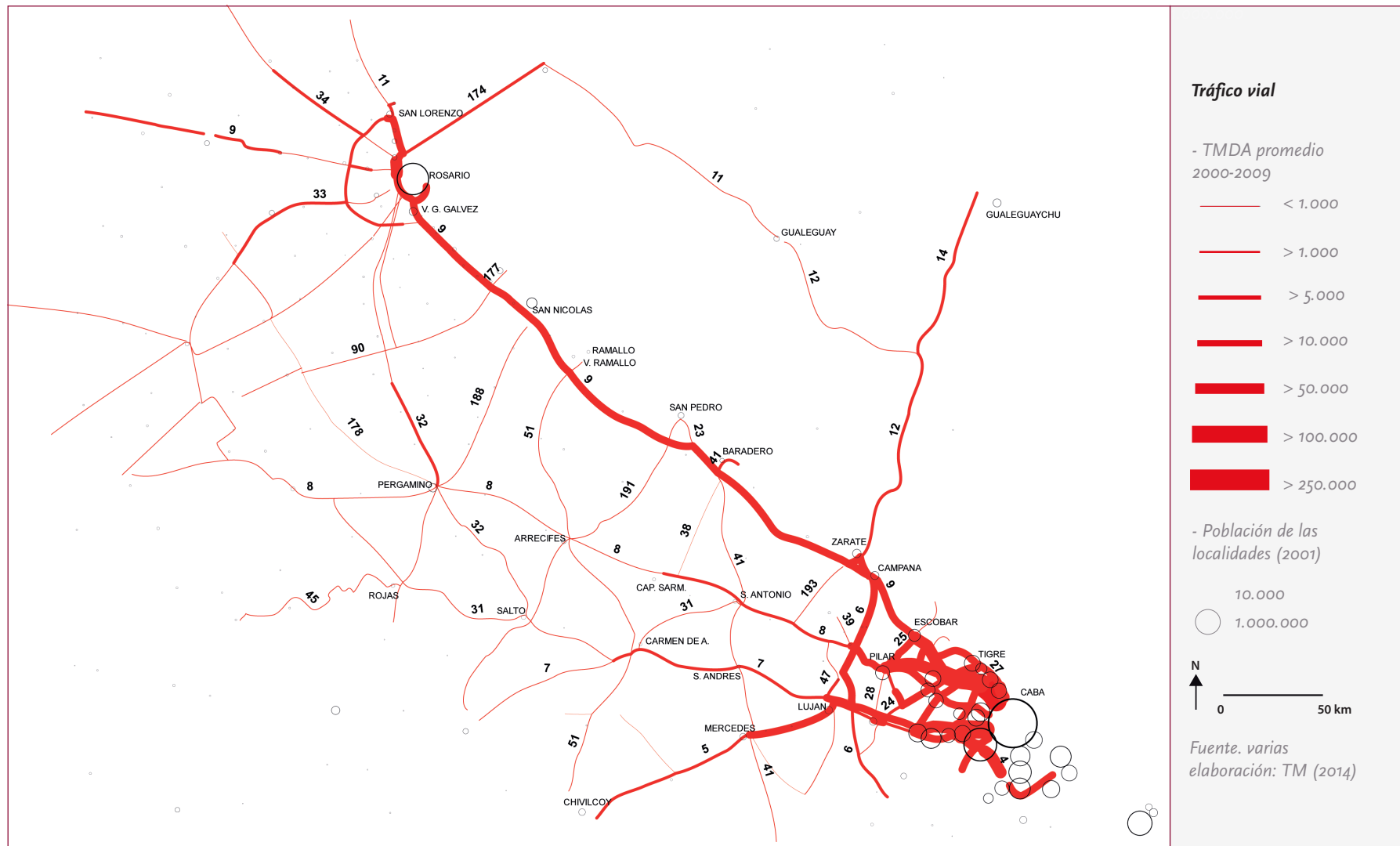
Un aumento más moderado (entre 100 % y 200 %) ha tenido lugar en la ruta 9 entre Zárate y San Nicolás, entre Luján y Mercedes, en la 188 y la 7. Finalmente, en las rutas alrededor de Rosario y en la 5 entre Mercedes y Chivilcoy, el aumento es moderado, y es nulo o negativo en la ruta 8.

Este análisis confirma de manera clara el dinamismo de la ruta 9 comparado con los otros ejes metropolitanos (ruta 8 y 5 en particular).

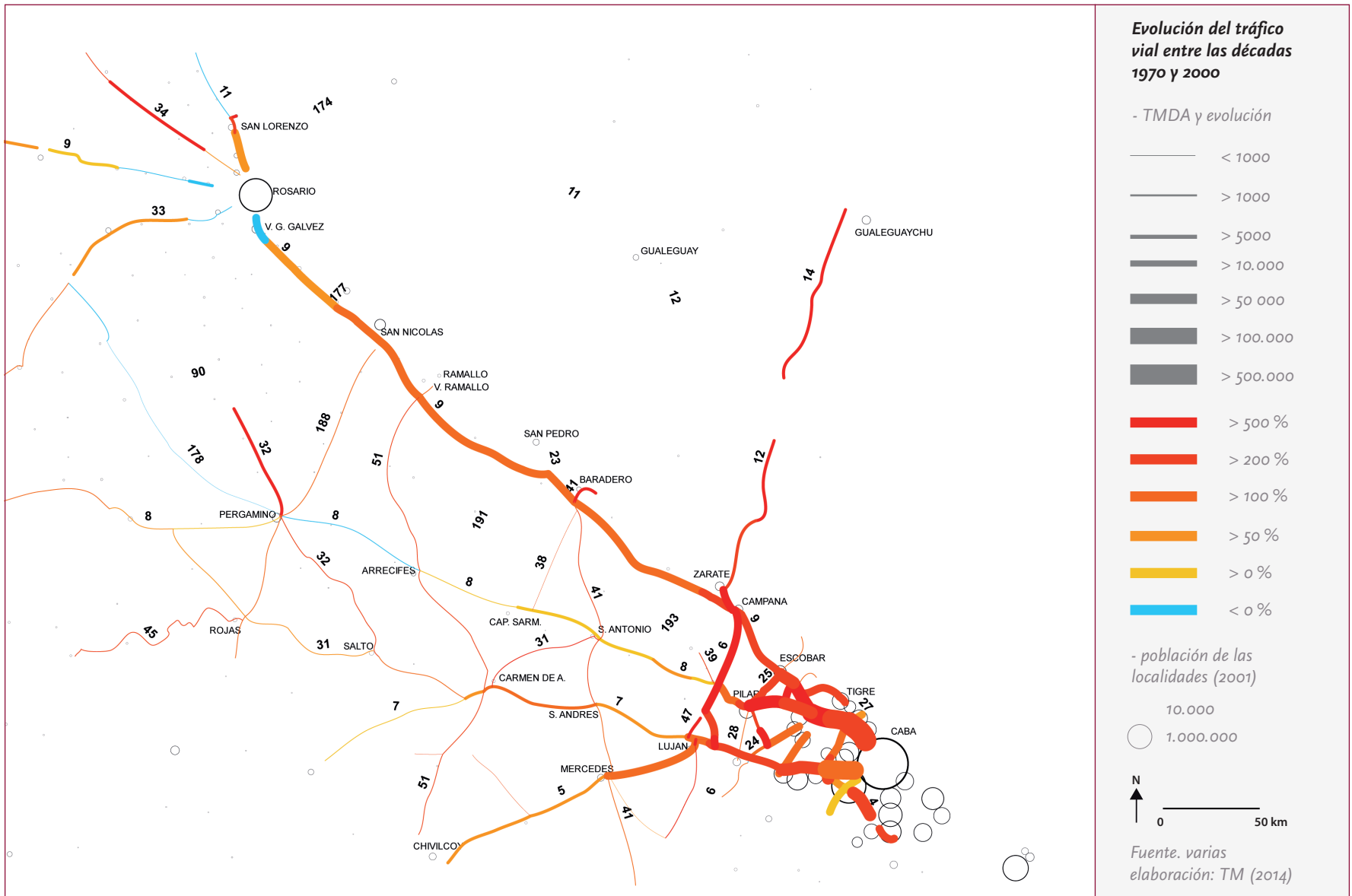
De lo observado antes, se sacan cuatro resultados (mapa 12):

- un elevado crecimiento del tráfico en la red vial del AMBA, en la autopista 9 y las rutas conexas, que hace aparecer el corredor metropolitano.
- las rutas 6 y 12 marcan bien una frontera metropolitana, en término de tráfico actual y de dinámica desde los años 1970. También la ruta 9 es bien el eje estructurante del territorio metropolitano, mucho más que la ruta 8.
- el dinamismo de las rutas tangenciales, 41 y 51 especialmente, en cuanto al AMR, los flujos son menos importantes que en el AMBA. La ruta 9 a Buenos Aires es el eje principal mientras que San Lorenzo marca un límite claro en el norte del área metropolitana, a lo largo de la ruta 11.
- la relativa importancia de la ruta 18 (continuación de la 32) entre Pergamino y Rosario.

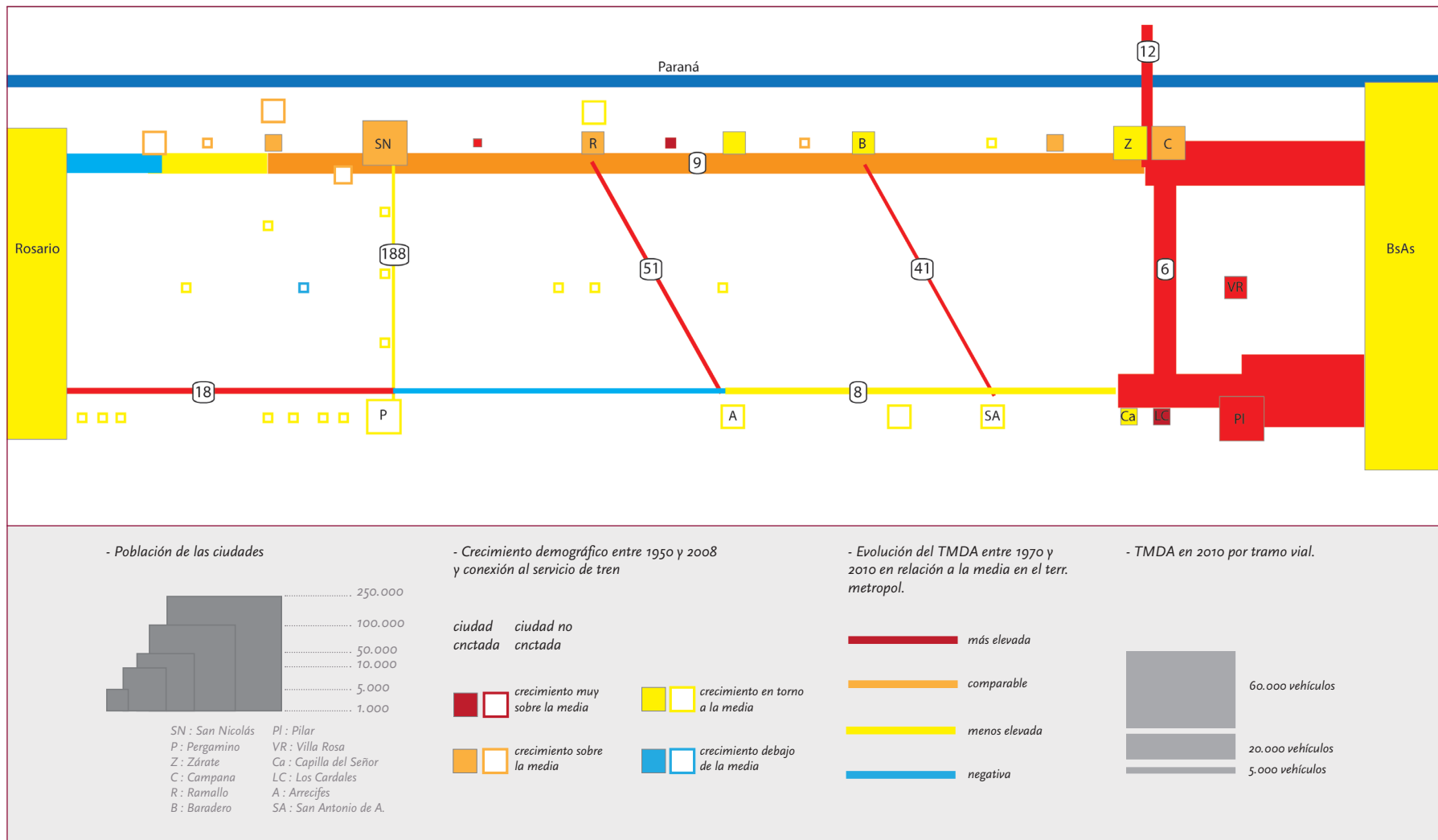
Articulamos estos resultados de evolución del tránsito vial con las tendencias poblacionales en las ciudades del territorio en el esquema siguiente.



Mapa 10. TMDA promedio 2000-2009



Mapa 11. Evolución de los TMDA promedio de la década de 1970 y 2000



Mapa 12. Evolución del tránsito vial en el territorio metropolitano

4. Los servicios ferroviarios: el AMBA irrigada, un territorio metropolitano relegado

En este apartado se estudia el servicio de transporte por la red ferroviaria de pasajeros que ha venido experimentando profundas transformaciones desde hace sesenta años. Con este fin, se realizaron tres cortes temporales: 1951, 1981 y 2008⁴⁶. La primera línea de tren en la Argentina data de 1857 cuando la ley nacional de organización de los ferrocarriles de 1891 marca el inicio de la intervención pública en materia de transporte. Así en 1950 el país cuenta con más de 44 000 km de vías que conforman la red más larga y densa de América Latina (George, 1968). Luego, desde la progresiva privatización de la red y de los trenes a partir de 1990, el uso del ferrocarril se volvió menos masivo y se mantiene en malas condiciones. Para ilustrar este retroceso se resalta que el récord de velocidad Buenos Aires-Rosario en la línea Mitre norte data de 1926 en 2 h 50 m, a una velocidad media de 105 km/h. Actualmente es de 7 horas, a una velocidad media de 40 km/h.

Hoy las dificultades de la red son un tema recurrente en la vida política y mediática del país. Los numerosos blogs, documentales, reportajes y estudios, muchas veces técnicos (Kogan, 2004; Kohon, 2011), son unánimes en cuanto a la necesidad de continuar y mejorar los servicios ferroviarios⁴⁷. Pero, a pesar de este gran debate, hay pocos trabajos científicos sobre este tema, excepto a escala nacional (Muller, 2007; Raposo, 2009; Roccatagliata, 1987) y estrictamente metropolitana (INTRU-PUBA, 2007; PTUMA, 2011; trabajos del Foro Metropolitano de la Universidad de San Martín). De este modo, no hay literatura científica que estudie la red ferroviaria a escala del territorio metropolitano.

Este apartado propone documentar la transformación de los servicios ferroviarios de pasajeros interurbanos (de larga y media distancia) y metropolitanos (de corta distancia en el AMBA), al cuantificar y cartografiarlos en tres fechas (1951, 1981 y 2008). También se indaga sobre la relación de estas transformaciones con las

46 Cabe señalar que, debido a la falta de datos localizados precisos, hemos optado por un tratamiento breve del tráfico de carga. Este es realizado desde la década de los 1990 por seis operadores privados y responde a otras lógicas económicas y espaciales. El transporte en tren en el periodo 2005-2011 abarca entre el 3,5 y el 5 % de las mercaderías transportadas (C3T, 2013), es decir, alrededor de 25 millones de toneladas por año. El grano representa la mitad de las cargas. De este modo, los principales flujos y puntos nodales del transporte de carga se concentran en tres grandes zonas: el AMBA, el puerto en Bahía Blanca y, sobre todo, la zona agroporтуaria de Rosario (mapa 15). En el corredor metropolitano, Nuevo Central Argentino, que usa la red Mitre, es el más importante de los seis concesionarios de carga de larga distancia (participación del 38 % del mercado total de carga ferroviaria del país (García & Canitrot, 2013).

47 Hay que destacar que en 2014 la inversión pública por el Estado federal en los ferrocarriles metropolitanos ha permitido la renovación de la mayor parte del sistema a partir de la compra masiva de material rodante a China, el reemplazo de rieles y el mejoramiento de las estaciones, en particular en los ramales Mitre, Sarmiento y Belgrano.

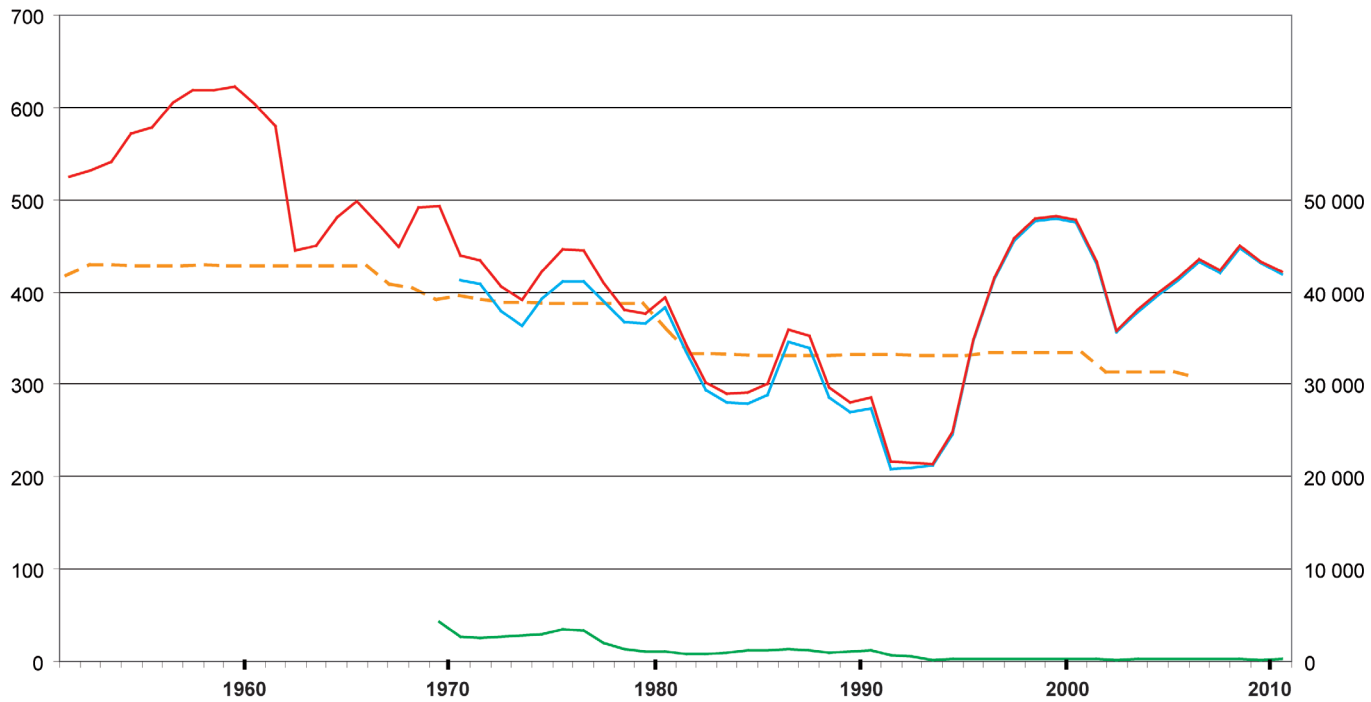
dinámicas de la población de las ciudades del territorio metropolitano.

Dos hipótesis son exploradas. La primera sostiene que los dos tipos de servicios, interurbano y metropolitano, han evolucionado de manera contrapuesta: mientras que los trenes metropolitanos continúan siendo muy usados para la movilidad cotidiana de los habitantes del AMBA, los servicios interurbanos ya no ofrecen ningún servicio confiable y regular. Al no existir datos detallados, homogéneos y continuos sobre la frecuencia y el número de pasajeros por línea, hemos estudiado prioritariamente los folletos que contienen los horarios de los servicios. La disponibilidad de las guías horarias de los años 1951 (Guía Peuser, 1951) y 1981 (horarios publicados en los muros de las estaciones) y de los horarios entre 2008 y 2012 (en internet, en la página de cada operador) explican las fechas seleccionadas, que, por otro lado, corresponden a tres momentos de intensa reestructuración de los ferrocarriles argentinos: nacionalización, desinversión progresiva y transición a un régimen privado. Este material permite identificar 29 tramos y representar las frecuencias cotidianas del paso de trenes en las ciudades del territorio. De los 29 tramos, 22 son interurbanos y 7 son metropolitanos; 14 corresponden a la línea Mitre, 5 a la línea Belgrano, 3 a las líneas Urquiza, Sarmiento y San Martín y 1 a la línea Rosario-Puerto Belgrano.

La segunda hipótesis supone la existencia de una relación entre el peso demográfico de las ciudades de más de 1000 habitantes y la frecuencia del servicio ferroviario (cuántos trenes pasan por día). Muller (2007) propone un estudio similar a escala nacional entre 1970 y 1991 para las líneas interurbanas y 700 localidades de menos de 10 000 habitantes. El autor muestra que dicha relación es débil y señala la importancia de tener en cuenta otros factores, particularmente la conexión con la red de rutas asfaltadas. Por otro lado, el caso “emblemático” del crecimiento demográfico continuo de algunas ciudades importantes (Pergamino, Villa Constitución), pero desconectadas de la red, hace suponer que la relación entre población y tráfico presenta una disminución constante en el periodo estudiado. Suponemos, entonces, la existencia de una correlación débil y en disminución, desde 1951, entre estas dos variables. Para verificarlo, calculamos los coeficientes de correlación entre las poblaciones de las localidades y la “intensidad” del servicio ferroviario en 1951, 1981 y 2008. Con respecto a la población, las cifras han sido calculadas suponiendo un crecimiento demográfico lineal entre dos censos sucesivos del INDEC (1947-1960, 1980-1991, 2001-2010). La muestra se compone de 158 localidades.

número de pasajeros
(en millones)

km de vías



Evolución comparada de los tráficos metropolitanos e interurbanos y de la longitud de las vías en funcionamiento entre 1951 et 2010.

fuentes: CNRT y C3T (2013)

— pasajeros metropolitanos — Km de vías
— pasajeros interurbanos
— total pasajeros

Figura 14.
Evolución comparada de los tráficos metropolitanos e interurbanos y de la longitud de las vías en funcionamiento entre 1970 y 2010

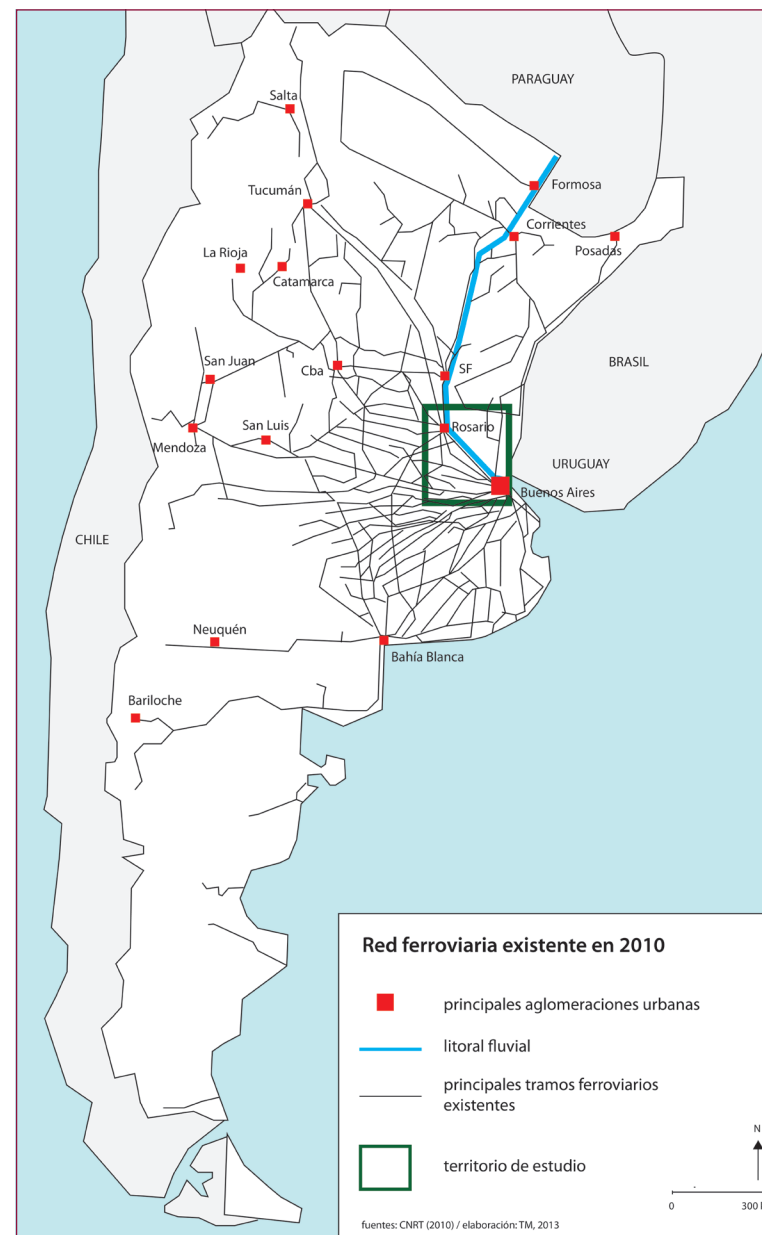
La estructuración del corredor por el ferrocarril a fines del siglo XIX

Dos líneas de ferrocarril organizan históricamente el territorio de estudio, las líneas Mitre y Belgrano. La ubicación de sus estaciones asentaron las bases del sistema urbano metropolitano a finales del siglo XIX (mapa 16). Dicho de otra forma, el ferrocarril fue un elemento estructurador muy potente del corredor.

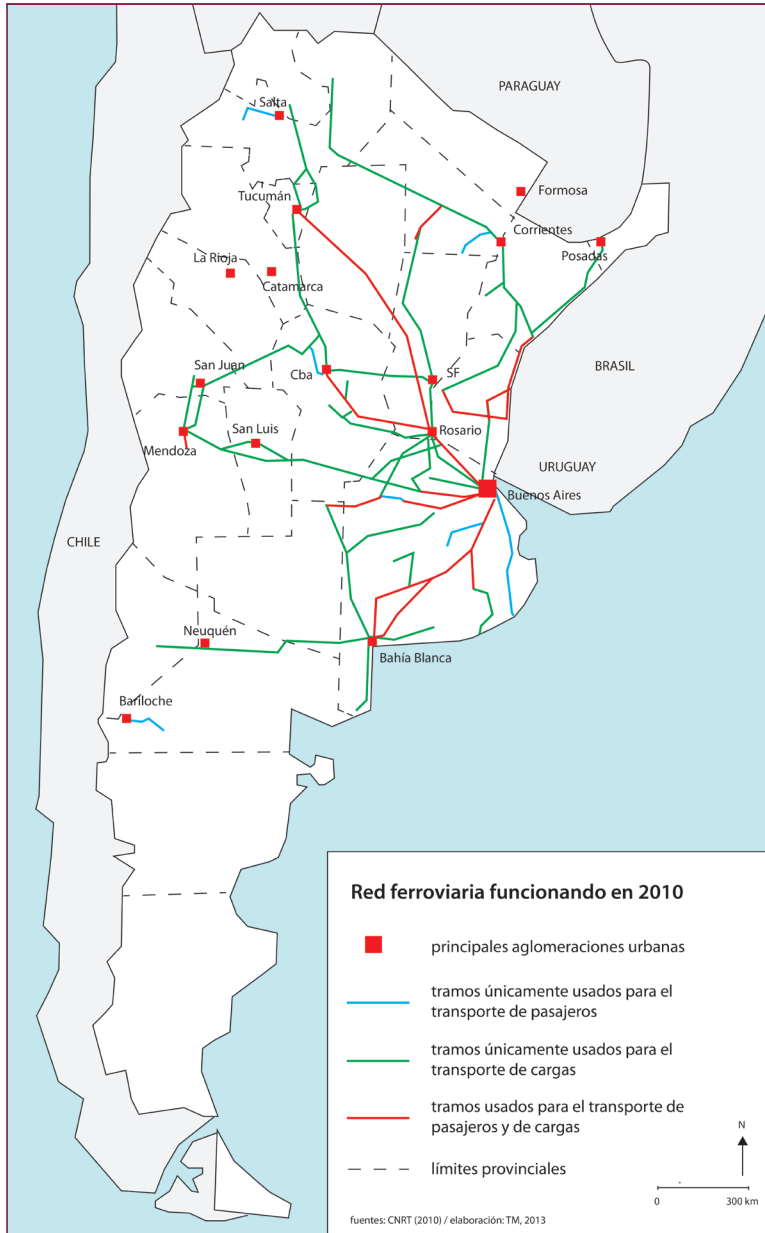
Concretamente, las obras de infraestructuras de la actual línea Mitre Buenos Aires-Rosario se terminaron en 1885, después de la construcción de varios tramos, primero hasta Zárate, después Baradero y finalmente Rosario, que era entonces el punto central de la red nacional. En el caso del ramal Belgrano Buenos Aires-Tucumán, la traza formó parte del Ferrocarril Central Córdoba y en 1909 comenzaron a correr los primeros servicios, que partían de Rosario y llegaban hasta la terminal provisoria, en Villa Adelina, y luego, en 1912, a Retiro.

El desarrollo de estas dos vías facilitó una excelente conexión de las ciudades del territorio intermedio con las dos metrópolis vecinas: para sus habitantes, los viajes eran frecuentes y prácticos para estudiar o para realizar diligencias y compras. Además el ferrocarril tuvo un efecto directo en la estructuración vial del corredor: la ley Mitre de 1907, que tenía por finalidad reordenar y unificar el sistema de concesiones ferroviarias, preveía también fondos específicos para caminos complementarios de acceso al ferrocarril.

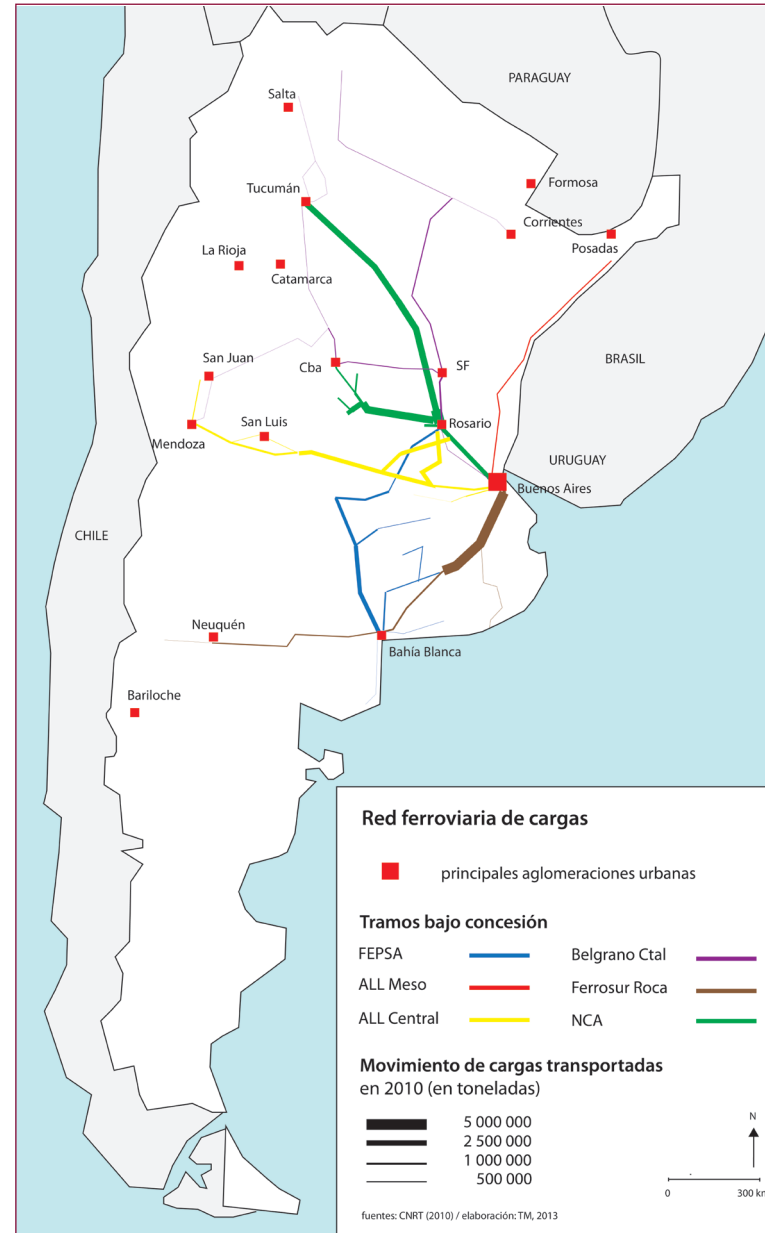
Este instrumento favoreció la construcción de caminos cercanos a las zonas ferroviarias y sentó las bases de la red vial en el corredor.



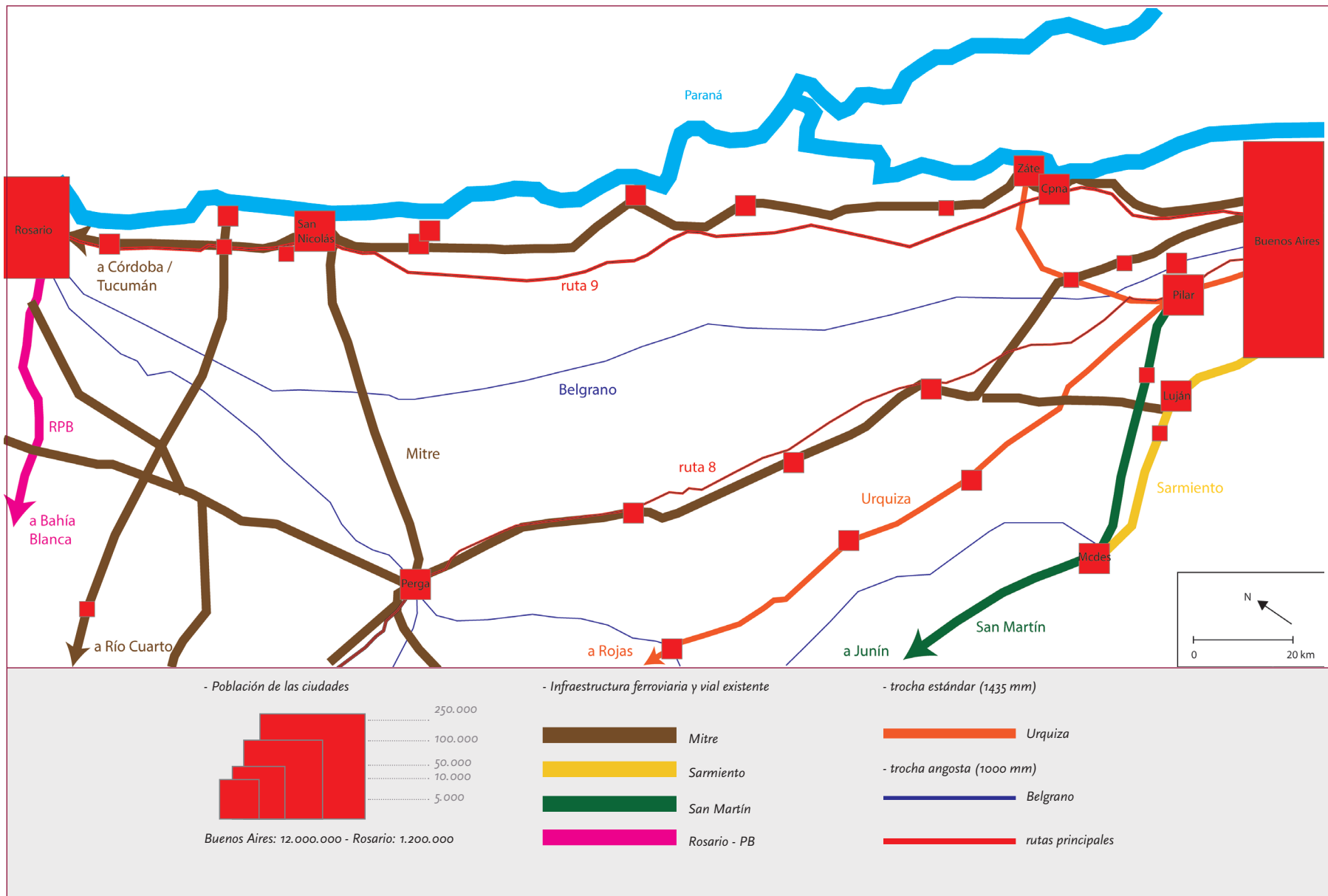
Mapa 13. Red ferroviaria existente en 2010



Mapa 14. Red ferroviaria funcionando en 2010



Mapa 15. Red ferroviaria de cargas en 2010



Mapa 16. Identificación de la infraestructura del territorio metropolitano: tramos según la trocha de las vías

La situación en 1951

La década de los 1950 es la que sigue la nacionalización de todas las líneas ferroviarias del país decidida por Juan Domingo Perón bajo la responsabilidad de Ferrocarriles Argentinos, que las divide en seis subredes: San Martín, Belgrano, Sarmiento, Urquiza, Mitre y Roca. Es también a partir de esta década, alrededor de cincuenta años después de la construcción de la mayoría de los tramos, que la red nacional se encuentra en su apogeo, con 44 000 km de vías y más de 600 millones de pasajeros trasladados (Raposo, 2009; Schweitzer, 2011).

En 1951, para las cuatro líneas interurbanas consideradas, la Mitre (ramal Buenos Aires-San Nicolás-Rosario) tiene una frecuencia media de 8 trayectos diarios en ambos sentidos, el ramal Buenos Aires-Pergamino de 13 y el ramal Pergamino-Rosario de 3. Con respecto a la línea Belgrano, en los ramales Pergamino-Rosario y Buenos Aires-Rosario, la frecuencia es de 3 para cada una. La tasa de conexión de las ciudades al servicio interurbano es de 91 % (todas a excepción de Ramallo y La Emilia) y todas las ciudades de más de 5000 habitantes cuentan con servicios (mapa 17).

Respecto de las principales líneas metropolitanas, las más usadas son las líneas Sarmiento y San Martín, que conectan Buenos Aires con las localidades de Moreno, Mercedes y Pilar, con frecuencias cotidianas comprendidas entre 40 y 127. En el corazón de la metrópolis, los ramales Victoria-Capilla y Villa Ballester-Zárate de la línea Mitre, así como el ramal Buenos Aires-Villa Rosa de la línea Belgrano, tienen las frecuencias más elevadas, con una cifra cercana a los 30 viajes, mientras que el ramal Buenos Aires-Pilar de la línea Urquiza tiene una frecuencia menos relevante, con 6 trayectos.

De esta forma, en el mapa aparecen claramente las fronteras del servicio metropolitano en Zárate, Capilla, Pilar y Mercedes. También se nota la existencia de dos ejes fuertes, Buenos Aires-Rosario por el norte y aún más, Buenos Aires-Pergamino; esta ciudad es un nodo ferroviario donde se concentran seis líneas (Mitre y Belgrano). Hay además varias ciudades donde se cruzan tres o dos líneas: Mercedes, San Nicolás, Zárate, Capilla, Luján, Pilar, Empalme Villa Constitución y Peyrano.

Para el conjunto de las redes interurbanas y metropolitanas, más del 95 % de las ciudades con más de 1000 habitantes cuentan con servicios de tren, y la tasa es de 100 % para las ciudades con más de 5000 habitantes.

Respecto de la segunda hipótesis, la correlación entre población y frecuencia es de 0,62 y significativa. Para las ciudades del AMBA, es de 0,69; para las que están fuera del AMBA, de 0,53.

Sin embargo, a finales de la década de los cincuenta, al término de la presidencia de Juan Domingo Perón, los poderes públicos se proponen “racionalizar” el sistema ferroviario, altamente deficitario, como lo muestra la tentativa de aplicar el Plan Larkin (1959-1962). Este es el principio de la transformación del servicio, con una fuerte regresión en la calidad de servicio y en el uso de los trenes interurbanos que sigue hasta finales de los años setenta (Muller, 2007; Roccatagliata, 1987).

La situación en 1981

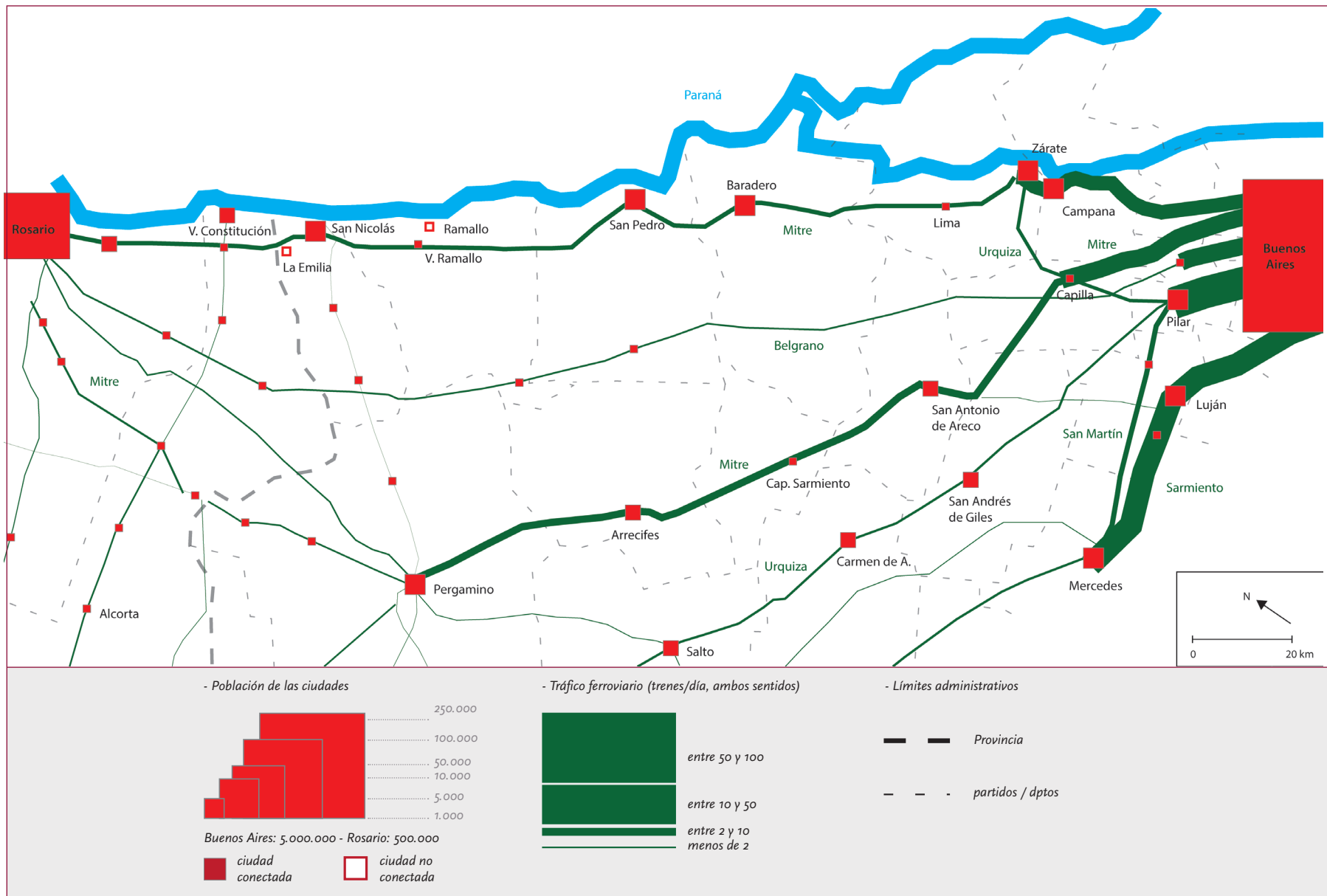
En el año 1981, en plena dictadura militar, la gestión autoritaria se traduce por una fuerte desinversión, el despido del 40 % del personal ferroviario, el cierre de varios tramos y de un millar de estaciones sobre un total de 2400, así como la supresión de la mitad de los servicios de pasajeros (ver foto 19). La extensión de la red nacional es solo de 34 000 km y el número de pasajeros trasladados de 300 millones (Muller, 2007; Raposo, 2009; Schweitzer, 2011).

En el territorio metropolitano, las principales líneas interurbanas experimentan dinámicas diferentes: el tramo Buenos Aires-Rosario de la línea Mitre no presenta una disminución significativa de frecuencia, con 6 trayectos por día, mientras que el tramo Buenos Aires-Pergamino pasa de 13 a 4; además, el tramo operado por la línea Belgrano desaparece y seis estaciones son dejadas en abandono. Lo mismo ocurre con muchos otros tramos (mapa 18).

En cuanto a las líneas metropolitanas, las cifras muestran, de manera general, un aumento de las frecuencias de paso de los trenes.

Respecto de la tasa de conexión a la red, es de 100 % para las ciudades de la red metropolitana que cuentan con más de 1000 habitantes. Para la red interurbana, las cifras son notablemente inferiores: el 45 % de las ciudades que tienen entre 1000 y 5000 habitantes cuentan con servicios ferroviarios, el 71 % para aquellas con entre 5000 y 10 000, el 85 % para las con entre 50 000 y 100 000 (todas a excepción de Villa Constitución) y el 100 % para las que superan los 100 000 habitantes (San Nicolás y Pergamino), pero aún así con menor frecuencia que antes.

La segunda hipótesis es nuevamente confirmada con una correlación significativa de 0,62. Para las ciudades del AMBA, la correlación es de 0,80, mientras que para las ciudades que se encuentran fuera del AMBA es de 0,62.



Mapa 17. Frecuencias y ciudades que cuentan con servicios ferroviarios en 1951



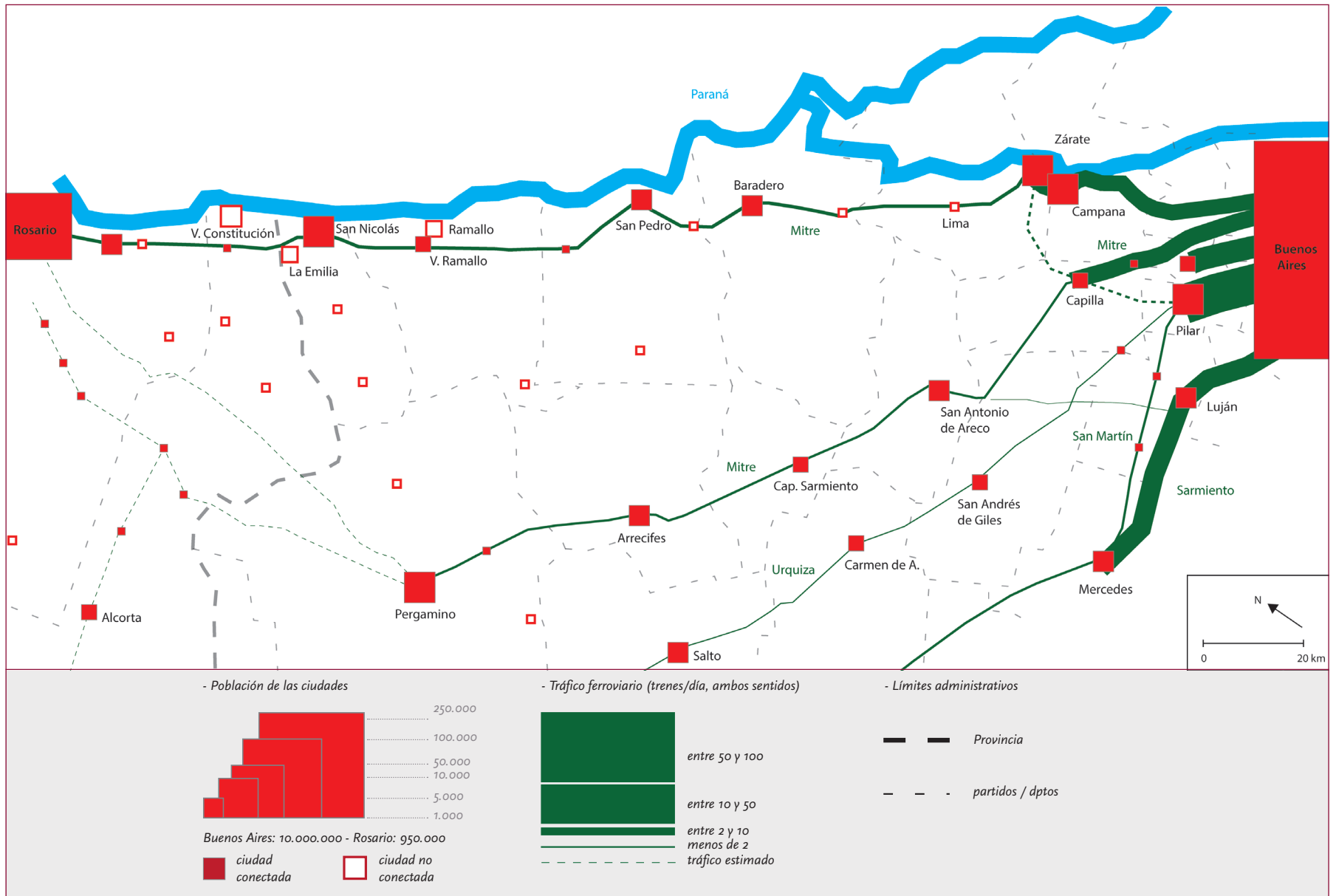
Foto 19.
Paso de tren en Campana.
Massin, 2013



Foto 20.
Estación de Campana,
parada intermedia de la
línea metropolitana Mitre.
Massin, 2010



Foto 21.
Estación de Zárate,
parada intermedia de la
línea metropolitana Mitre.
Massin, 2010



Mapa 18. Frecuencias y ciudades que cuentan con servicios ferroviarios en 1981

La situación en 2008

La situación en 2008 es el resultado de las políticas ferroviarias de la década de los 1990, que consisten en la privatización y en la delegación de la responsabilidad de los tramos interurbanos a las provincias. La extensión de la red nacional es entonces de 30 000 km para alrededor de 400 millones de viajes totales por año, de los cuales solo entre 1 y 2 millones son viajes interurbanos.

En lo que respecta a las líneas interurbanas, el gobierno federal anuncia en 1992 que todos los servicios de pasajeros, a excepción del tramo Buenos Aires-Mar del Plata, dejarán de funcionar un año más tarde, al menos que las autoridades provinciales aceptaran tomar la responsabilidad o eligieran una concesionaria privada para que operara en su nombre. Para las que deciden garantizar el servicio (provincias de Tucumán, Chaco, Río Negro y Buenos Aires), el gobierno remite material ferroviario según el nivel de servicio que prestaba en ese entonces Ferrocarriles Argentinos. En general, el material recibido se encuentra en mal estado, lo que tiene consecuencias notables en la calidad del servicio (Felder, 2001). En 2004 un nuevo operador, Ferrocarril, se encarga de recuperar la línea Mitre en los trayectos Buenos Aires-Rosario-Córdoba y Buenos Aires-Rosario-Tucumán. Sin embargo, subsisten grandes problemas, sobre todo materiales, y las frecuencias siguen siendo muy limitadas. La presencia de numerosos pasos a nivel (más de 0,6 por km para la red nacional), la antigüedad de las locomotoras a diésel y de la señalización es causa de accidentes graves y repetidos⁴⁸; la existencia de tres tipos de ancho de vía y la escasez de líneas electrificadas provocan rupturas de carga. De este modo, según la clasificación de Kohon (2011), el servicio ferroviario argentino se sitúa en el último de los tres niveles tecnológicos: son trenes de “interés social” que circulan en líneas dedicadas al transporte de carga, con velocidades entre 60 y 70 km/h.

En 2008 el trayecto Buenos Aires-Rosario de la línea Mitre ofrece un servicio de tren diario operado por la Unidad de Gestión Operativa Mitre Sarmiento

(UGOMS)⁵⁰ con ocho paradas intermedias; el TMDA es mínimo: 82 pasajeros (CNRT, 2013). Por otra parte, hay cuatro recorridos directos por semana, de ida y vuelta, entre Buenos Aires y Rosario, operados por Ferrocarril, con un TMDA de 264 usuarios desde 2008. En cuanto a los otros recorridos, el ramal Buenos Aires-Pergamino-Rosario de la línea Mitre y la línea Belgrano Norte han dejado de ofrecer un servicio. Por consiguiente, solamente seis estaciones y dos de los tramos interurbanos identificados continúan funcionando: Buenos Aires-Rosario de la línea Mitre y Buenos Aires-Mercedes-Junín de la línea San Martín. En total, solo el 4 % de las ciudades entre 1000 y 5000 habitantes, el 50 % de las entre 5000 y 10 000 habitantes y el 25 % de las entre 10 000 y 50 000 se encuentran conectadas por un servicio interurbano. Se trata exclusivamente de las ciudades del eje principal norte. Ni siquiera Pergamino, que es la tercera ciudad más importante del territorio, con alrededor de 100 000 habitantes, se encuentra conectada por alguna red de pasajeros (mapa 19).

En cuanto a los trenes metropolitanos, seis de los siete tramos son utilizados con frecuencias que varían entre 20 y 200 trenes por día. Los dos tramos Buenos Aires-Moreno-Mercedes de la línea Sarmiento son los que tienen mayor frecuencia, con 201 viajes diarios, seguidos por Buenos Aires-Pilar de la línea San Martín, con 89. Luego sigue Buenos Aires-Villa Rosa de la línea Belgrano, que ha aumentado de manera significativa su frecuencia desde 1951, con una cifra de 53. Para las dos líneas metropolitanas Mitre, las frecuencias son similares a las de 1951 y 1981, entre 25 y 30 desplazamientos diarios (fotos 20, 21 y 22). Solo el tramo Buenos Aires-Pilar de la línea Urquiza se encuentra sin servicio y sus estaciones en estado de abandono. Respecto de las ciudades de más de 1000 habitantes, la tasa de servicio es de 100 %.

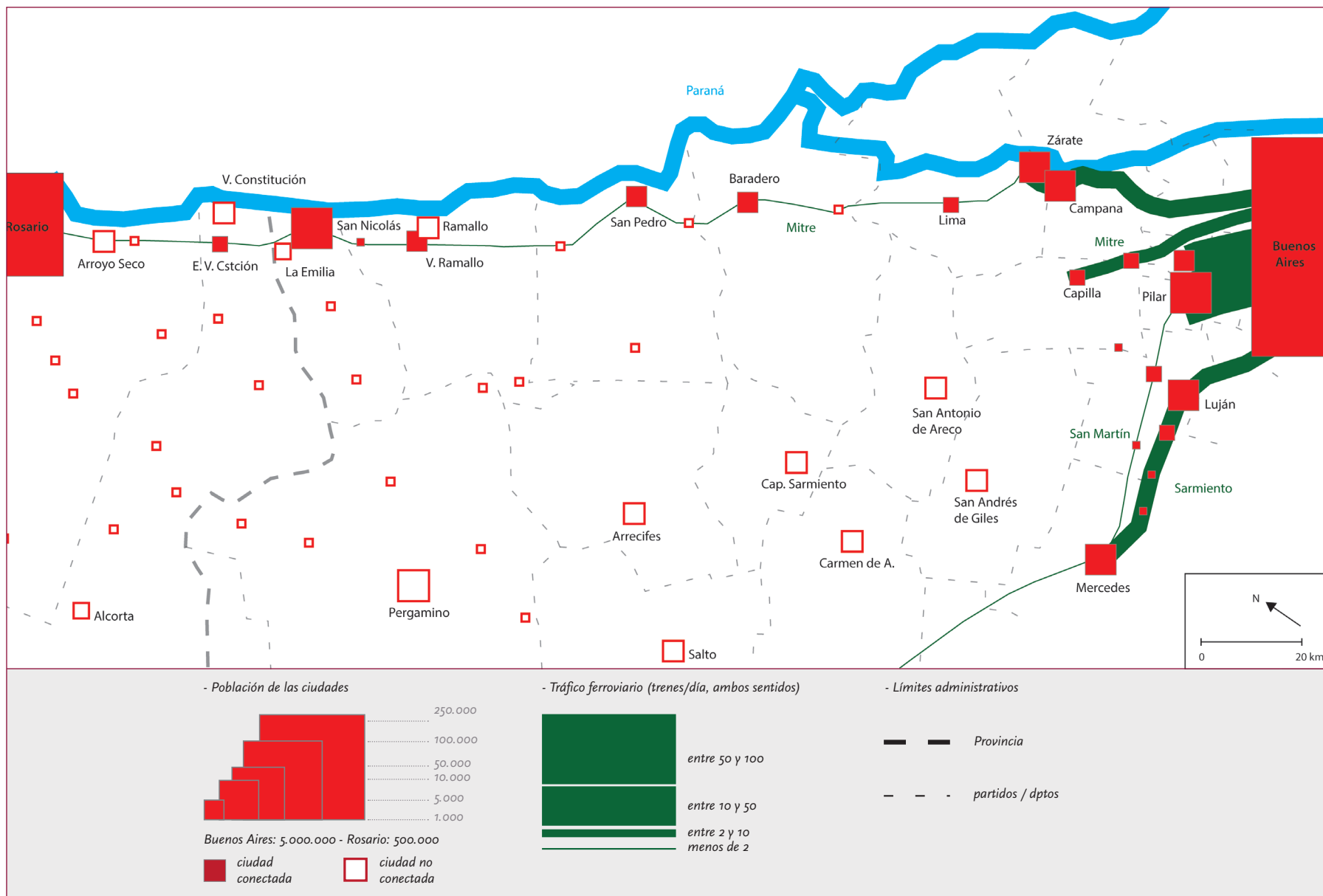
Con respecto a la segunda hipótesis sobre el vínculo entre la población de las ciudades y la frecuencia de sus servicios, la correlación es significativa, de 0,82. Para las ciudades del AMBA, la correlación es de 0,89, mucho más elevada que en las ciudades fuera del AMBA, de 0,45⁵¹: el tren tiene un rol más importante en los desplazamientos de los habitantes de la periferia cercana al área metropolitana que los que se viven fuera de ella.

⁴⁸ Conformado por NCA, concesionaria de redes de carga de la línea Mitre, propiedad del senador Roberto Urquía, y por Ferrovías, concesionaria del servicio de pasajeros metropolitano Belgrano.

⁴⁹ En la red metropolitana se cuentan entre 300 y 400 muertos por año; hay entre 2000 y 3000 accidentes ferroviarios por año a escala nacional.

⁵⁰ Se trata de la Unidad de gestión operativa Mitre Sarmiento (UGOMS), conformada por las empresas Ferrovías y Metrovías, que se encarga, además, de los servicios de tren de pasajeros de las líneas Sarmiento y Mitre.

⁵¹ Como la muestra de las ciudades del AMBA es pequeña, también se ha sometido a test el coeficiente de correlación de Spearman como método específico. Para los dos grupos de ciudades los resultados obtenidos por ambos métodos son coherentes.



Mapa 19. Frecuencias y ciudades que cuentan con servicios ferroviarios en 2008

5. Resultados

El análisis cruzado de los datos demográficos y del tráfico ferroviario, en tres fechas representativas, ha permitido verificar las dos hipótesis. Respecto de la primera, se puede hablar de la degradación de los servicios ferroviarios interurbanos a partir de la década de los 1950 dentro del territorio y corredor metropolitanos; mientras que los servicios metropolitanos han sido mantenidos, e incluso reforzados, en ciertos casos (mapa 20). Así se constata claramente un desequilibrio entre servicios metropolitanos e interurbanos, que se ha ampliado a lo largo de los últimos sesenta años. La diferencia en la evolución de los trenes metropolitanos e interurbanos es muy marcada: básicamente, los primeros se mantuvieron, desempeñando un papel importante para las movilidades pendulares conurbano-centro desde el intenso crecimiento demográfico y espacial del AMBA a finales del siglo XIX (Torres, 2001b); los otros desaparecieron. Otro punto destacable es la estabilidad de la frontera de los servicios metropolitanos.

En cuanto a la segunda hipótesis, que suponía un lazo débil y en disminución, existe una correlación general significativa entre el tamaño de las ciudades y sus servicios en el territorio metropolitano. Un análisis más detallado señala que, para el conjunto de la muestra, el coeficiente de correlación aumenta entre 1951 y 2008; sin embargo, se acrecienta en el caso de las ciudades del AMBA y disminuye en las ciudades fuera del AMBA (salvo entre 1951 y 1981), pero menos que lo esperado. Es decir, la diferencia entre los dos grupos es cada vez más importante: es una confirmación suplementaria de la primera hipótesis (figura 15).

Si el cálculo se hace en “variación de porcentaje” (variación en porcentaje de la población entre dos fechas y variación en porcentaje de los servicios de transporte entre esas mismas dos fechas), una vez más las correlaciones son significativas para la muestra en general. Hay entonces un vínculo positivo entre la variación de la población de una ciudad y la variación de sus servicios de transporte. Por el contrario, los cálculos de correlación para cada uno de los dos grupos de ciudades no dan resultados significativos, con un nivel de significación del 5 %, salvo para el periodo 1951-2008, que muestra también la misma diferencia entre los dos grupos de ciudades.

Las ciudades que han perdido la conexión a la red son, sobre todo, las que tienen menos de 5000 habitantes (de 90 % a 4 %, entre 1951 y 2008) y las que tienen entre 10 000 y 50 000 habitantes (de 100 % a 25 %) (figura 16). Ahora bien, estas ciudades de menos de 50 000 habitantes reúnen los dos tercios de la población metropolitana fuera del AMBA. Esta pérdida de conexión de las pequeñas y medianas ciudades corresponde a una tendencia de largo término, y es difícil identificar

	en “nivel”			en “variación de porcentaje”		
	1951	1981	2008	1951-1981	1981-2008	1951-2008
<i>total</i>	0,62*	0,62*	0,82*	0,57*	0,65*	0,80*
<i>ciudades AMBA</i>	0,69*	0,80*	0,89*	0,57	0,56	0,74*
<i>ciudades fuera del AMBA</i>	0,53*	0,62*	0,45*	0,28	0,24	0,39*

* correlación con un nivel de significación del 5 %.

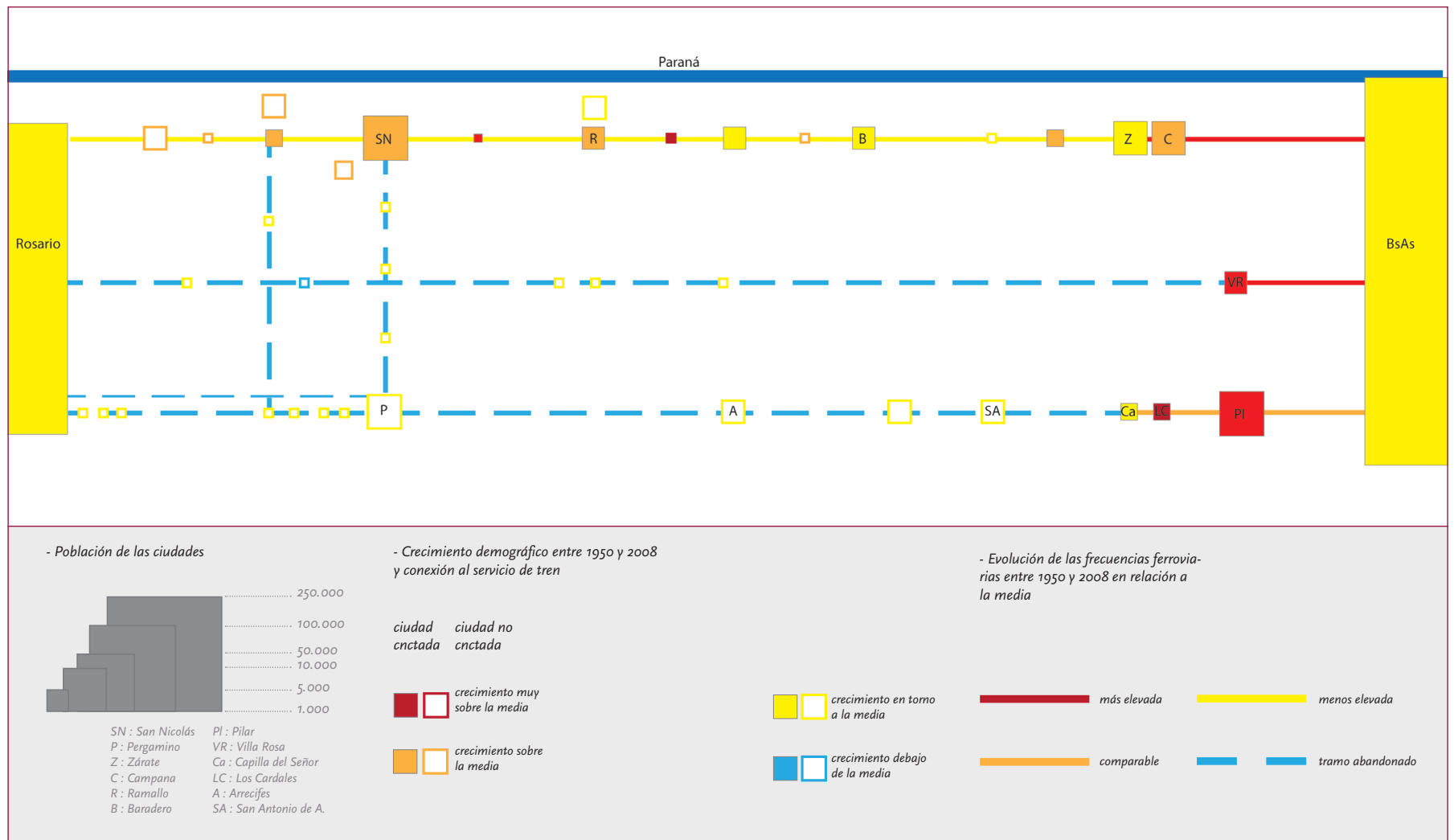
Figura 15. Cálculo de correlaciones

<i>servicio</i>	<i>población ciudad</i>	1951	1980	2012
<i>metropolitano</i>	1 000 - 5 000	100,0 %	100,0 %	100,0 %
	5 000 - 10 000	-	100,0 %	100,0 %
	10 000 - 50 000	100,0 %	100,0 %	-
	50 000 - 100 000	-	100,0 %	100,0 %
	100 000 - 250 000	-	-	100,0 %
<i>total</i>		100,0 %	100,0 %	100,0 %
<i>interurbano</i>	1 000 - 5 000	90,9 %	45,8 %	4,2 %
	5 000 - 10 000	100,0 %	71,4 %	50,0 %
	10 000 - 50 000	100,0 %	85,7 %	25,0 %
	50 000 - 100 000	-	100,0 %	-
	100 000 - 250 000	-	-	100,0 %
<i>total</i>		93,9 %	60,0 %	16,7 %

Figura 16. Porcentaje de las ciudades conectadas por alguna red

claramente el rol de las decisiones políticas y económicas. Se trata más bien de la combinación de varios factores (Muller, 2007), entre los cuales se encuentra el aumento del tráfico por ruta dentro del territorio metropolitano desde 1970.

Ante esta situación, algunos proyectos ferroviarios trataron de reconectar el corredor al tren, pero es una tarea difícil.



Mapa 20. Esquema de síntesis de la evolución de los flujos ferroviarios

6. Los proyectos futuros abortados y las dificultades de mejorar el sistema

El potencial de los trenes metropolitanos

Los trenes metropolitanos de Buenos Aires, con 400 millones de pasajeros anuales y los de San Pablo, con 544 millones en 2008, concentran alrededor del 85 % del tráfico ferroviario metropolitano de las ciudades de América Latina y son un medio de transporte masivo (Kohon, 2011). Sin embargo, la parte modal del tren en los desplazamientos dentro del AMBA representa solo el 6 % del total, frente al 39 % que representa el colectivo. Además esta cifra es similar a la de 1970, cuando representaba el 7 % frente al 54 % del autobús (C3T, 2013). Si alrededor de la mitad de los tramos se encuentran disponibles para los servicios de alta frecuencia, la otra mitad es mucho menos utilizada; solo el 20 % de las líneas está electrificado y la velocidad promedio de los trenes es de 40 km/h (Martínez, 2012). Así los trenes metropolitanos del AMBA son portadores de un enorme potencial con la existencia de 830 km de líneas y de 250 estaciones. Pero este potencial parece ser olvidado por las políticas públicas y el proyecto de *tren bala*, como conexión interurbana, pone en evidencia las dificultades de mejorar los servicios interurbanos.

El costo del tren bala vs. “el tren para todos”

El proyecto del *tren bala* (tren de alta velocidad) de 700 km entre Buenos Aires, Rosario y Córdoba, anunciado en 2006 por el presidente Néstor Kirchner y firmado por USD 5000 millones en 2008 con Alstom y el banco Natixis, ha generado numerosas discusiones sobre la falta de visión política y pragmática sobre la cuestión (Raposo, 2009).

Primero, a pesar de una o dos paradas intermedias, los efectos estructurantes en el territorio según una lógica determinista son muy discutibles, ya que el “efecto túnel” fue comprobado en muchos casos (Gutiérrez Puebla, 2004; Merlin, 2012; Offner, 1993). En un primer momento, el recorrido previsto utilizaría la línea Mitre, luego surgió la opción de la línea Belgrano. Las proyecciones daban una frecuencia anual de alrededor de 4 millones de pasajeros en el tramo sur Buenos Aires-Rosario con nueve viajes diarios de ida y vuelta como mínimo (mapa 21). El proyecto continúa suspendido *sine die* debido a las dificultades de financiamiento, ligadas oficialmente a la crisis financiera de 2008.

Segundo, la principal crítica ha sido social, ya que los detractores consideran el *tren bala* como “elitista, antinacional y antidemocrático” (Tren para todos, 2012) y que no favorecería a las poblaciones más demandantes de viajes cotidianos. También el proyecto evidencia la importancia que ha adquirido el tema de los ferrocarriles en los anuncios políticos, los cuales han recibido opiniones contrarias y alternati-

vas específicas por parte de especialistas y de la sociedad civil. La más mediática ha sido la del movimiento *Tren para todos*, impulsado por el movimiento Proyecto Sur, ligado a Pino Solanas. Esta agrupación reúne desde 2008 diversas organizaciones ferroviarias, políticas y sociales, cuyo objetivo común es “la reconstrucción de un tren para todos como elemento de un proyecto de país para todos”. La petición contra el *tren bala* reunió cerca de un millón de firmas, esto es más del doble del 1,5 % del registro electoral necesario para presentar una iniciativa popular ante el Congreso. La misma prevé invertir USD 3000 millones para reconstruir 7000 km de vías para el servicio de pasajeros y 11 000 km para el servicio de carga, así como aumentar la velocidad media de los trenes a 120 km/h.

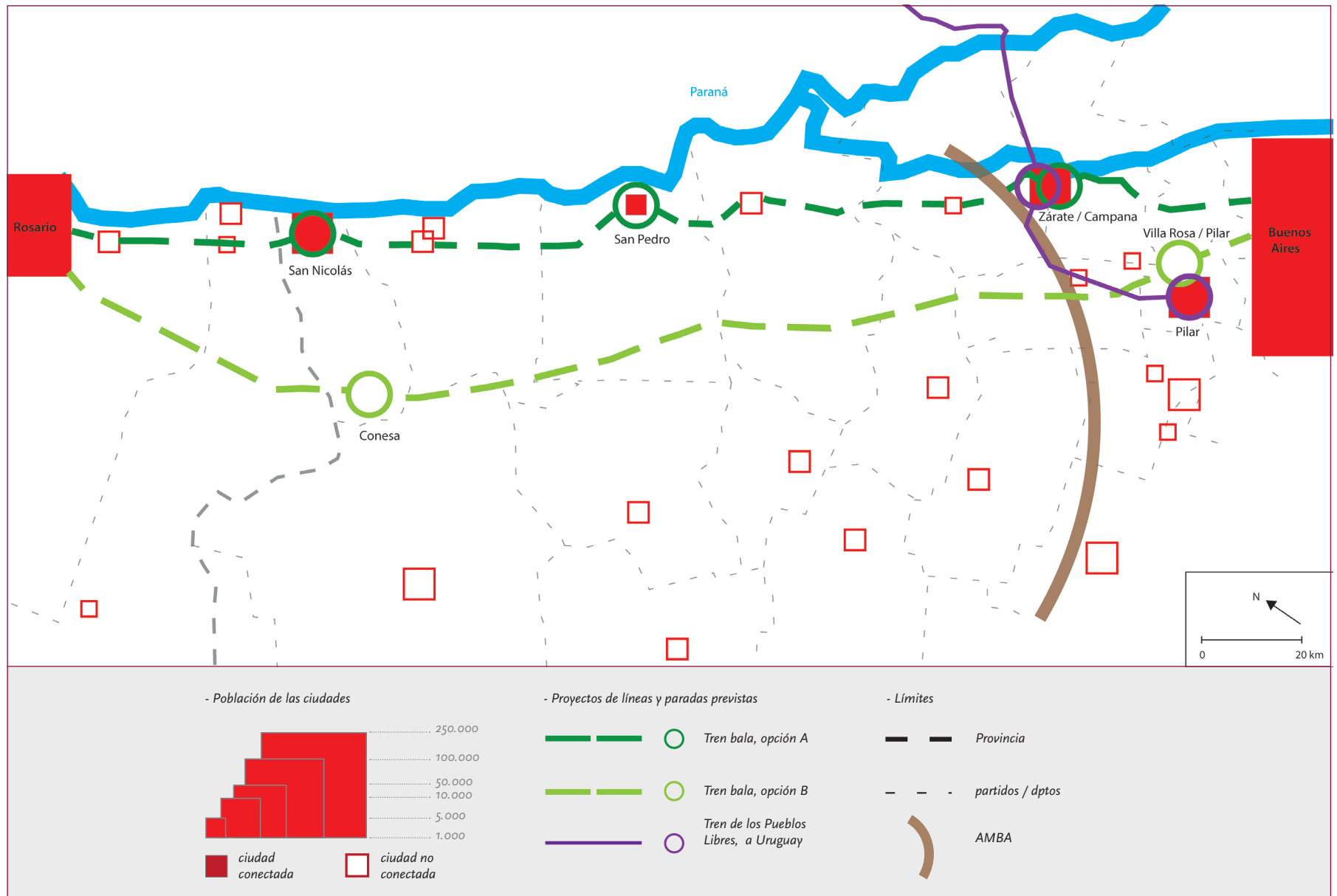
Una vez más, una comparación con Brasil es reveladora: el llamado a licitación para el proyecto del tren rápido de 500 km sobre el relieve accidentado entre las áreas metropolitanas de San Pablo y de Río de Janeiro, de 20 y 12 millones de habitantes, está en debate desde 2004 y ha sido aplazado varias veces. El costo global del proyecto se estima en USD 30 000 millones. Allí también se estudia la posibilidad de reapertura de la antigua línea *Santa Cruz*, que funcionó de 1877 a 1991.

El caso de la conexión ferroviaria con Uruguay

A la vez, las dificultades de llevar a cabo un proyecto de tren interurbano se han observado para la línea internacional *Tren de los Pueblos Libres* de 800 km en la línea Urquiza. La vía ferroviaria entre la Argentina y el Uruguay, que conectaría Buenos Aires con Montevideo por Pilar y Zárate, fue reinaugurada y operada por Trenes de Buenos Aires (TBA) en 2011, 26 años después del último servicio (mapa 21). Las promesas de TBA de un servicio diario fueron olvidadas rápidamente y, luego del accidente de la estación de Once, que provocó 51 muertos y más de 700 heridos en un tren metropolitano TBA, el poder federal le retiró sus concesiones en 2012. El servicio aún no ha sido restablecido.

Frente a estas dificultades, las perspectivas de especialistas, particularmente la de Martínez (2012), recomiendan consolidar los servicios metropolitanos y mejorar por efecto rebote los servicios interurbanos, reforzando los 800 km de red existentes y el material ferroviario para llegar a un modelo parecido al RER parisino⁵², previsto desde hace más de 40 años. Esto pasaría también gracias a la creación de una autoridad organizadora y metropolitana de los transportes, de la cual se habla desde 1970 y que el accidente de Once ha reintroducido en la agenda política, sin que haya sido instituida hasta ahora.

⁵² El RER es la red ferroviaria exprés regional, que se refiere al sistema de trenes de cercanías propio de la aglomeración parisina.



Mapa 21. ¿El futuro del corredor metropolitano?

7. Conclusión del capítulo: las movilidades en el corredor metropolitano como marcador territorial y social

El abordaje por las movilidades apareció muy eficiente para identificar las cuatro unidades funcionales, con un predominio de lógicas de flujos paralelos al eje autopista 9-ferrocarril-Paraná. El análisis de las dinámicas del tráfico vial muestra que se encuentra en un momento de muy elevado crecimiento dentro del AMBA, en el elevado crecimiento dentro del corredor metropolitano y en crecimiento moderado en el resto del territorio metropolitano. Paralelamente, las dos redes ferroviarias estudiadas, que comparten sus infraestructuras y sobre las cuales operan las mismas concesionarias, tienen dinámicas opuestas: decrecimiento en el caso de la red interurbana y crecimiento moderado en el caso de la red metropolitana. De ahí se pueden dibujar los contornos de las cuatro unidades geográficas. En el esquema de síntesis (mapa 22), se ve claramente la existencia de un corredor metropolitano marcado por un doble movimiento: la casi desaparición del uso del tren y un crecimiento muy importante y rápido del uso del auto. Así el corredor se opone a la parte sur del territorio metropolitano sin conexión a la red ferroviaria fuera de los límites del AMBA y con un tráfico vial menos intenso. También aparece una frontera con el AMBA alrededor de la línea que une Zárate, Capilla del Señor, Pilar, Luján y Mercedes, y eso, ya desde 1951.

Estas fronteras territoriales del corredor tienen que ser consideradas también como fronteras socioeconómicas, ya que las movilidades constituyen un potente medio de inclusión y exclusión social. Hoy, se corresponden con los límites de los servicios de autobús (Kralich, 1995) y de trenes metropolitanos especiales: desde 2011 hay servicios de líneas regulares de autobús que operan en Zárate y Campana (línea 194 PLUS, con 10 000 pasajeros diarios) y servicios “diferenciales” de trenes que permiten viajar más rápidamente y con mayor comodidad, pero por un precio más elevado. La innovación se lleva a cabo para las clases más adineradas; mientras que, a pesar del aumento en las frecuencias, el servicio común tiene dificultades, sobre todo de seguridad y puntualidad.

Esta situación actual es un gran cambio respecto del proceso precoz de metropolización de Buenos Aires desde finales del siglo XIX, momento en que, caso destacable en América Latina, el uso masivo del ferrocarril, asociado al tranvía y más tarde al subterráneo, garantizaba la movilidad de todas las clases sociales dentro de la metrópolis. Como resalta Gutiérrez (2009), el transporte público, que era fundamental para los desplazamientos urbanos en los años 1970, ya no logra satisfacer la demanda de viajes y no es un sustituto del automóvil. Por lo tanto son las poblaciones de las ciudades que se encuentran fuera del AMBA las que más sufren estas transformaciones, puesto que no pueden contar con un servicio regular y confiable. Es cierto que éste ha sido remplazado parcialmente por ser-

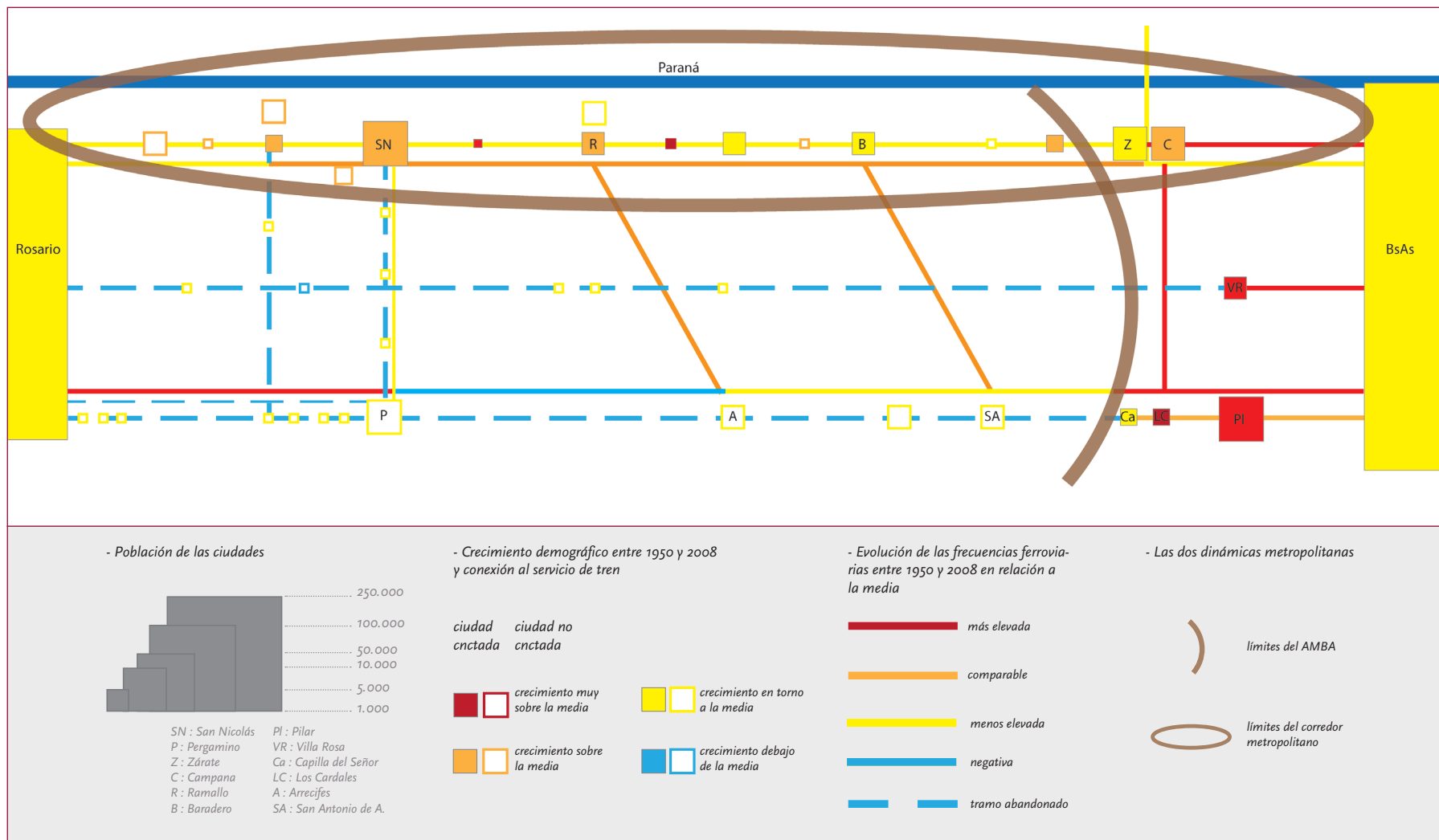
vicios privados de autobús y de *remís* y, sobre todo, por el automóvil individual, pero se trata de modos mucho más “diferenciantes” o “selectivos” en términos socioeconómicos⁵³ (Abba, 2015). En consecuencia, en el contexto de las dinámicas metropolitanas, hay una segmentación social y espacial creciente en relación con el acceso a la movilidad.

Hoy, el uso del auto en el territorio metropolitano, que crece por encima del promedio del resto de los medios alternativos de transporte (Blanco, Bosoer & Apaolaza, 2014: 7), lo estructura profundamente, lo que conlleva grandes preguntas en términos socio-económicos y de medioambiente. En efecto, una movilidad basada en y dependiente del uso del auto particular, además de ser mucho menos ecológicamente sustentable, es un verdadero discriminante entre las grupos sociales y un potente factor de exclusión (ver por ejemplo los trabajos sobre el desempleo de las personas no motorizadas). También se recuerda aquí la importancia de los trenes para el “equilibrio del territorio” –para retomar el nombre de un proyecto en Francia⁵⁴– ya que sostienen y mejoran las circulaciones pendulares en el territorio metropolitano, en una configuración social y ecológicamente sustentable.

53 En el corredor metropolitano, los servicios de la empresa Chevallier (en este caso llamado Chevallier Metropolitana) son los más frecuentes y usados. En particular se identifican las líneas 194 y 228. La 194 abarca el ramal Buenos Aires (Plaza Once) - Zárate y cuenta con un servicio cada 15 minutos (en el sentido Zárate-Buenos Aires). En diciembre de 2012, un pasaje salía 33 pesos contra 5 pesos en tren. (<http://www.diariolavozdezarate.com/2012/08/06/viajar-en-tren-mas-carro-desde-hoy/>).

La línea 228 une Puente Saavedra a San Nicolás, pasando por Ramallo, San Pedro, Baradero, Zárate, Campana y Escobar. En San Pedro, salen 20 micros por día a Retiro, entre ellos la mitad son directos.

54 El convenio *Trains d'équilibre du territoire* (Trenes de equilibrio del territorio) es un proyecto de “interés nacional” en el cual el Estado nacional le aporta 400 millones de euros por año a la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (SNCF) para garantizar que continúen funcionando 40 líneas ferroviarias usadas diariamente por cien mil personas, pero no rentables para la SNCF. El objetivo es asegurar un servicio cotidiano para las ciudades no conectadas el servicio de alta velocidad y así evitar el “enclavado” de regiones. En particular, la mitad de los volúmenes ferroviarios se encuentran en el área metropolitana de París en su sentido más amplio (*bassin parisien* con la línea Paris-Ruan).



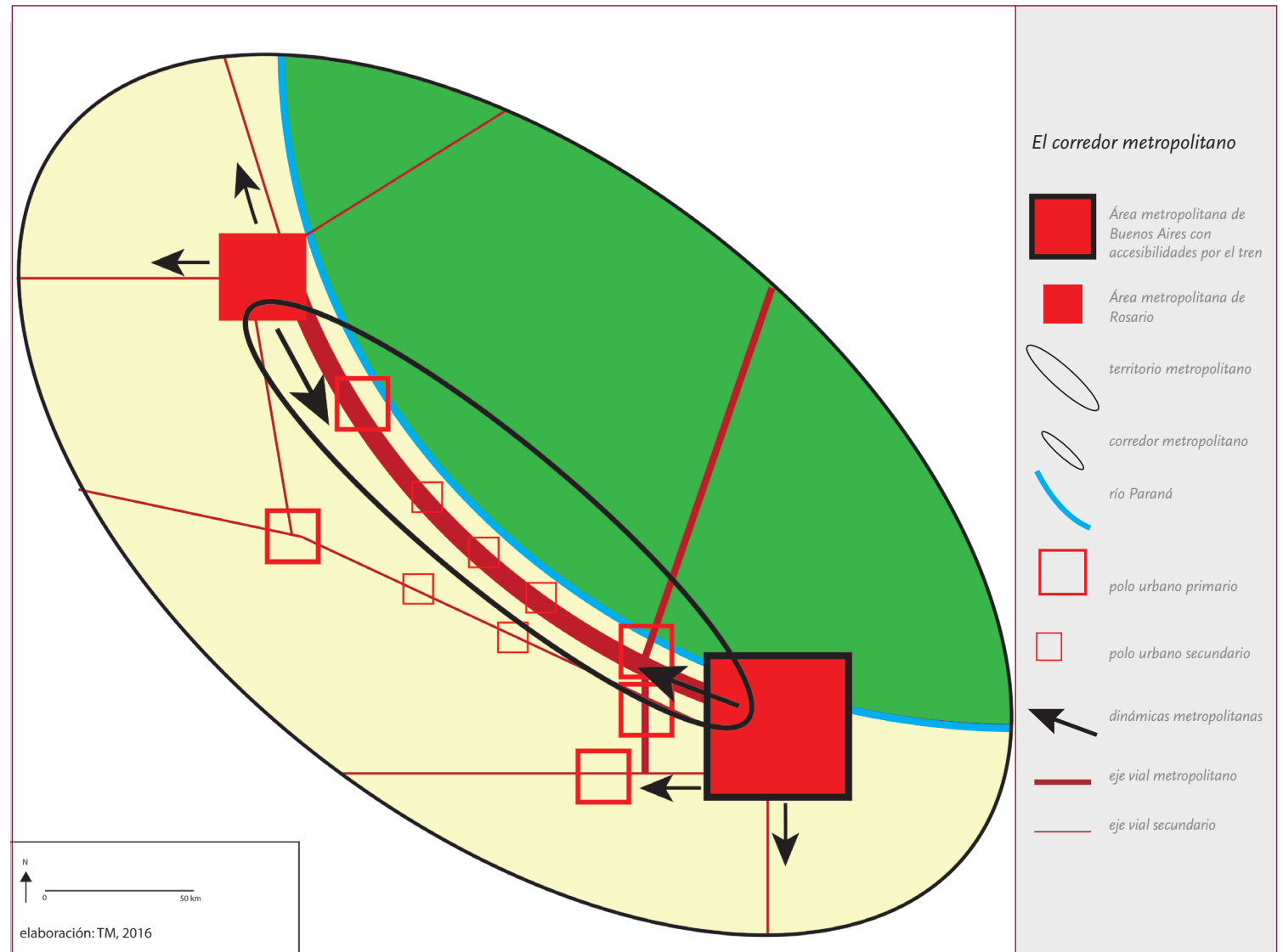
Mapa 22. Esquema sintético de la evolución de los flujos ferroviarios y viales en el territorio metropolitano

Conclusión de la primera parte: identificación de un corredor con una dinámica metropolitana propia y con desafíos de movilidad

En esta primera parte confirmamos la existencia de cuatro unidades que conforman el territorio de estudio. El corredor, que articula las dos áreas metropolitanas, es un espacio metropolizado, con una unidad (continuidad y linealidad del río y del litoral) y gradientes de metropolización (la metropolización no es un umbral).

Más allá de los datos demográficos que son poco significativos, son las movi-
dades cotidianas las que proveen pautas para identificar las dinámicas territoria-
les. Por lo tanto llamamos el territorio intermedio que une Buenos Aires y Rosario,
corredor metropolitano, entendido como un espacio definido por los flujos de mo-
vilidad que han ido imprimiendo dinámicas distintas en las dos metrópolis (figura
17). En este sentido, una dimensión de la metropolización es el crecimiento de-
mográfico de la periferias metropolitanas que no disponen de buenos servicios de
movilidad. Dicho de otra forma, las movi-
dades metropolitanas conllevan fuertes
segmentaciones socioeconómicas, además de desafíos medioambientales. En este
marco queremos recordar la importancia del transporte público –y del tren en
primer lugar en el corredor– para una organización metropolitana justa desde un
punto social, económico y medioambiental.

Figura 17.
Esquema del corredor
metropolitano



Parte 2.
Una territorialización incompleta

Esta segunda parte trata de la divergencia entre, por un lado, la constitución del territorio localizado entre Buenos Aires y Rosario como un espacio metropolizado, insertado en las redes económicas mundiales de manera precoz, y, por otro, la ausencia de visión planificadora. **La hipótesis es entonces que el corredor no es objeto de una “territorialización”. En otras palabras, suponemos que no se trata de un espacio pensado o concebido** para retomar las categorías de Lefebvre (1974), o de un territorio que no da lugar a “palabras” o “discursos” (político, institucional...) para seguir a Foucault (1966).

Basándonos en Thiard (2003), la territorialización pasa por tres elementos: la identificación, la apropiación y la gestión del territorio. Más precisamente, agregamos que la identificación es un proceso *top-down*, descendiente, y puede ser política, institucional, jurídica... La apropiación se puede hacer en un esquema *bottom-up*, ascendiente: se trata entonces de un proyecto común de territorio, desarrollado sobre todo por los actores locales; el territorio se dota de un destino político, como resultado de voluntades locales, sin que exista necesariamente un objeto institucional específico. La gestión o regulación (en el sentido inglés de *policies*, distinto de *politics*) es una combinación entre estas dos dimensiones: la existencia de políticas territoriales federales o provinciales o de dispositivos financieros, por ejemplo.

El método usado en esta parte es principalmente un análisis crítico de los documentos de planificación existentes. Para nosotros, reflejan visiones reduccionistas y limitan una conceptualización adecuada de este espacio.

Constituido como litoral portuario a fines del siglo XIX e insertado en las dinámicas demográficas y metropolitanas de Buenos Aires y Rosario (IV), el corredor comienza a despertar el interés de las instituciones federales de planificación a partir de los años 1950. Así las tentativas de conceptualizarlo se acompañan por una fuerte política de industrialización en la zona. Da lugar a dos figuras que siguen vigentes hasta hoy: el eje fluvial industrial para hablar estrictamente del espacio intermedio, que a la vez se considera en una escala más chica, insertado en una megalópolis (V). Finalmente, hoy no existe una representación política o institucional de este espacio, situación que parece difícil cambiar (VI).

IV. El desarrollo territorial del norte bonaerense y la metropolización de Buenos Aires y Rosario

Este capítulo explica, a grandes rasgos, cómo se fue estructurando el territorio del norte bonaerense a partir de las transformaciones en esta zona desde la conquista española. Se muestra la construcción gradual desde el norte: el crecimiento de Buenos Aires, luego el de Rosario y finalmente el de las localidades más pequeñas entre las dos ciudades, en un espacio intermedio. A fines del siglo XIX el desarrollo rápido de varias ciudades industriales y portuarias, a lo largo del río Paraná y bien conectadas a Buenos Aires y Rosario, ha dado lugar a la constitución de un territorio central para el país.

1. Una constitución progresiva desde el norte del país

Antes de la llegada de los conquistadores españoles en el siglo XVI, las orillas del Río de la Plata estaban ocupadas por pueblos de cazadores y recolectores. Durante la colonia, con el ingreso de expediciones provenientes de los países andinos, la población de origen europeo que se empieza a asentar en la Argentina lo hace en el territorio norte (George, 1968: 259). Por esta razón, las primeras ciudades coloniales aparecen en esa zona del país, y es recién en el siglo XVIII que el centro de gravitación, administrativo y político, se traslada hacia el Río de la Plata y Buenos Aires. Cabe resaltar que, a partir de la importancia que adquiere esta zona, la estructuración en el norte del territorio bonaerense se consolida gracias a las transformaciones sucesivas en tres espacios: Buenos Aires se afianza como centro económico y político, y continúa su proceso de desarrollo como metrópolis; Rosario presenta un importante crecimiento demográfico y portuario-industrial; las ciudades medianas empiezan a constituirse en red entre estos dos territorios.

La conquista española: la fundación de las primeras ciudades y de los caminos reales desde el Perú (siglo XVI)

La conquista de América es una empresa de principios del siglo XVI. En ese contexto, los conquistadores españoles llegan por primera vez al Río de la Plata en 1516, veinticinco años después de la llegada de Colón. Una prioridad de la exploración es encontrar un camino que sea más directo y seguro que la ruta del Pacífico para sacar las riquezas del recién descubierto Perú. En el modelo territorial adoptado se necesita un puerto que vincule a América del Sur con España (Arrese, 2002; Romero, 2010, 2012). Se elige a Callao, cercano a Lima, pero tiene el inconveniente de dificultar el traslado los productos desde el interior del Imperio: hay que recorrer una difícil travesía terrestre entre el Atlántico y el Pacífico. Por este motivo, nace el proyecto de construir un establecimiento con comunicaciones ágiles con España,

por lo que se realizan diferentes exploraciones en el territorio del Río de la Plata. Con ese objetivo, en 1536, Pedro de Mendoza dirige una flota española hacia el Río de la Plata y funda en sus orillas la ciudad de Buenos Aires. Pero ella, sometida a hambrunas y envuelta en conflictos con los indios querandíes, es rápidamente destruida por los propios españoles. Desde ahí parte entonces un pequeño grupo de conquistadores, remontando el río Paraná, hasta llegar al territorio donde fundan la ciudad de Asunción en 1537, la cual prospera pero sin que la ruta hacia al Perú se haya descubierto.

La dificultad de fundar un puerto en el Río de la Plata da lugar a otro modelo de estructuración espacial y económica del Virreinato del Perú. Los conquistadores españoles realizan numerosas expediciones, con la misión de ingresar en el territorio norte, en las que logran reducir a los diaguitas y, en 1547, llegan hasta las orillas del Paraná. Primero se establecen en Santiago del Estero (1553), San Miguel de Tucumán (1565) y Córdoba (1573). Luego fundan Salta (1582), la Rioja (1591) y Jujuy (1593). De esta forma, se consolida el Camino Real del Perú y se constituye como la vía de comunicación más importante del Imperio. También se establecen vías secundarias: la primera es trazada por los conquistadores que vienen de Chile, quienes fundan Mendoza (1561) y San Juan (1562). La segunda se inicia desde Asunción hacia el sur y usa a la vez la vía terrestre y fluvial por el Paraguay y el Paraná; en sus orillas, Juan de Garay funda la ciudad de Santa Fe en 1573.

De esta forma, se puede observar que, en el siglo XVI, la conquista de la Argentina y la fundación de sus principales ciudades no surge como un movimiento desde el litoral hacia el interior, sino más bien como un descenso gradual de los españoles desde el Alto Perú y Asunción hacia el estuario del Río de la Plata (Guibert & Velut, 1998). Por otro lado, Juan de Garay, luego de la fundación de Santa Fe, decide repoblar Buenos Aires y, en 1580, sale desde Asunción un grupo de soldados que fundan por segunda vez la ciudad. Así, Buenos Aires se constituye en una de las escasas puertas de acceso entre el interior y el mundo dentro del esquema territorial de la América española (Arrese, 2002). Sin embargo, poco después, la metrópolis decide inhabilitar el puerto de Buenos Aires y prohíbe el comercio directo con España, lo que favorece la actividad contrabandista.

La gobernación del Río de la Plata y el Virreinato: crecimiento de Buenos Aires y primeras ciudades bonaerenses

A pesar del éxito de su segunda fundación, la ciudad de Buenos Aires sigue manteniendo durante el siglo XVII su condición de “aldea”. Los intercambios con el Alto Perú durante ese periodo se encuentran limitados por la duración del viaje y, como consecuencia, el comercio empieza a dirigirse, de manera ilegal, hacia Brasil. Es a partir de 1617, cuando se crea la gobernación, que Buenos Aires adquiere mayor

autonomía y paulatinamente consolida su posición en la zona, polarizando las vías comerciales (Velut, 2002: 52 y 60). De ahí que, a principios del siglo XVII, la ciudad se convierte en un gran centro de contrabando: las mercancías son llevadas hasta Potosí y los vendedores traen de regreso la plata del Perú (mapa 23). Varias décadas después, recién en 1776, se asientan sus destinos político –la ciudad es nombrada capital del Virreinato del Río de la Plata– y comercial –con la promulgación de las primeras legislaciones de libre comercio.

En paralelo, a inicios del siglo XVII surgen los primeros núcleos urbanos en la orilla del bajo Paraná mediante tres formas: reducción, fortín y ciudad puerto. En primer lugar, aunque la mayoría de las reducciones de los siglos XVII y XVIII no logran perdurar –como Baradero (1615) y Quilmes (1660)– estas dan lugar a asentamientos urbanos (Chiozza, 1978: 38). En segundo lugar, la mayoría de las ciudades pampeanas nacen del fortín como respuesta al recrudescimiento del malón⁵⁵. Un ejemplo es el fortín de Arrecifes, que fue poblado en 1730, mientras que en la década de los cincuenta se inaugura la etapa urbanizadora de los fortines de Areco, Salto y Magdalena y de Pergamino en 1770, donde se desarrollan la ganadería y la agricultura (Garavaglia, 2000). Aparecen también algunos poblamientos en el sur santafesino. Todos estos asentamientos se establecen en espacios restringidos con poblaciones iniciales sumamente pequeñas, pero que no dejan de crecer y constituyen comandancias de línea militar fronteriza que llegan hasta Mendoza (Chiozza, 1978: 38). En tercer lugar, otro modelo de desarrollo de asentamientos urbanos se forma alrededor de la estructura y actividad del puerto. En el norte de Buenos Aires, a partir de las quintas suburbanas que rodean la ciudad, gran parte de la ribera es utilizada para la agricultura. De esta forma, las barrancas húmedas del río son ocupadas y algunos chacareros siembran cereales y crían ganado para el consumo de los porteños. La producción santafesina, por su parte, es eminentemente costera y es transportada por vía fluvial rumbo a Corrientes y Asunción, o por el sur hacia Buenos Aires. La facilidad de transportar por agua los cereales y el cuero estimula la formación de puertos fluviales sobre el Paraná: Barrancas, Rosario, San Nicolás y San Pedro son algunos ejemplos de asentamientos que se desarrollan sobre esta forma en el periodo 1740-1770, etapa que coincide con un crecimiento porteño sostenido (mapa 24).

La creación en 1776 del Virreinato de la Plata consagra a Buenos Aires como capital política, pero también como la principal puerta de entrada al Imperio español, cuyo centro de gravitación se traslada desde los Andes al Atlántico. Comienza así un periodo de gran prosperidad mediante el surgimiento de actividades comerciales libres con otras ciudades, especialmente con las que están ubicadas en las

orillas del Paraná (Forget, 2012). De esta manera, Buenos Aires se transforma en un importante puerto consumidor de productos manufacturados que provienen principalmente de Gran Bretaña y ya no depende de las otras ciudades para asegurar su prosperidad, mientras que se vuelve un intermediario imprescindible para ellas (Velut, 2002: 62). Además, su atracción en las regiones lejanas del interior comienza a fortalecerse, aunque las guerras de independencias frenan este proceso. De ahí que las ciudades del Cuyo mantengan relaciones comerciales más estrechas con Chile y las del norte con el Alto Perú, y no con el Río de la Plata (Denis, 1920: 431).

Por otro lado, Buenos Aires se vuelve también un punto estratégico frente a la influencia portuguesa, cada vez más vigorosa desde el nordeste. Desde un punto de vista administrativo, Buenos Aires pasa a ser una de las cuatro ciudades más importantes del mundo colonial: sede de un virrey y de la Audiencia (alto tribunal de justicia), así como de importantes autoridades eclesiásticas y militares (Otero, 2012: 13). La ciudad experimenta un exponencial progreso y recibe una fuerte inmigración: llega a tener unos 40 000 habitantes en 1800. En su entorno directo, la fundación de nuevas ciudades continúa el desplazamiento de la frontera hacia el sur, hasta llegar al río Salado alrededor de 1800. En ese año, casi todos los núcleos urbanos actuales del litoral ya están constituidos, excepto Ramallo y Campana.

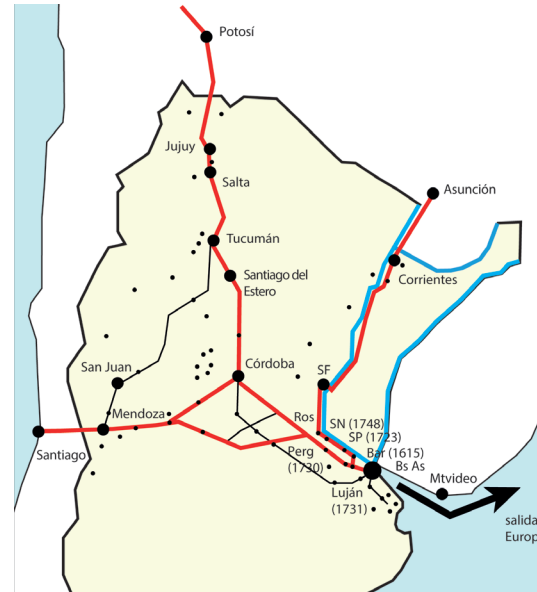
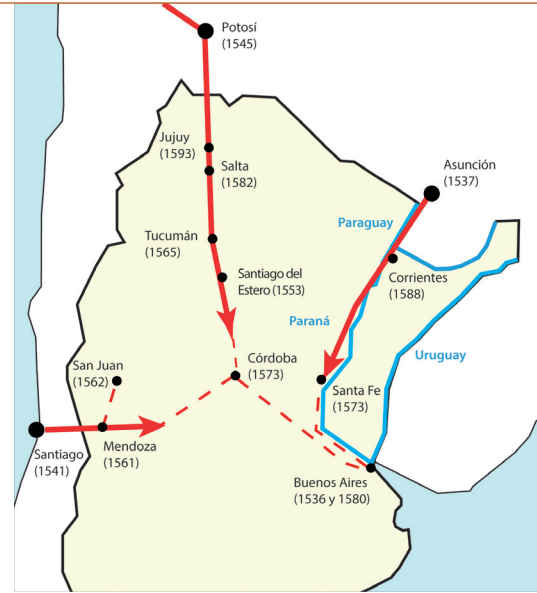
⁵⁵ *Táctica militar ofensiva empleada por diversos pueblos indígenas que consistía en un ataque rápido y sorpresivo.*



siglo XVI



siglo XVIII



El modelo territorial en los siglos XVI y XVIII

- ciudades principales
- principales rutas comerciales
- - - principales fronteras
- N
↑
0 2000 km
- ciudades secundarias (año de fundación)
- caminos secundarios
- ➔ acercamiento gradual de los españoles hacia Buenos Aires
- N
↑
0 300 km
100 km

fuentes: Randle (1981), Gaignard (1989), Velut (2002) y Gelman (2012) / elaboración: TM, 2013

Mapa 23.
El modelo territorial en los siglos XVI y XVIII

La era criolla (1810-1880): organización nacional y nacimiento de una metrópolis

La independencia de la Argentina, así como de las otras colonias del Imperio español en América, es el resultado, en gran medida, de las guerras napoleónicas que fueron emprendidas a principios del siglo XIX en los territorios de España y Portugal. En ese contexto, las ideas de la Revolución francesa tuvieron cierta influencia en los primeros movimientos independentistas y, como consecuencia, en la posterior creación de las primeras juntas de gobierno.

En mayo de 1810, después de una serie de acontecimientos conocidos como la Revolución de Mayo, se realiza en Buenos Aires un cabildo abierto, que instala una Primera Junta de Gobierno Local y desconoce la autoridad del Virrey español. Se abre entonces un complejo proceso que culmina seis años más tarde, cuando, en 1816, un Congreso reunido en Tucumán proclama la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata. A partir de ese momento, se inicia una nueva etapa política que se extenderá durante varios años hasta consolidar la formación del Estado argentino. Según Velut (2002: 62), de este proceso surgen cuatro dimensiones principales en las evoluciones territoriales del país: fijación de las fronteras y rápido desmantelamiento del virreinato; conflicto casi permanente entre Buenos Aires y las provincias del interior, es decir, entre unitarios y federales; conquista gradual de los territorios ocupados por los indios; e inicio de la organización de la economía exportadora. Estos cuatro temas siguen vigentes hasta 1880 cuando llega al poder la generación política del ochenta, reconocida por propiciar una fuerte dinámica comercial que impulsa el crecimiento económico.

De la “Gran Aldea” a la metrópolis del Sur: la inserción en los flujos globalizados

Durante el periodo de la independencia, la ciudad de Buenos Aires asume un importante protagonismo político y desde ahí se toman las principales decisiones relativas a la nueva organización de las Provincias Unidas del Río de la Plata, en un complejo escenario de conflictos externos e internos. No obstante, la ciudad continúa su expansión económica sobre la base de las crecientes rentas de la aduana y gracias a la consolidación de su área productiva, hasta que su inserción en el mercado mundial determina la pujante radicación de capitales ingleses en la segunda mitad del siglo XIX. En el mismo periodo, según datos del primer censo nacional (INDEC, 1869), la ciudad duplica su población hasta alcanzar los 178 000 habitantes (figura 18). En simultáneo, surgen aspectos simbólicos y arquitectónicos que representan el ingreso de la ciudad en la “modernidad”, opuesta al carácter de “gran aldea” que tenía previamente (Giunta, 2000). Precisamente, en el periodo de 1850-1880, la ciudad experimenta un proceso acelerado de extensión material y de transformaciones urbanísticas, que se adelanta incluso a la adquisición de las funciones administrativas propias de una metrópolis (Carré, 2013). Durante el siglo XIX, Buenos Aires es

la segunda ciudad con mayor población en toda la región, solo superada por Río de Janeiro (Scobie, 1977).

Auge de Rosario

Por su parte, Rosario es fundada oficialmente en 1852, fecha en que adquiere el rango de ciudad, un año antes del aislamiento político de Buenos Aires. Su fortuna, su independencia económica, su crecimiento poblacional acelerado, así como su conversión en un importante puerto⁵⁶ se realizan en una década (Denis, 1920). En 1858, cuenta con 10 000 habitantes, de los cuales el 22 % son extranjeros; mientras que, en 1869, alcanza los 23 000 habitantes y el 25 % proviene de otros países (Provincia de Santa Fe, 1900; Prieto, 1999). Con respecto al transporte, Rosario encabeza la línea de los ferrocarriles del oeste y noroeste, cuya organización marca durante un largo periodo, y profundamente, el trazado de la red ferroviaria argentina (Denis, 1920: 435). Esta situación cambia recién hacia 1890 con la construcción de la línea desde Buenos Aires hacia Rosario y de Buenos Aires hacia Mercedes.

Constitución del sistema de las ciudades del litoral

Los otros asentamientos de población del territorio obtienen, poco a poco, el título oficial de ciudad (Zárate en 1854, luego Campana, Ramallo, La Emilia, Villa Constitución, Empalme Villa Constitución y Gdor. Gálvez). Los datos demográficos en esta zona indican que, en 1869 (INDEC, 1869), San Pedro y Zárate tienen más de 2000 pobladores, mientras que San Nicolás tiene casi 6000. Pocos años después, en 1895, Baradero alcanza los 3500 habitantes; Campana, San Pedro y Zárate los 5000 y San Nicolás los 12 500.

Así al final del periodo de organización nacional, se observan las premisas del corredor del litoral, con varios centros urbanos, bien conectados entre ellos⁵⁷, que se consolidan sobre un modelo estructurado en tres dimensiones: ferrocarriles, industrias (primeros frigoríficos y destilerías del país), y puertos de ultramar, impulsados por la apertura del Paraná para la navegación. Carballo (2004: 26) indica que en un solo día fueron contados 47 buques de ultramar en Campana, a fines del siglo XIX. Las figuras 19 y 20 son la prueba de la inserción de la zona en los flujos mundiales. El aviso publicado en la Nación en 1875 observa que “el comercio inglés que nunca se equivoca ha elegido el Puerto de Campana como el futuro Puerto de Buenos Aires”, ya que “la carga va directamente del buque al vagón que puede ser transportado a Buenos Aires o a cualquier punto de la Provincia en el mismo vagón por las diversas líneas férreas que empalman con el ferrocarril a

⁵⁶ La Confederación (1853-1861) establece en Rosario su puerto oficial.

⁵⁷ Ver Carballo (2004: 32).

Campana”. La segunda figura detalla las fechas de salida de los servicios de barco desde Hamburgo hasta Brasil y el Río de la Plata; los que llegan a Rosario siempre paran en San Nicolás. Entonces la zona se conecta con el comercio mundial, en el proceso de la globalización del siglo XIX, mientras que la mayor parte del territorio de la pampa todavía está dominada por tribus araucanas⁵⁸. A pesar de este “corte territorial” muy marcado, la puesta en valor de la parte norte es tan fuerte que la pampa se torna el mayor centro de producción de la región en menos de una generación (Denis, 1920: 431).

Buenos Aires, la capital de América Latina

En 1880, con el proceso de federalización, la ciudad de Buenos Aires pasa a formar parte de la jurisdicción del Poder Ejecutivo Nacional y deja de ser la capital de la provincia homónima. Este es un caso significativo para la época, como también sucede en México, donde la capital política coincide con la capital histórica y es, a la vez, la principal ciudad del país. Pero Buenos Aires se ve privada de sus prerrogativas políticas por tener un estatuto híbrido donde el intendente es nombrado por el Presidente de la República y por el Concejo deliberante, simple delegación del poder legislativo nacional (ver la tesis de Prévôt-Schapira, 2001). Desde ese momento hasta ahora, la división política entre la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires hace imposible una gestión metropolitana única. Contemporáneamente, la ciudad experimenta un crecimiento sostenido con la llegada de millones de inmigrantes. Por su parte, la organización estructural de los ferrocarriles describe un abanico que confluye hacia el puerto de Buenos Aires, de donde se exportan los productos con destino a Europa: cereales, carne y lana. La ciudad, como corazón de la pampa, se convierte en una ciudad cosmopolita, la más grande de América Latina y del hemisferio sur. En esta etapa de crecimiento se constituyen los servicios urbanos: en 1869 Bateman dirige las primeras obras de construcción de cloacas y provisión de agua potable; y en 1873 se decreta el impuesto al alumbrado, barrido y limpieza en la ciudad.

A una escala menor, las ciudades portuarias del litoral experimentan un desarrollo similar con unos servicios urbanos avanzados (empedrado de adoquines, luz eléctrica pública, gas de alumbrado, y aguas corrientes) y con el impulso de actividades industriales y administrativas, mientras Rosario se convierte en la segunda ciudad con mayor crecimiento del país (INDEC, 1869, 1895) (mapa 25). Así a nivel nacional, la población se concentra en las ciudades costeras, mientras que el resto del país se mantiene escasamente poblado (Guibert & Velut, 1998).

⁵⁸ La línea de fortines sigue el río Salado y la latitud 34° sur hasta la cordillera (Denis, 1920: 435).

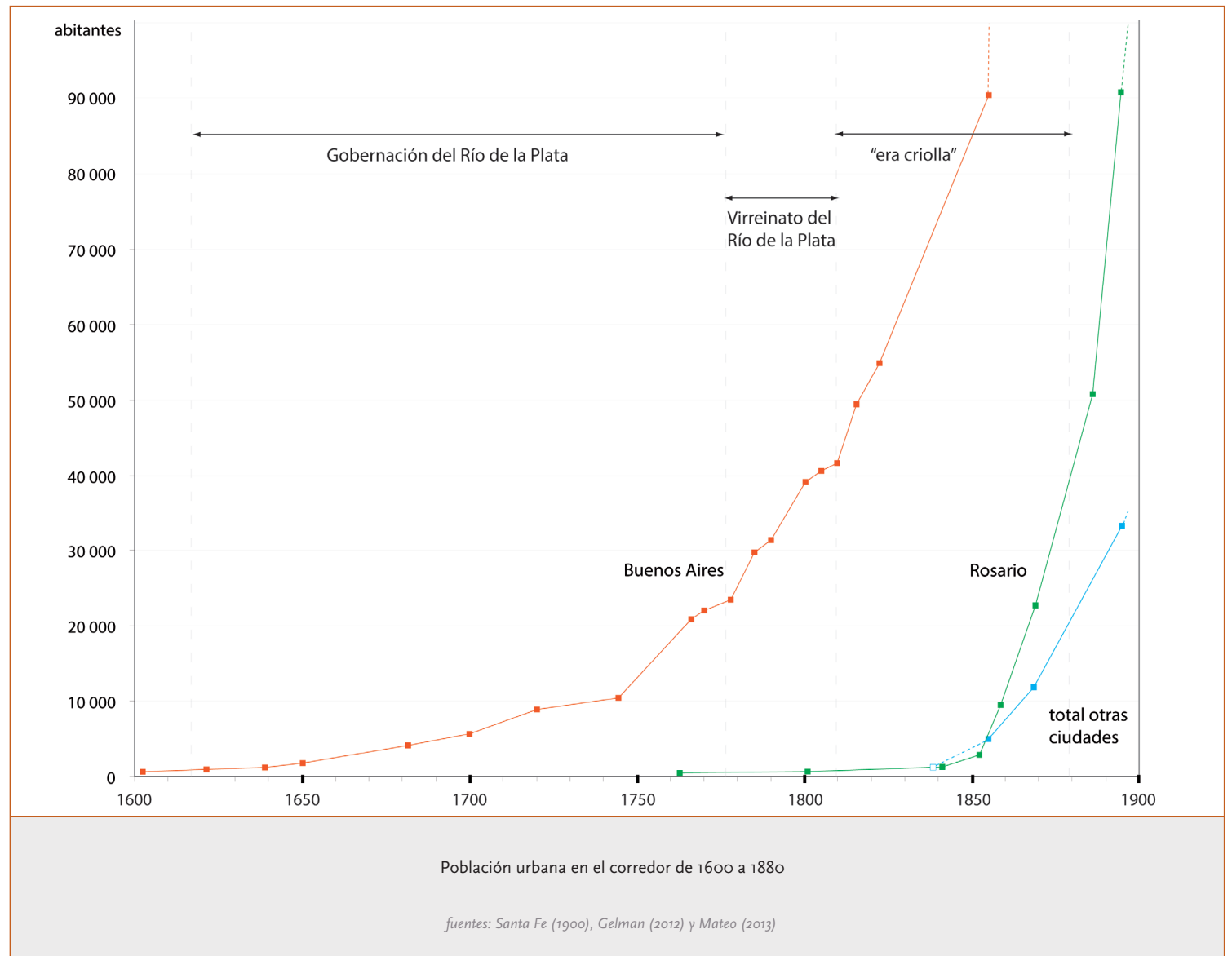


Figura 18. Evolución de la población de las ciudades de Buenos Aires, de Rosario y del conjunto de las localidades intermedias del corredor entre 1600 y 1900

Gran Puerto Y PUEBLO DE CAMPANA

GRAN FERRO-CARRIL

A DOS HORAS DE CAMINO DE BUENOS AIRES

Muelles de plancha de 650 varas de ribera
ÚNICOS EN EL PAIS

ADUANA Y ALMACENES DE DEPÓSITO

Carga y descarga de buques y vapores tras-Atlánticos con un *quinientos* por ciento de beneficio para el comercio. Expediciones de buques en *quin* días, incluso la descarga. Verdadero Puerto de Buenos Aires.

MUY NOTABLE—Llamamos mucho la atención sobre el servicio de este Puerto; la carga vá directamente del buque al wagon que puede ser trasportado á Buenos Aires ó á cualquier punto de la Provincia en el mismo wagon por las diversas líneas férreas que empalman con el Ferro-Carril á Campana.

El comercio inglés que nunca se equivoca ha elegido el Puerto de Campana como el futuro Puerto de Buenos Aires y ha conseguido resolver lo que los Gobiernos y la ciencia europea representada por su famoso ingeniero Bateman no han podido realizar ni á fuerza de millones de duros.

La carrera de los vapores y el cabotaje de los Rios saldrán del Puerto de Campana por las grandes ventajas que les ofrece.

Terrenos vírgenes para la especulacion y nuevas industrias, que sobre pasarán en valor á los de San Nicolás, el Rosario y aun á los de la misma Boca del Riachuelo. Porvenir asegurado.

Lotes de tierra baratos á condiciones favorables.

Los interesados pueden ocurrir para mayores informes á la Agencia de La Argentina. Bolivar núm. 10, ó á casa de los propietarios Reconquista 87.

976 a 15 7 v 7 por mes.

INMIGRANTES

Figura 19. Aviso para Campana en La Nación en 1875

Linien nach Süd-Amerika.

Mit Post-Dampfern der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

1.) Hamburg — Brasilien:

Post-Dampfer	Kapitän	Von Hamburg	Von Cherbourg	Von Lissabon	nach
„Rio“	W. Schweer	2. August	—	9. August	Pernambuco,
„Pelotas“	W. Häveker	9. „	—	16. „	Bahia, Victoria,
„Tijuca“	A. Simonsen	16. „	18. August	23. „	Pernambuco,
„Sao Paulo“	A. Siepermann	23. „	—	30. „	Bahia,
„Tucuman“	H. Hanssen	30. „	1. Septbr.	6. Septbr.	Pernambuco,
„Desterro“	A. Schulz	6. Septbr.	—	13. „	Bahia, Victoria,
„Cordoba“	J. Kröger	13. „	15. Septbr.	20. „	Pernambuco,
„Asuncion“	S. Bucka	20. „	—	27. „	Bahia,
„Amazonas“	J. Poschmann	27. „	29. Septbr.	4. October	Pernambuco,
„Itaparica“	A. Bunck	4. October	—	11. „	Bahia, Victoria,
„Patagonia“	A. Barrelet	11. „	13. October	18. „	Pernambuco,
„Paraguassú“	A. von Ehren	18. „	—	25. „	Bahia,
„Antonina“	H. Schütteow	25. „	27. October	1. Novbr.	Pernambuco,
„Argentina“	L. Scharfe	1. Novbr	—	8. „	Bahia, Victoria.
„Sao Paulo“	A. Siepermann	8. „	10. Novbr.	15. „	Pernambuco,
„Babitonga“	C. Toosbuy	15. „	—	22. „	Bahia,
„Belgrano“	J. Schreiner	22. „	24. Novbr.	29. „	Pernambuco,
„Desterro“	A. Schulz	29. „	—	6. Decbr.	Bahia, Victoria.)

Diese Dampfer laufen auch zeitweilig Leixoes (Oporto) an.

2.) Hamburg — Süd-Brasilien:

Post-Dampfer	Kapitän	Von Hamburg	über	nach
„Paranaguá“	H. Köhler	31. Juli	Leixoes u. Lissabon	Paranaguá, São Francisco u. Rio Grandedo Sul
„Maçoiá“	R. Paetzelt	31. August	Leixoes u. Lissabon	Cabedello, Paranaguá, São Francisco und Rio Grande do Sul.
„Taquarey“	H. Evers	30. Septbr.	Leixoes u. Lissabon	Paranaguá, São Francisco u. Rio Grandedo Sul
„Guahyba“	P. Ohlerich	31. October	Leixoes u. Lissabon	Cabedello, Paranaguá, São Francisco und Rio Grande do Sul.
„Paranaguá“	H. Köhler	30. Novbr.	Leixoes u. Lissabon	Paranaguá, São Francisco u. Rio Grandedo Sul

Für diese Dampfer werden deutsche Auswanderer nach São Francisco im südbrasilianischen Staate Sta. Catharina für die dortigen deutschen Colonien zu **Mk. 100.—** angenommen. Die Annahme zu diesem Fahrpreise bedarf jedoch besonderer Genehmigung.

3.) Hamburg — La Plata-Staaten:

Post-Dampfer	Kapitän	Von Hamburg	Von Cherbourg	über	nach
„San Nicolas“	H. Langerhansz	1. August	—	Madeira	Montevideo und Buenos Aires.
„Babitonga“	C. Toosbuy	10. „	—	Coruña, Vigo und Madeira	Montevideo, Buenos Aires, Rosario und San Nicolas.
„Belgrano“	J. Schreiner	17. „	19. August	—	—
„Mendoza“	J. Behrmann	24. „	—	Madeira	Montevideo und Buenos Aires.
„Pernambuco“	H. Böge	31. „	2. Sept.	—	—
„Rosario“	J. Göttche	7. Sept.	—	—	—
„Santos“	Commodore v. Holten	14. „	16. Sept.	Coruña, Vigo und Madeira	Montevideo, Buenos Aires, Rosario und San Nicolas.
„Corrientes“	N. Meyer	22. „	—	—	—
„Bahia“	J. Bruhn	30. „	2. Octbr.	Madeira	Montevideo und Buenos Aires.
„Buenos Aires“	F. Bode	7. Octbr.	—	—	—
„Petropolis“	J. W. Feldmann	14. „	16. Octbr.	Coruña, Vigo und Madeira	Montevideo, Buenos Aires, Rosario und San Nicolas.
„Rio“	W. Schweer	21. „	—	—	—
„Pelotas“	W. Häveker	31. „	2. Nov.	Madeira	Montevideo und Buenos Aires.
„Tijuca“	A. Simonsen	9. Nov.	—	—	—
„Tucuman“	H. Hanssen	16. „	18. Nov.	Coruña, Vigo und Madeira	Montevideo, Buenos Aires, Rosario und San Nicolas.
„San Nicolas“	H. Langerhansz	24. „	—	—	—
„Cordoba“	J. Kröger	2. Dec.	4. Dec.	Madeira	Montevideo und Buenos Aires

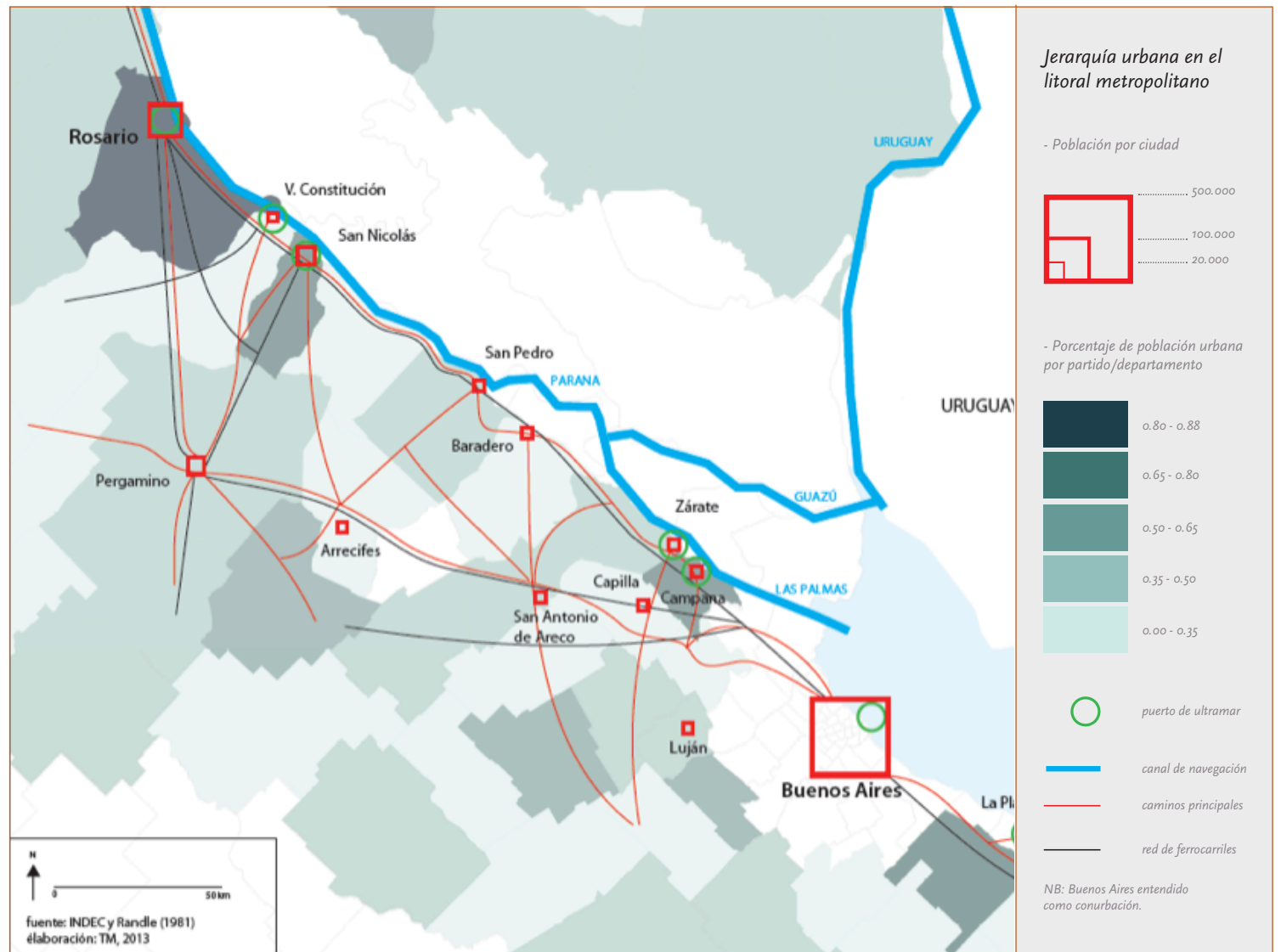
In Spanien wird auch zeitweilig Carril angelaufen.

Die in geraden Lettern gedruckten Dampfer führen eine Cajüeneinrichtung **erster Classe**, während solche bei *den Dampfern in schrägen Lettern als „zweite Classe“* bezeichnet wird. Alle Dampfer bieten ausserdem vorzügliche Gelegenheit für die Beförderung Reisender **dritter Classe**.

Fahrplan der Hamburg-Süd, Ausgabe August 1897.

Figura 20. Cartel de las salidas de los barcos desde Hamburgo en 1897; algunos llegan a San Nicolás en 1897. Fuente: Historia y Arqueología Marítima

Mapa 25.
El litoral metropolitano
en 1900



2. La suburbanización precoz

A comienzos del siglo XX, una vez que Buenos Aires se consolida como gran metrópolis, la ciudad experimenta un proceso precoz de suburbanización. Torres (2001b), Pírez (2005b), Gorelik (2013) y Kessler (2015) identifican las grandes etapas que lo caracterizan, y en cada una analizan las lógicas de los diferentes actores en los ámbitos de las políticas públicas, el sistema institucional y la organización de transporte. Según Torres (2001a), este proceso tuvo como protagonistas a los sectores populares, lo cual fue determinante en la estructura urbana presente, un caso que no deja de ser singular en América Latina. Por su parte, la ciudad de Rosario ha transitado un proceso de suburbanización similar en sus principales rasgos y transformaciones, como un “Ersatz restringida de Buenos Aires” (Saer, 1991: 74). La importancia de su área metropolitana no solo reside en su condición de centro urbano más poblado de la provincia de Santa Fe, sino que además constituye un polo portuario de primer orden. El objetivo de este apartado es reseñar los momentos específicos de los procesos de metropolización en Buenos Aires y Rosario (que no han sido exactamente sincrónicos).

La formación de la gran ciudad con la integración de los barrios populares

La primera suburbanización de Buenos Aires y Rosario se realiza en un marco de estado liberal y una política agroexportadora entre 1870 y 1930.

La primera etapa de formación del AMBA es el resultado de un proyecto público que se ejecutó dentro de tres campos de intervención de políticas del Estado: una política de vivienda con créditos baratos y una legislación poco restrictiva; una política de movilidad con la creación de una red de transporte público y subvenciones al transporte suburbano; una política urbanística de construcción de infraestructuras básicas para el desarrollo de las actividades industriales y portuarias, así como estudios sobre el planeamiento urbano (Prévôt-Schapira, 2002).

A inicios del siglo XX, la ciudad y el conurbano experimentan un crecimiento urbano acelerado (pasan de 300 000 hab. en 1869 a más de dos millones en 1914), sostenido por una importante inmigración europea, y se estructuran en una conformación monocéntrica y radial en torno a dos ejes, norte-sur y centro-periferia, que separan a la población según un gradiente de mayor a menor nivel socioeconómico (Pírez, 2005b). El área central se expande y consolida, mientras la matriz del crecimiento urbano de la periferia se apoya en la cuadrícula (Gorelik, 1998). En esta zona los loteos populares se desarrollan según una mezcla de intervención pública y de “laissez-faire”, entre el orden del plano en damero y el bricolaje de la autoconstrucción, y se ubican sobre los ejes ferroviarios (Prévôt-Schapira, 2002). Este esquema de nacimiento y crecimiento de la periferia está presente

en la mitología del suburbio, del “arrabal” (Borges, 1923, 1925), que ofrece, en una ciudad que se moderniza desde el centro, una réplica desplazada del paisaje urbano de la ciudad tradicional⁵⁹.

Junto con este esquema, se van estructurando las redes de transporte: desde 1898 los tranvías eléctricos reemplazan a los de tracción a sangre y aseguran la mayoría de los desplazamientos cotidianos de la población con una organización monopólica y un boleto único de diez centavos (Torres, 2001a). También entre mediados y fines del siglo XIX se establece, prácticamente en su totalidad, la red ferroviaria que constituye el primer estructurador metropolitano (CAF, 2011; Pírez, 2005b). Luego, en 1913 se inaugura la primera línea de trenes subterráneos del hemisferio sur y se electrifican algunas líneas de ferrocarril. Finalmente, a mediados de los años veinte, comienzan a circular autobuses y colectivos.

De manera general, la ciudad experimenta un cambio profundo de sus infraestructuras y un mejoramiento de los servicios urbanos. Esta transformación se apoya en la política *haussmannienne* de Torcuato de Alvear, el primer intendente de la ciudad, que ejerce este cargo entre 1883 y 1887. La ciudad se empieza a organizar en torno a algunos proyectos: el Palacio de las Aguas Corrientes⁶⁰, la Avenida de Mayo, la instalación del alumbrado eléctrico, la construcción de Dock Sud (1894-1905) y Puerto Nuevo (1911-1919), el teatro Colón, los terminales de Constitución y Retiro, el Balneario municipal, entre otros. También se formulan los primeros planos urbanísticos (en 1923 con el Plan Noel y la Comisión de Estética Edilicia). Estas profundas transformaciones dan lugar a numerosos intercambios con arquitectos y urbanistas franceses, que cultivan una relación privilegiada con Buenos Aires y son invitados por la intendencia porteña o institutos universitarios. Así viajan a Buenos Aires Joseph-Antoine Bouvard (1909-1910), Jean-Claude Forestier (1923), Léon Jaussely (1926), Le Corbusier (1929), Auguste Perret (1936) o Gaston Bardet (1948-1949), quienes contribuyen de manera activa a los debates urbanísticos y a menudo aparecen como el instrumento de legitimación de los proyectos locales (Béchini, 2013).

Por su parte, la ciudad de Rosario presenta un desarrollo similar, aunque en menor escala. A partir de la segunda mitad del siglo XIX, la ciudad experimenta un fuerte crecimiento demográfico, sostenido por la llegada de migrantes rurales y extranjeros de Europa occidental. En 1887, de los 51 000 habitantes que tiene la ciudad, el 41 % son extranjeros, con una alta proporción de oriundos de Italia y España

⁵⁹ Gorelik (1999) modera esta idea de producción mitológica del suburbio. Este se convierte en los años veinte en el centro de la polémica política, urbana y cultural, con un doble debate: el que opone el suburbio (en primer lugar los territorios descalificados de Belgrano y Flores que se anexan al municipio en 1887) al centro y el que opone diferentes suburbios entre sí.

⁶⁰ Ver en particular el relato de su construcción por Eloy Martínez (2004).

(Falcón & Stanley, 2001). En 1900, Rosario se convierte en la segunda ciudad más poblada del país, con casi 110 000 habitantes. Con respecto a su actividad económica, se consolida el sector obrero en torno a las actividades ligadas al ferrocarril, al puerto y la industria. Desde 1905, Rosario cuenta con un sistema de tranvías eléctricos y desde 1924 con uno de ómnibus.

Además, la ciudad supo mejorar tempranamente su posición en el río, con la creación del puerto en el siglo XVIII (Forget, 2012). En 1899 la ciudad se lo concede a una empresa francesa, que inicia en 1902 la construcción de muelles y grúas y el dragado de un canal de acceso. Entre 1901 y 1925, es el segundo puerto argentino más importante con un 17 % de las exportaciones, frente al 56 % que exporta Buenos Aires (Baldassari, 1925). Este es el periodo más floreciente de la ciudad, que alcanza incluso el cuarto lugar a nivel mundial en la carga de cereales y subproductos de agricultura y ganadería. En simultáneo, aparecen importantes proyectos urbanísticos con las obras del Nuevo Puerto, el Primer Monumento a la Bandera, el Parque de la Independencia o planes de ordenamiento (Plan Bouvard en 1911). También se consolidan los centros fundacionales de los poblados circundantes a las estaciones ferroviarias y nacen los primeros barrios en un proceso de suburbanización (Pírez, 2005b). Un ejemplo significativo es el frigorífico Swift, que se instala en 1924 y que llega a contar con diez mil obreros (Pujol, 2010).

Cabe destacar que cuando se presenta la crisis económica internacional de 1929, la cual termina arrastrando el modelo de desarrollo agroexportador, la configuración urbana de Buenos Aires y de Rosario ya se encuentra consolidada.

La expansión y el crecimiento poblacional e industrial

A partir de la década de los treinta, el modelo agroexportador entra en crisis y se pone en marcha el proceso de industrialización por sustitución de importaciones. El Estado fomenta las actividades industriales pesadas. Se consolida el sector obrero industrial y, en paralelo, emerge una clase media vinculada a las actividades del sector público. También, el crecimiento industrial y la reestructuración del campo provocan fuertes migraciones internas, sobre todo desde el norte del país (Pujol, 2010). En este contexto se consolidan los predomios de Buenos Aires y de Rosario en el desarrollo nacional.

La capital con su área metropolitana se transforma en “la cabeza de Goliath” (Martínez Estrada, 1940); es el momento de máxima expansión de la red de trenes metropolitanos, de la construcción del aeroparque (1947) y el aeropuerto internacional en Ezeiza (1949). Desde un punto de vista industrial, el desarrollo se concentra inicialmente en los rubros textil, químico y mecánico, gracias al gran número de pequeñas y medianas empresas situadas en la Capital Federal y en la primera

corona. A partir de mediados de los años cincuenta se promueve el desarrollo de la industria pesada y semipesada que privilegia los sectores metalmeccánico y petroquímico.

En cuanto a las políticas urbanas, se nacionalizan los servicios urbanos (electricidad, luz, gas, transporte, crédito bancario), incluidos los ferrocarriles suburbanos, “espina dorsal de los desplazamientos cotidianos” (Torres, 2001a). La aplicación de tarifas subvencionadas y muy bajas para el ferrocarril implica “un subsidio a la tierra periférica”, mientras que el crecimiento de las líneas de colectivos hasta los nuevos asentamientos poblacionales son un factor determinante de la suburbanización (CAF, 2011; Torres, 2001a).

En estas condiciones, la ciudad de Buenos Aires alcanza su techo poblacional mientras que la población de la primera y segunda corona crece muy rápidamente, siguiendo los corredores ferroviarios y dando lugar a la conformación de subcentros. A estos ejes se incorporan carreteras que agregan nuevas áreas de crecimiento en los sectores más periféricos (Pírez, 2005b). Si bien las migraciones transatlánticas se agotan prácticamente en 1930, el crecimiento metropolitano es alimentado por inmigrantes del interior del país y, posteriormente, de los países limítrofes. Así, la expansión suburbana es muy fuerte y homogénea entre los municipios del conurbano: en 1914, cuatro quintas partes de la población metropolitana vive en Capital, mientras que, en 1960, representa la mitad. El Censo Nacional de 1947 usa por primera vez el término de “Gran Buenos Aires” que incluye a la Capital Federal al más 17 partidos bonaerenses.

De esta forma, la suburbanización metropolitana refuerza la diferenciación entre el norte y el sur-sur oeste. El centro se consolida como lugar de altos y medios recursos y aprovecha el nuevo régimen de propiedad horizontal (1948) que contribuye a la oferta de vivienda en altura. En cambio, empeoran las condiciones de vida en el área metropolitana durante los años sesenta, cuando los dos tercios de la población metropolitana se encuentran en el conurbano (Pírez, 2005b). La población de bajos recursos se asienta fundamentalmente en loteos populares que, debido a la ausencia de regulaciones, permiten ofertas de tierras de baja calidad y una alta proporción de autoconstrucción. Prévôt-Schapira (2002) detalla que durante el periodo de expansión de los loteos económicos, entre 1947 y 1967, la proporción de propietarios en la periferia de Buenos Aires pasa de 27 % a 67 %, situación comparativamente excepcional con la de otros países de América Latina. Esta expansión viene acompañada de carencias de infraestructuras y de servicios urbanos (agua potable, desagüe) y el crecimiento de las villas miserias. Estos elementos muestran los límites de los mecanismos de integración (Prévôt-Schapira, 2002).

Por su parte, Rosario experimenta un proceso similar con la expansión de la periferia, consolidándose las áreas más externas: hasta San Nicolás, al sur; Puerto San Martín, al norte; y, por otro lado, se densifica el área central. Esta expansión se aborda por primera vez en la planificación del territorio ampliado de la ciudad, en la que se propone una reestructuración ferroviaria y vial como correlato de la nacionalización de los ferrocarriles y el puerto (Barenboim, 2011a).

3. Los procesos metropolitanos desde los setenta

Los procesos metropolitanos adquieren mayor importancia en dos momentos, que, sin embargo, marcan una cierta continuidad: entre 1970 y 1990 con una polarización metropolitana en un contexto de planificación estatal autoritaria y en la década de los 1990 en un marco político neoliberal.

La polarización metropolitana desde mediados de los setenta y la planificación autoritaria

Los importantes procesos de metropolización de principios y mediados de la década de los 1970 “delatan la emergencia de una nueva etapa del capitalismo” (Ciccollella, 1999). Carré (2013: 40) identifica el año 1976 como un momento crítico de la gestión metropolitana en Buenos Aires: la centralización de la gestión del gobierno militar no tiene comparación posible con lo observado anteriormente. En términos generales, se abandona el modelo de sustitución de importaciones y se inicia un proceso de desindustrialización que impacta negativamente en el empleo y en los niveles de pobreza. El ritmo de inversión pública en infraestructuras urbanas, así como en políticas de vivienda y transporte (a raíz de un movimiento de privatización de los tranvías y los autobuses a principios de la década de los sesenta) que habían sustentado el crecimiento metropolitano, disminuye notablemente.

Durante la dictadura militar entre 1976 y 1983, Cacciatore, intendente de la ciudad de Buenos Aires, desarrolla una política de transporte controversial, en particular el Plan de autopistas urbanas (1977), que contempla la construcción de autopistas elevadas con la expropiación de numerosos terrenos. El Código de Planeamiento Urbano de la ciudad de Buenos Aires y la ley 8912 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo de la Provincia de Buenos Aires datan de 1977 y rigen todavía, aunque con varias modificaciones⁶¹. También nacen las primeras experiencias temáti-

⁶¹ Siguen siendo el principal instrumento de ordenamiento territorial de la provincia y sus lineamientos son de cumplimiento obligatorio para todos los municipios de la Provincia. Desde su promulgación, la ley 8912 intenta poner freno al proceso especulativo de loteos indiscriminados sobre áreas rurales y terrenos inundables y sin infraestructura de servicios. De este modo impone limitaciones para la subdivisión de tierras, lo que marca el fin de los loteos económicos que se venían produciendo desde principios de 1940 y crea dificultades para implementar las regularizaciones de los barrios o loteos sociales. Para Reese (2006), la ley, con “una concepción tecnocrática del urbanismo propia de la época de su formulación, pauta un tipo de ciudad propia de los sectores medios

de organización regional y transjurisdiccional con el CEAMSE (Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado, empresa pública interjurisdiccional creada en 1977 y responsable del transporte y disposición final de los residuos sólidos domiciliario) y el Mercado Central (mercado concentrador de frutas y verduras), construido por etapas desde comienzos de la década de los 1970. Todos estos planes y leyes son producto del régimen autoritario y de la concentración de los poderes (A. Borthagaray & Massin, 2012).

Por otro lado, disminuye el peso relativo de las migraciones en el crecimiento demográfico, pero la población del AMBA alcanza los 10 millones de habitantes en 1975, en buena parte por el crecimiento de las segunda y tercera coronas.

En Rosario, el perfil industrial de la ciudad entra en crisis a partir de los años setenta. Entre 1980 y 1990, la actividad industrial baja un 25 %, los puestos de trabajo un 30 %, es decir unos 13 000 empleos menos (Falcón & Stanley, 2001). De 1976 a 1983, bajo el gobierno militar, se multiplican las medidas de expulsión de las poblaciones pobres del centro y, a fines de los años ochenta, el 10 % de la población vive en unas 90 villas miserias (Falcón & Stanley, 2001; Pujol, 2010).

La metropolización acelerada desde la década de los noventa

Los numerosos trabajos de investigación (ver en particular Di Virgilio et al., 2015) sobre las lógicas de metropolización planteados con un enfoque crítico, consideran la década de los noventa como fecha bisagra en cuanto a los fuertes procesos de metropolización en Buenos Aires, debido a los cambios estructurales en la configuración y funcionamiento metropolitanos, así como las nuevas orientaciones políticas, económicas y sociales, nacionales. También consideramos que la crisis de 2001 no provocó cambios profundos en las dinámicas metropolitanas.

y altos de la sociedad desconociendo las lógicas con las cuales operan los sectores populares en la producción del espacio urbano”. Así la ley contiene un capítulo completo destinado a la regulación urbanística de los clubes de campo, pero no menciona la promoción de políticas dirigidas a la producción de suelo o a la mejora del hábitat de los sectores populares. Para Corti (2009), la supremacía del nivel provincial en la aplicación de los instrumentos de planificación y la absoluta omisión de consideraciones respecto a la urbanización popular constituyen las marcas más evidentes de la matriz autoritaria de su concepción. Sin embargo, la norma se mantiene prácticamente en sus mismos términos y constituyó durante muchos años la única normativa de su tipo vigente en la Argentina, hasta las recientes sanciones de la Ley del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, de la Ley de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo de Mendoza y de la Ley de Proyectos de Desarrollo Urbanístico ubicados fuera de los ejidos municipales de Neuquén.

Ante todo, las viejas oposiciones de las décadas anteriores (centro-periferia, norte-sur, primera-segunda coronas) se endurecen en términos de ingresos, salud y mortalidad infantil (Prévôt-Schapira, 2002). También en cuanto a las dinámicas demográficas se registran fuertes contrastes: un moderado crecimiento del núcleo metropolitano, frente al crecimiento sostenido de las segunda y tercera coronas. No obstante, esta tendencia está muy lejos de superar la relación estructural según la cual los centros tradicionales del oeste y el sur están muy por debajo de la presencia de equipamiento localizado en el eje norteño (Abba & Laborda, 2010).

Mientras tanto, las políticas de descentralización y la apertura del país a la inversión extranjera provocan un aumento de los conflictos entre actores territoriales. Prévôt-Schapira (2000) identifica las relaciones entre los distintos niveles político-administrativos a fines de la década de los 1980: hay un “dominio reservado” de la Nación, mientras que el conurbano es objeto de una constante atención por parte del gobierno federal que cuida la “reserva”⁶² de votos proveniente de los bastiones populares del peronismo. Se apoya en el gobierno de la provincia de Buenos Aires, que también depende de la lealtad del electorado. En este marco, las relaciones con la ciudad de Buenos Aires fluctúan mucho en la medida en que esta proporciona puestos de trabajo y servicios para muchos de los habitantes del conurbano.

Finalmente, la reestructuración socioterritorial de Buenos Aires se caracteriza por la importancia de las inversiones privadas, en un movimiento de “suburbanización tardía de las élites” (Torres, 2001b). Entre 1990 y 1998, más de un tercio de las inversiones efectuadas en el área metropolitana son asignadas a proyectos de desarrollo privados (Ciccolella, 1999; Torres, 2001a). Se centran principalmente en el norte y noroeste del área metropolitana, mientras que la parte sur empieza a despertar algún interés de los desarrolladores inmobiliarios recién a partir de 2003 (Carré, 2013: 344). Estos procesos se inscriben, en gran medida, en un modelo descentralizado-privado, en el cual la responsabilidad es de los gobiernos locales y los prestadores de servicio son empresas privadas (Carré, 2013: 141; Pérez, 1999). Esta mutación se acompaña de una fuerte fragmentación territorial, mientras que el número de *countries* y barrios cerrados va aumentando (Thuillier, 2005a, 2006; Vidal Koppmann, 2007). Se observa también la proliferación de asentamientos informales, que, en 2008, se estiman en 800 y suman más de un millón de habitantes en el AMBA (Cravino, del Río & Duarte, 2008: 5)⁶³. Por último, varias centralidades secundarias se consolidan o emergen a lo largo de las autopistas, lo que favorece la aparición de una estructura policéntrica de la metrópolis.

⁶² Como vimos en el capítulo III de la primera parte.

⁶³ Este punto se desarrolla en la cuarta parte.

En el caso de Rosario, a partir de los años 1980 y 1990 aparecen nuevos ámbitos de comercialización de bienes y servicios terciarios, así como una serie de transformaciones urbanas. El saneamiento de la cuenca del arroyo Ludueña y la creación de parques regionales, grandes centros comerciales, equipamientos recreativos y deportivos modifican la relación a la periferia rosarina. Sin embargo, esta se caracteriza todavía por la presencia de loteos para sectores de bajos ingresos, que ocupan el espacio mediante operaciones de autoconstrucción (Parussini, 2012). Además, aproximadamente el 10 % de la población vive en asentamientos irregulares, con un aumento del 30 % entre 1996-2005 (Castagna, Raposo & Woelflin, 2010). Los grandes emprendimientos de alcance regional son parte del proceso de metropolización: los primeros tramos de la autopista Rosario-Córdoba a mediados de los 1990, la construcción del puente Rosario-Victoria en 2003 y la modernización del aeropuerto internacional en 2004.

4. Conclusión del capítulo: la emergencia precoz del corredor

El territorio al norte de la Provincia de Buenos Aires se constituye en el siglo XVII por un doble movimiento: un descenso gradual desde el Alto Perú y el Paraguay hacia el estuario del Río de La Plata, que no se hace a orillas del Paraná, sino por una ruta pasando por el interior de la pampa. Luego, a partir de la creación del Virreinato de la Plata y del desplazamiento de la frontera hacia el sur, Buenos Aires se afianza como centro económico y político y continúa su desarrollo como metrópolis; a su vez, Rosario presenta un importante crecimiento y los núcleos urbanos del litoral intermedio se constituyen, excepto Ramallo y Campana.

Con la valorización del Paraná a mitad del siglo XVIII (Forget, 2011) y el fin del periodo de organización nacional en los 1880, Buenos Aires se convierte en la ciudad más grande de América Latina y se observan las premisas del corredor del litoral, en el brazo derecho del Paraná, con varios centros urbanos que se consolidan sobre un modelo de desarrollo que se apoya sobre tres elementos: ferrocarriles, industrias y puertos de ultramar, que los insertan en las dinámicas de globalización. Ya funciona el modelo basado en la explotación de una inmensa llanura irrigada por una red hidrográfica navegable y estructurada por una serie de ciudades portuarias.

A lo largo del siglo XX, la suburbanización precoz hace crecer Buenos Aires a un ritmo acelerado y con oposiciones sociales y económicas cada vez más fuertes. Es el caso también de Rosario, mientras que las ciudades intermedias se industrializan y siguen creciendo a un ritmo parecido. Así, en los tres espacios, desde 1970, los efectos de la metropolización se hacen fuertes, lo que contribuye a la “emergencia metropolitana” precoz del corredor.

V. El invento del eje fluvial industrial, la proyección de una metrópolis lineal y el mito de la megalópolis

De lo anterior se concluye que la primera y la tercera metrópolis del país vivieron procesos comunes aunque con grandes diferencias de escala. Además, la existencia precoz a fines del siglo XIX de un encadenamiento de ciudades industriales y portuarias, en el espacio intermedio entre ellas, a lo largo del río Paraná de fácil navegación y bien conectadas por el tren, ha despertado el interés de las entidades públicas de planeamiento y de los geógrafos en los años 1950, 1960 y 1970, tres décadas en las cuales se impulsaron la mayoría de las acciones en materia de ordenamiento territorial y planificación urbana (Mignaqui, 2012).

En este capítulo, hacemos un análisis crítico de las dos figuras de planificación: en primer lugar, el eje fluvial industrial que hace que este territorio esté visto como un espacio meramente funcional, cuyo estudio se basa en la explotación de estadísticas demográficas e industriales. En segundo lugar, la megalópolis que lo mitifica, inscribiéndole en una figura de resonancia mundial de esa época. Son dos limitaciones que lo tornan un espacio impreciso y confuso. Los geógrafos tratan de superarlas y difunden los términos de frente y litoral.

Estas dos figuras aparecen contemporáneamente al nacimiento de la ciencia regional en Argentina acompañada por la formación de una tecnocracia especializada paralela a la creación de una serie de organismos específicos de planificación: el CONADE, el Consejo federal de inversiones (CFI) y la Comisión de Administración del Fondo de Apoyo al Desarrollo Económico. Hay que tener en cuenta que esta política regional que se pone en marcha en los años 1960 contiene muchas ambigüedades. Sostenida por varios regímenes, se apoya en un corpus teórico en desarrollo y la modestia de las realizaciones se opone a la abundancia del discurso sobre las regiones y sus problemas (Velut, 2002).

1. El eje fluvial industrial: una planificación lineal y funcional

Después de varias referencias a la industrialización del litoral en el Primer Plan Quinquenal (1946-1951), en un marco global de planeamiento de la organización espacial del sistema productivo nacional, aparece el término de “eje fluvial industrial” en los estudios del CONADE, un organismo que funciona durante la dictadura entre 1966 y 1970. Este concepto pone de relieve la dimensión funcional del territorio intermedio.

Además, propone un desarrollo urbano lineal 64, sostenido por una red de autopistas y de ferrocarriles.

Esquema Director Año 2000 de la Región Metropolitana (1969): la aparición del término y la representación de una planificación lineal

En 1961 se crea el CONADE (Consejo Nacional de Desarrollo), que divide al país en ocho regiones, una de ellas siendo Buenos Aires y su conurbación. Su Oficina de la Región Metropolitana produce entonces un documento de planeamiento a escala regional, el Esquema Director de la Región Metropolitana (Presidencia de la Nación, 1969), que orienta la visión del área por casi dos décadas, cuando contaba con 8,5 millones de habitantes. En este esquema se hace hincapié en la organización espacial de la metrópolis, basándose en la hipótesis que la misma continuaría creciendo de manera lineal, y se consolida la visión regional sobre el borde fluvial, proyectándose “ejes preferenciales de urbanización”.

Más precisamente se considera al territorio comprendido por Capital Federal y 25 partidos de la Provincia de Buenos Aires como una faja costera donde se desarrolla una metrópolis lineal entre dos ejes paralelos de urbanización que dibujan una franja de 20 km de ancho entre La Plata, Buenos Aires y Rosario. Esta expansión metropolitana lineal respeta la configuración natural de la costa del Paraná y del Río de la Plata y se opone a la configuración radioconcéntrica y centralizada tradicional. Para estimularla se imagina una red de autopistas longitudinales y otra de ferrocarril express para comunicar áreas centrales con otros centros urbanos, que deben organizar el espacio del Gran Buenos Aires.

Además, los espacios libres para la recreación pasan a ser considerados elementos estructurantes del territorio tan importantes como las vías de comunicación. Así se plantean la creación de parques regionales periféricos entre las autopistas tangenciales y la incorporación del Delta como espacio dominante de recreación a nivel metropolitano, propuestas que se retoman en la cuarta parte de la tesis.

Cuatro planos exponen claramente el proyecto y el poder de su representación:

La figura 21 abarca una escala regional y permite visualizar el eje fluvial, estructurado por varias zonas urbanas, que da lugar a una metrópolis lineal (aunque el término no se usa así). A una escala de 1:1.500.000, identifica una franja urbanizada

64 Inicialmente el modelo utópico de ciudad lineal fue pensado a fines del siglo XIX por el ingeniero y urbanista español Arturo Soria. La ciudad imaginada consiste en dos ciudades enlazadas por una calle principal de 500 m de ancho máximo y que, en teoría, podría no tener límite. En el caso de Madrid, que conoce bien, contempla la posibilidad de desarrollarla en 54 km.

a lo largo del litoral del Paraná, entre La Plata y San Lorenzo. El desarrollo de este eje está sostenido por el transporte público por medio de dos redes ferroviarias regionales, una siguiendo la orilla del Paraná, la otra a unos 20 km para el hinterland, en la pampa. Entre las dos redes se encuentra la autopista 9.

Los otros tres planos se enfocan en una escala más detallada (1:500.000), la del área metropolitana de Buenos Aires. La figura 22 representa los ejes preferenciales de urbanización mediante cinco grandes zonas de “urbanización propuesta” (en el sur alrededor de La Plata y de Florencio Varela, en el norte, alrededor de Gral. Pacheco, Pilar-Belén de Escobar y Campana-Zárate). Las dos flechas transparentes marcan la idea de la proyección de dos “corredores” paralelos a la costa del Paraná, desde La Plata y siguiendo hacia el norte.

La figura 23 es más precisa. Además de la urbanización proyectada, destaca la presencia del Delta del Paraná y de los espacios verdes de escala metropolitana. Sobre todo representa las infraestructuras de transporte que van a sostener la urbanización del año 2000: la aglomeración se apoya en dos ejes viales paralelos al río, es decir la autopista A1 y la A10 (autopista tangencial), que se encuentra a 15 km de la primera. Se nota también la existencia de un tercer eje vial, la A11 como autopista marginal externa, límite occidental que delimita el hinterland (eje Campana-Zárate/Pilar) (ver Domínguez Roca, 2005). Entre las primeras dos, el territorio al interior está modelado por una red express regional densa que une el sur al norte. En la parte norte se notan dos ramales, a Belén de Escobar y a Pilar. Esta red se completa por una red suburbana, que llega hasta Campana-Zárate, consideradas como ciudades satélites. Hay que destacar que el esquema fue directamente inspirado por el Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris de 1965, del cual toma similitudes en su concepción y en el tipo de propuestas así como la idea de construir un moderno ferrocarril regional y la consolidación de núcleos urbanos existentes (mientras que para el caso francés serían construidas ex novo)⁶⁵.

Finalmente, la figura 24 representa esta red de movilidad, vial y ferroviaria, de manera esquemática. Se ve claramente la existencia de tres “corredores metropolitanos” paralelos y de orientación sur-norte.

El Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana (1973): una visión integral del transporte como punto central de la planificación

Esta importancia dada al transporte, ya sea público o individual, es destacable. Se encarna en el EPTRM (Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana), publicado en 1973 y que deriva del Esquema Director del Área Metropolitana. En 1969, las áreas de Planeamiento y de Transporte y Obras Públicas del Poder Ejecutivo Nacional encaran un estudio integral de transporte, aplicando un análisis exhaustivo de movilidad, infraestructura y desarrollo territorial de la ciudad. Así el estudio profundiza la interrelación entre los distintos modos, tanto colectivos como individuales, y vincula la planificación del transporte al uso del suelo.

También avanza en una serie de proyectos, como el desarrollo de una Red Expresa Regional (con dos líneas que cruzarían el área central entre Constitución y Retiro en forma subterránea, y una única estación intermedia en la zona de Parque Colón), una ampliación de la red de subtes, la construcción de nuevas autopistas en la ciudad y zonas suburbanas, la integración regional del Delta, el soterramiento del Sarmiento, además de otros planes de interés, incluyendo las cargas, los puertos, la supresión de pasos a nivel, los centros de transbordo o los carriles exclusivos para buses. A modo de conclusión, el documento incluye una propuesta –muy actual– para conformar un Consejo de Transporte Metropolitano, integrado por representantes de la Nación, la Provincia y la ciudad de Buenos Aires.

⁶⁵ Es entonces que Campana y Zárate aparecen por primera vez en un documento de planificación para el AMBA.

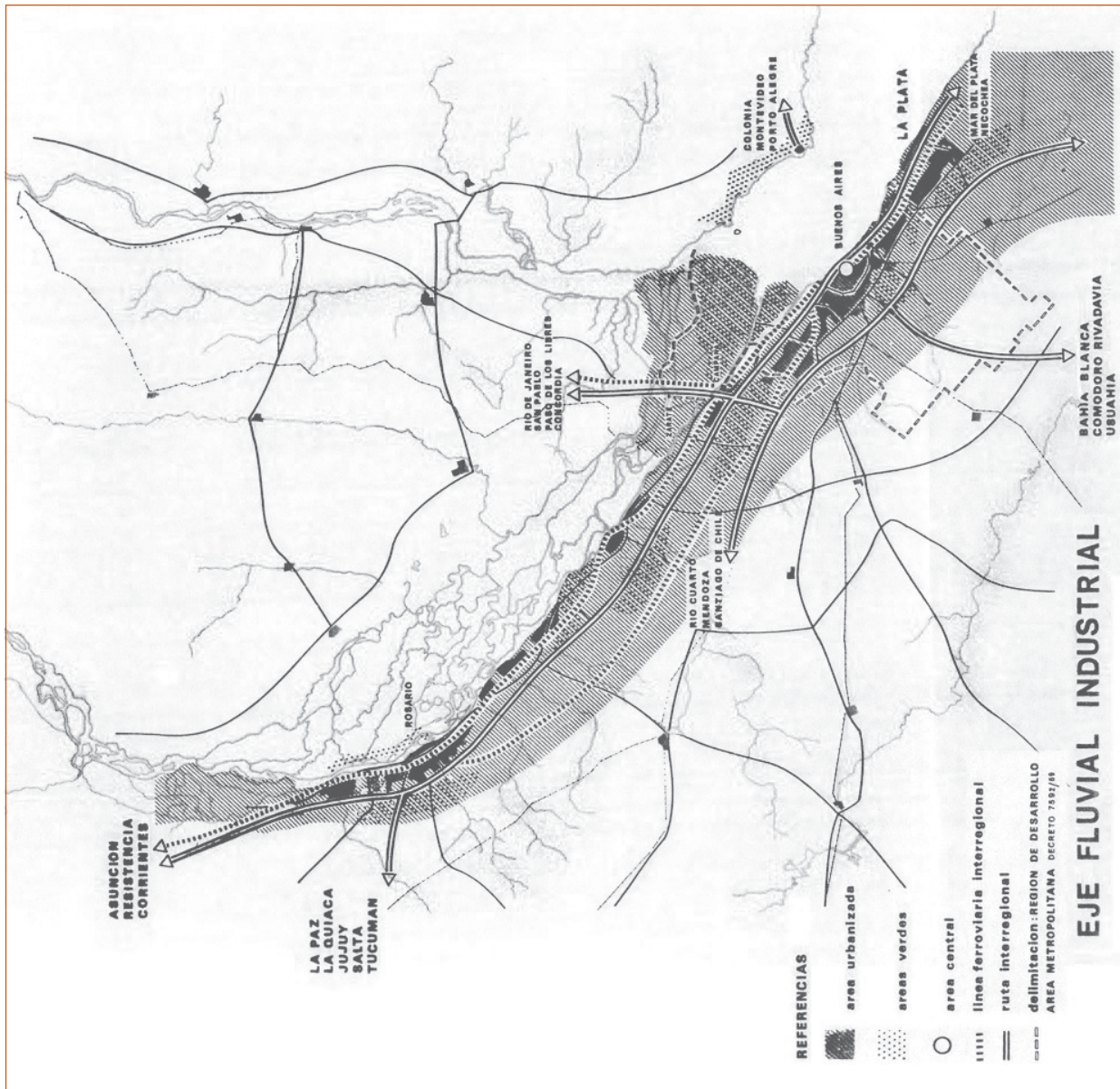


Figura 21. El eje fluvial industrial, Esquema director Año 2000, ORM

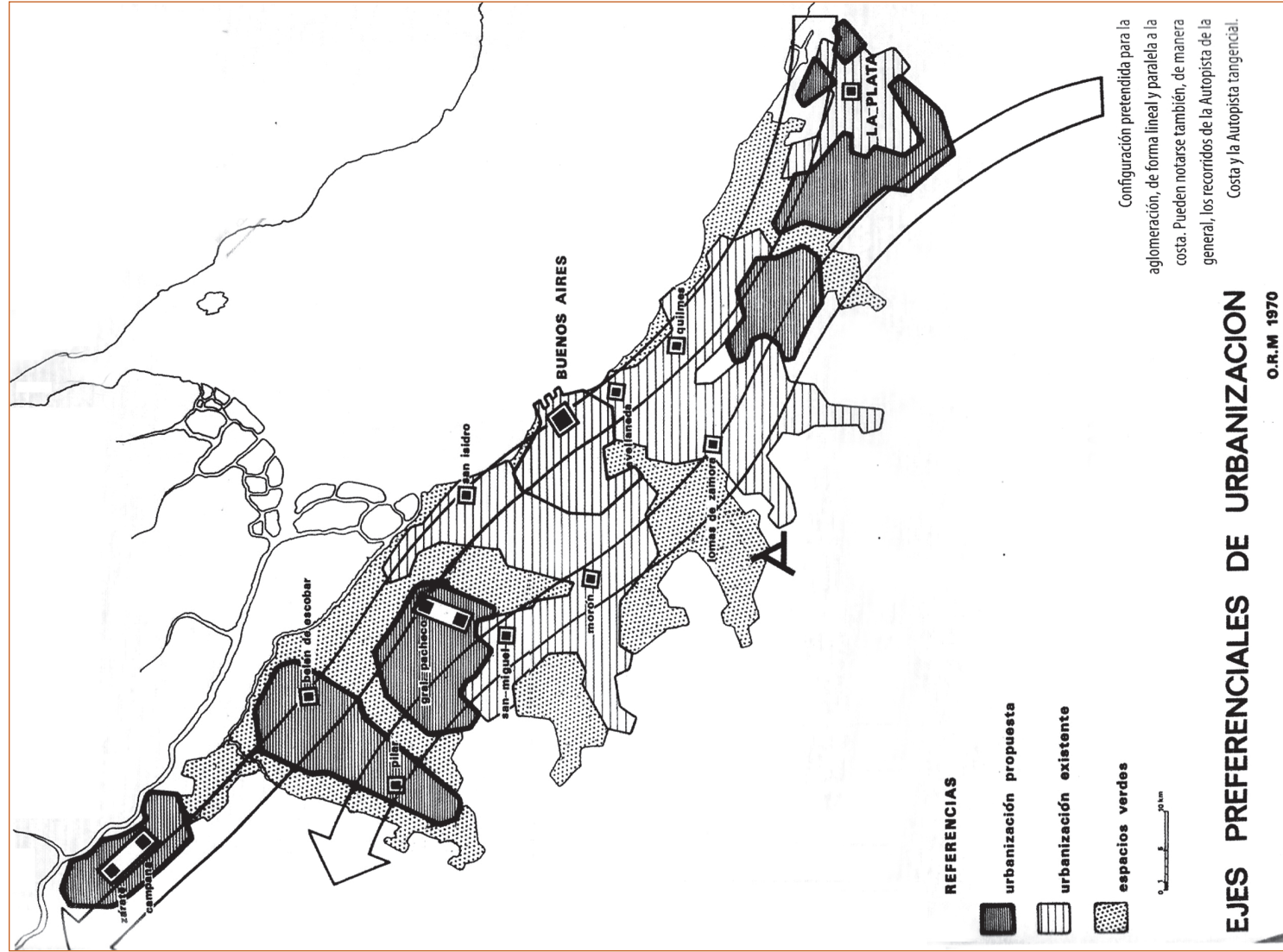


Figura 22. Escala metropolitana, ejes preferenciales de urbanización, Esquema director Año 2000, ORM

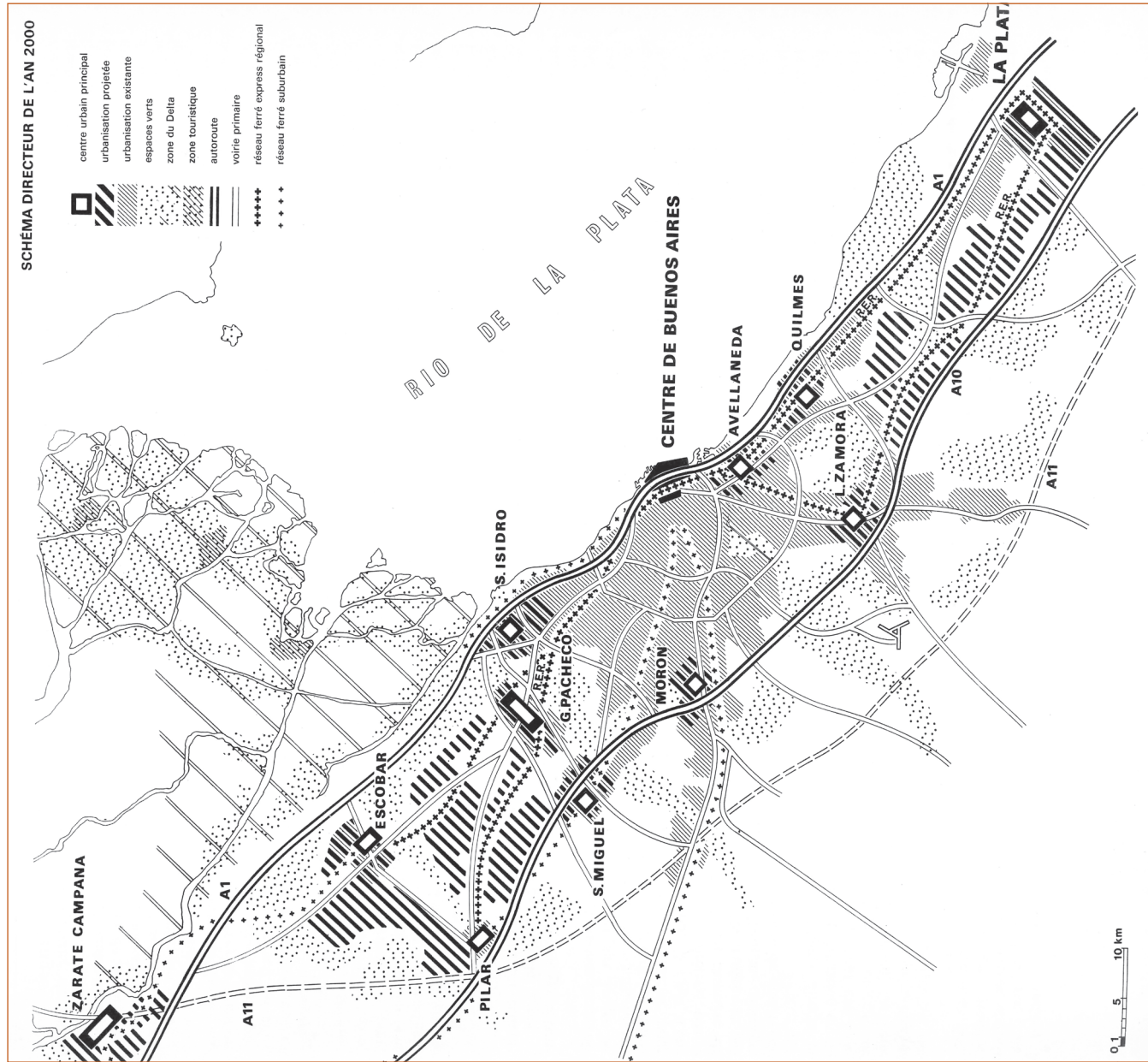


Figura 23. Esquema director Año 2000, ORM

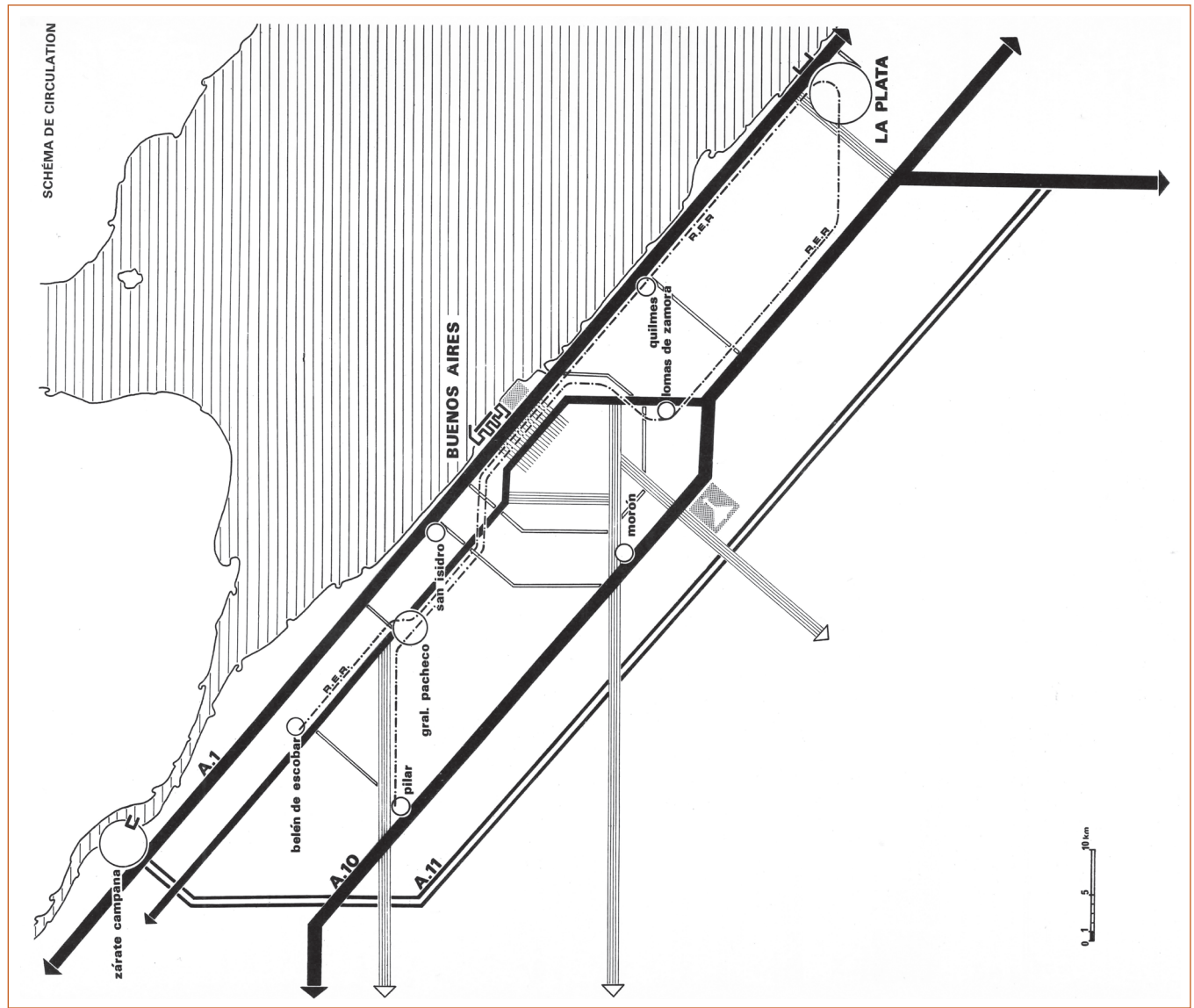


Figura 24. Esquema de movilidad, Esquema director Año 2000, ORM

Estudio del Sistema Metropolitano Bonaerense (1977): la consolidación del concepto

Entre el gobierno democrático de 1975 y el gobierno militar de 1979, se elabora el proyecto Sistema Metropolitano Bonaerense (SIMEB) por la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Nación, en coordinación con el CONHABIT (Programa de Concertación del Hábitat y Ordenamiento Territorial). El SIMEB se lleva a cabo en democracia, pero con el golpe de estado de 1976 comienza a ser sospechable, poco apoyado y sin base política alguna.

El SIMEB es elaborado después de la construcción de varias infraestructuras de escala nacional (túnel subfluvial Santa Fe-Paraná en 1969, central nuclear Atucha en 1974, Canal Mitre en 1976 y puente Zárate-Brazo Largo en 1977) (ver foto 23). Más allá de la propuesta de crear una Entidad interprovincial que tenga funciones de coordinación y gestión y que actúe tanto en relación con la administración pública como con el sector privado y la constitución de un Ente de gobierno metropolitano, es la escala de análisis que es interesante. Esta visión juega un papel importante en la consolidación del concepto de eje fluvial industrial. Muy significativa es la carta introductiva de los responsables del SIMEB dirigida al Ministro de Economía: “como podrá advertirse en el documento, se ha llegado a definir con el Eje Fluvial-Industrial un área de mucha mayor envergadura territorial que las asignadas hasta el presente en la problemática de la aglomeración” (Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas, 1977: Tomo II, capítulo 4). Es el nacimiento oficial del EFI.

En efecto, el documento (tomo II, capítulo 4, 1977) contempla tres escalas: el espacio nacional, el Eje Fluvial Industrial y el Sistema Metropolitano. El Área del Eje Fluvial Industrial está formada por tres aglomeraciones mayores (Gran Buenos Aires, Gran La Plata, Gran Rosario), 12 partidos de la provincia de Buenos Aires, 7 departamentos de la provincia de Santa Fe y un departamento de la provincia de Córdoba. En 1974, esta área concentra el 46 % de la población nacional y el 72 % del empleo industrial. El perímetro se justifica por la expansión tendencial del eje fluvial industrial que se representa en los mapas por una flecha hacia Córdoba (figura 23). Los nuevos establecimientos industriales y los principales proyectos económicos se localizan principalmente cerca de los grandes puertos (Buenos Aires, Rosario y La Plata) e involucran paulatinamente el territorio próximo a las ciudades-puertos de Buenos Aires y Rosario (figura 24). En el primero caso por la instalación de industrias en el Gran Buenos Aires y fuera de él, sobre la ribera del Paraná (Campana, Zárate). En el segundo, por la expansión de las áreas industriales hacia los departamentos vecinos (Constitución, San Lorenzo).

Es también un intento de planeamiento a escala regional, usando la idea de sistema territorial para transformar la estructura radio céntrica. Por lo tanto, propone un estímulo al crecimiento de las áreas del Eje Fluvial Industrial y clasifica las



Foto 22. Central nuclear Atucha en el partido de Zárate. Nucleoeléctrica Argentina, Flickr, 2013

áreas funcionales y especiales en dos zonas: zona A (funciones metropolitanas ciertas) y zona B (área de influencia y de expansión respecto a la primera).

En estos tres documentos, el eje está visto como soporte de la descentralización industrial⁶⁶, en una consideración funcionalista por los poderes federales (Domínguez Roca, 2005). Vanier (2000) desarrolla esta concepción, identificando cinco dimensiones que guían la racionalidad. El racionalismo con el principio de exhaustividad de cobertura del territorio. El higienismo que se traduce por la creencia en la simplicidad del sistema, de su pureza cartográfica. El modernismo con el lema de que es necesario renovar el proyecto, por la obsolescencia de los proyectos anteriores. El positivismo con la convicción que la ciencia estadística y el análisis

⁶⁶ El término “descentralización industrial” se usa en varias ocasiones por el poder federal como en el *Primero* (1947) y el *Segundo Plan Quinquenal* (1952), que prevén medidas para “disminuir la población de las grandes ciudades a través de la descentralización industrial”. También en la ley 14 781 de promoción industrial (1958) que afirma buscar tanto el “desarrollo integral y armónico de la producción industrial como el equilibrio del balance de pagos, la utilización de los recursos del país y la descentralización industrial”. Este objetivo fue formulado luego en varias leyes provinciales de promoción industrial.

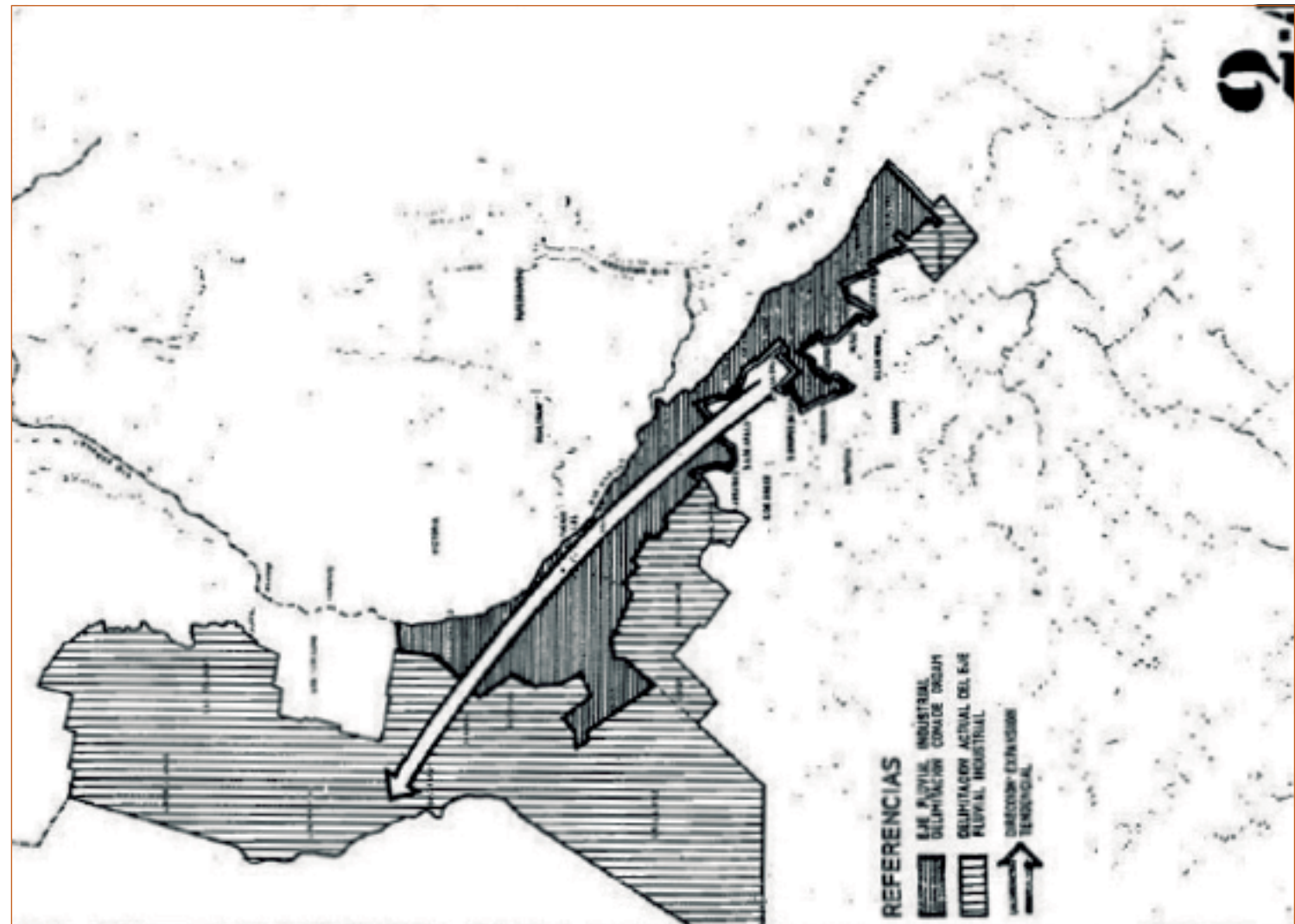


Figura 25 . Expansión tendencial del eje fluvial industrial. SIMEB

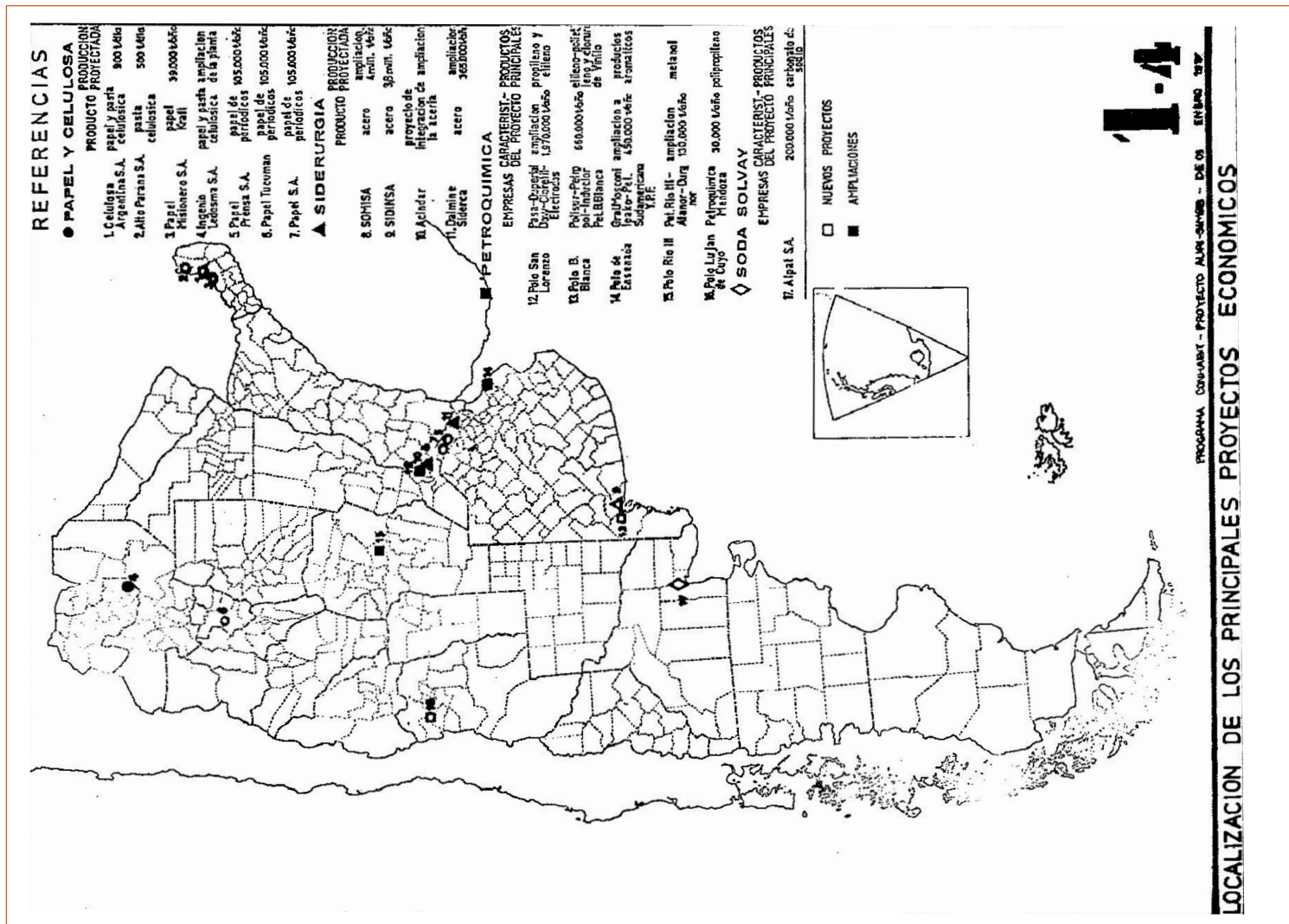


Figura 26. Localización de los principales proyectos económicos, SIMEB

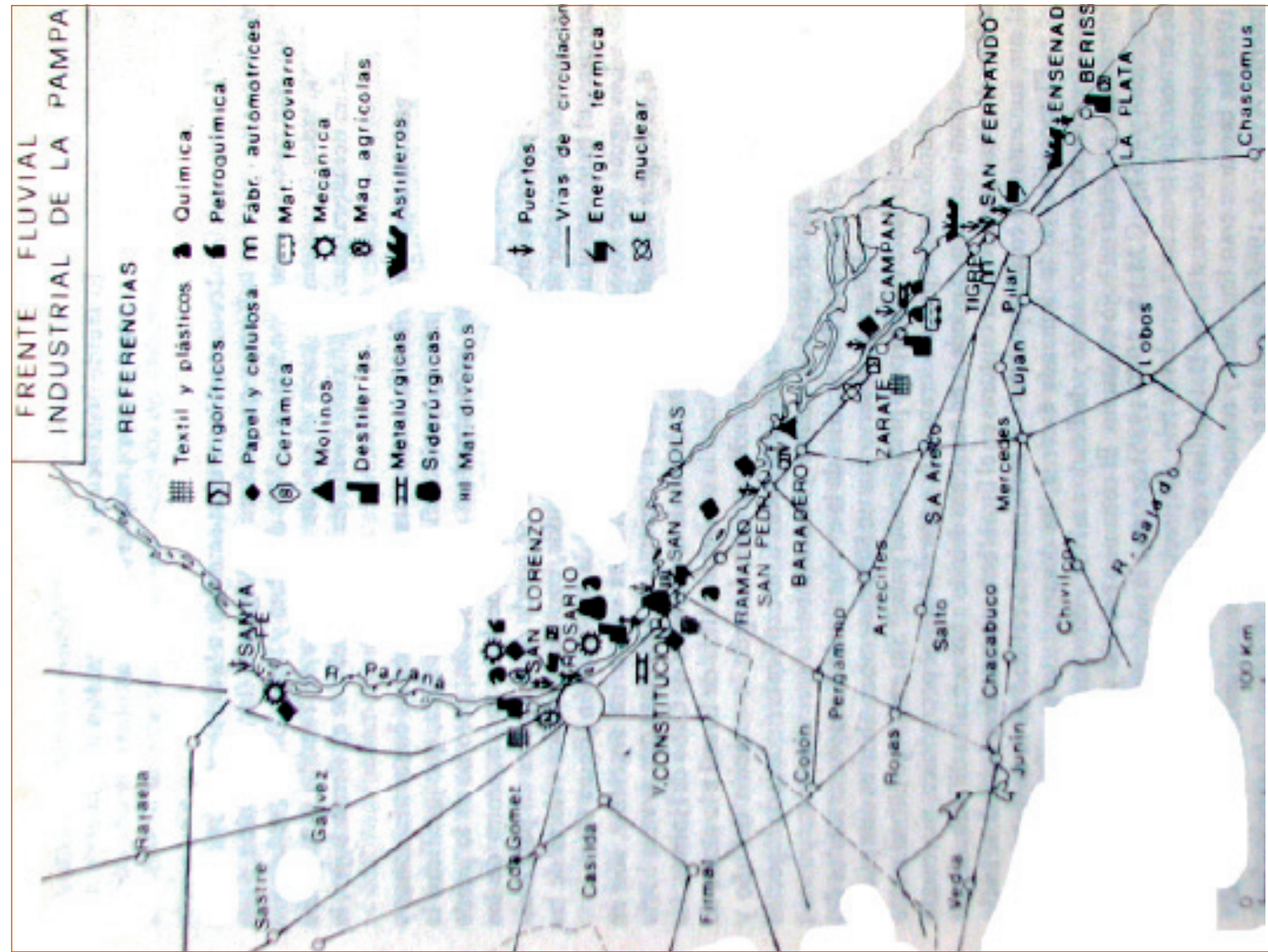


Figura 27. El frente fluvial industrial de la Pampa según Daus y Yeannes (1988: 497)

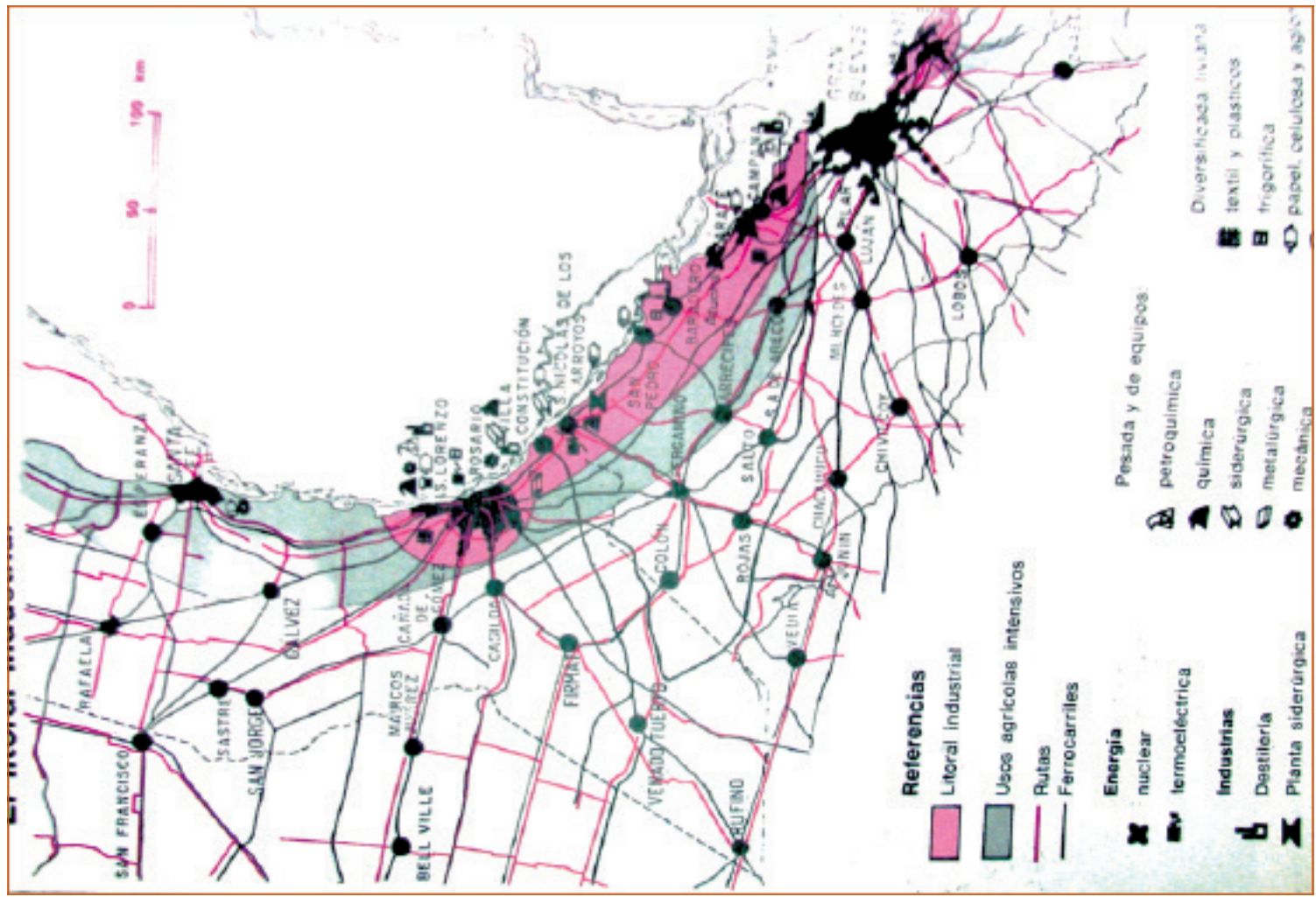


Figura 28. El litoral industrial según Chiozza (1978)

espacial permiten la reforma. El universalismo con la utopía que todo se puede resolver en algunas formas (europeas sino universales) de organización territorial.

2. La visión de los geógrafos: un frente y un litoral

A su vez, los geógrafos, argentinos y extranjeros, comienzan a interesarse por la zona. Daus publica un artículo “El frente fluvial de la Pampa ondulada” (Daus, 1973), que reaparece en 1988 en un capítulo del libro “Geografía general y los marcos regionales” de Roccatagliata (Daus & Yeannes, 1988) donde identifica el “frente fluvial e industrial de la Pampa” (figura 25). Empieza por la actividad agropecuaria, sosteniendo que la franja inmediata al frente fluvial figura entre las áreas de paisaje agrario más intensamente humanizado de la Argentina. Luego señala el alto crecimiento demográfico, la densidad portuaria, y la presencia de industrias de base que constituyen grandes complejos industriales. Así “el frente tiene el más amplio espectro de posibilidades en los más diversos ramos de industria y tiene a su alcance los más importantes mercados de consumo de la República y los medios de exportaciones” (Daus & Yeannes, 1988: 496).

Schneier-Madanes (1978a: 157, 1979) y Sassone (1992) también usan la expresión de “frente fluvial”. En el primer caso se muestra como las implementaciones de las plantas siderúrgicas han contribuido a su configuración, en el segundo caso se hace énfasis en las ciudades intermedias de alto ritmo demográfico e intensa industrialización. A su vez, Chiozza (1978) identifica el “litoral industrial” que asocia con una banda de usos agrícolas intensivos que hace llegar hasta la ruta 8, en un modelo parecido al territorio metropolitano. Recalca la presencia de industrias pesadas y de instalaciones energéticas (figura 26).

El uso del término frente, asociado a los adjetivos fluvial y pampeano, por los geógrafos, hace referencia a las márgenes, a los límites de un espacio, como frente de avance de llanura pampeana. Puede ser visto como una suerte de contrapartida al término de frontera que se usó por mucho tiempo para el límite sur de la pampa. En cambio, el término de eje se refiere a una visión más funcional (como eje de transporte), dándole un papel y una posición central al territorio intermedio, como sitio de radicación de equipamientos industriales, energéticos de gran escala y de infraestructuras de transporte.

3. La megalópolis: un proyecto idealizado

En 1967, el geógrafo quebequense Denis, especialista de América Latina, identifica una “guirlande urbanisée du litoral” (guirnalda urbanizada del litoral) entre La Plata, Buenos Aires y Rosario y se pregunta si es “l'ébauche d'une future mégalopolis” (el esbozo de una futura megalópolis). Habla de una “megalópolis todavía embrionaria” pero donde “ya se puede evaluar el espacio que ocupará en 30 o 40 años”. Destaca que la situación en la cual el 40 % de la población del país vive en esta guirnalda sobre 400 km, no es excepcional; el caso es idéntico en Uruguay o Australia. Más grave es la acentuación de la disparidad demográfica entre el GBA y el resto del país (de 1947 a 1960, +33 % en el GBA contra +25 % en el país). En consecuencia defiende la necesidad de mitigar la concentración urbana desarrollando algunas metrópolis de equilibrio: Córdoba, Mendoza, Tucumán, Santa Fe-Paraná et Resistencia-Corrientes.

Un año después, el geógrafo francés George (1968) retoma la imagen de guirnalda “de ciudades dispuestas a lo largo del Río desde Rosario hasta La Plata” y la cifra de 40 % de la población nacional. Se interesa también por el Gran Buenos Aires, recién definido por el INDEC y propone la creación de ciudades satélites en Campana, Zárate, Luján, Mercedes, Gral. Las Heras, Cañuelas, Gral. Paz y Chascomús.

Tres años después, Geisse y Coraggio (1970: 57), en un artículo, y Coraggio (1971), en un seminario organizado por el CONADE, identifican una megalópolis, compuesta de un Área Metropolitana (Capital Federal y Gran Buenos Aires) y del Resto de la Megalópolis (comprendiendo algunos partidos de Buenos Aires y Santa Fe), ¡que opone al resto del país! Según él, cada una de las dos entidades abarca la mitad de la población del país pero la Megalópolis experimenta un crecimiento poblacional superior al resto del país. Sin embargo no observa ningún avance estructural de la Megalópolis sobre el resto del país en cuanto a las variables industriales.

En 1981, el Atlas de la Ciudad de Buenos Aires (Kollmann de Curutchet, 1981) incluye un capítulo titulado “Hacia la Megalópolis”, que define una “mega-urbe” y su área de influencia como un “mega-hinterland” (el territorio comprendido entre San Nicolás y Chascomús). En años más recientes se señala la publicación “Mega-ciudad Buenos Aires: ¿Profundización de la segmentación?” (Ainstein, 1995).

Por último recientemente volvió a la agenda pública el tema de la “megaciudad”, a través de un proyecto financiado por la Fundación Avina. Su primera etapa, llamada “Megaciudad: un futuro sin presente” y desarrollada entre 2006 y 2008, consistió en la organización de talleres y en la difusión del tema en la agenda pública. Destaca la importancia de la Megaciudad para la economía argentina ya que representa el 60 % del PIB y es receptáculo de los principales proyectos de infraestructura previstos en esa época (tren bala, tercer carril en la ruta 9 entre

Campana y Zárate, entre otros). En su segunda etapa, en 2010, la Fundación Avina lanza un llamado para el diagnóstico y posicionamiento público de “una problemática urbana central para Argentina: la mega-ciudad”, que da lugar a un estudio completo por un equipo de investigadores de Rosario (Avina & Instituto de gestión de ciudades, 2011). El objetivo de tal estudio es ser un documento de divulgación pensado para instalar el tema entre los actores institucionales involucrados.

4. Hoy, una falta de visión y un territorio mal identificado

En los documentos de planificación consultados desde 1998, solamente el Plan Estratégico Territorial y el documento “Bases y lineamientos para el Plan de Regionalización de la Provincia de Buenos Aires” (Provincia de Buenos Aires, 2011), tienen en cuenta el territorio intermedio que denomina “corredor” y “franja industrial”.

En 2005 se inician los estudios para la elaboración del Plan Estratégico Territorial (PET) cuyo primer documento de avance se presenta en 2008, publicado por la Subsecretaría de Planificación Federal de la Inversión Pública del Gobierno federal. Consultamos tres documentos derivados: PET Avance I (Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios, 2008), PET Edición Bicentenario (Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios, 2010), PET Avance II (Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, 2011; constituido por 4 libros, uno de ellos “Argentina urbana”).

El PET Avance I (Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios, 2008) explora dos modelos de territorio, el actual y el deseado (ver figuras 27 y 28), y analiza el territorio argentino según un doble eje: 25 regiones y nueve corredores. Las 25 regiones nacionales son agrupadas en tres categorías: los núcleos dinamizadores del territorio, que corresponden a las regiones metropolitanas; los sistemas urbano-rurales más desarrollados, “vertebradores del modelo histórico agroexportador”; y los territorios con bajo nivel de urbanización. En nuestro territorio, se identifica la “Franja Industrial Paraná-Plata”, caracterizada por una densidad muy alta de población, una base industrial altamente diversificada, un sector terciario avanzado y una dotación alta de infraestructuras. También se identifican nueve corredores que vinculan subregiones y puntos de tránsito del comercio internacional, entre ellos el corredor E entre Buenos Aires y Rosario. Con una longitud de 400 km, es el “principal corredor y concentrador de cargas y pasajeros, coincidente con la principal aglomeración de población y diversificación productiva del país, al que convergen la mayoría de los corredores identificados”. Así por él circulan los mayores niveles de cargas para consumo interno, exportación e importación y “contiene los principales puertos del sistema fluvial”. Asimismo, se articula con el denominado corredor bioceánico central. Entre los problemas y desafíos, destaca una “fuerte congestión en los accesos urbanos y a los complejos portuarios. Señala una deficiencia en los centros de transferencia de cargas y un cuello de botella en

el calado de los puertos”. Finalmente el documento propone enmarcar la inversión pública a partir de la definición de un listado de obras estratégicas.

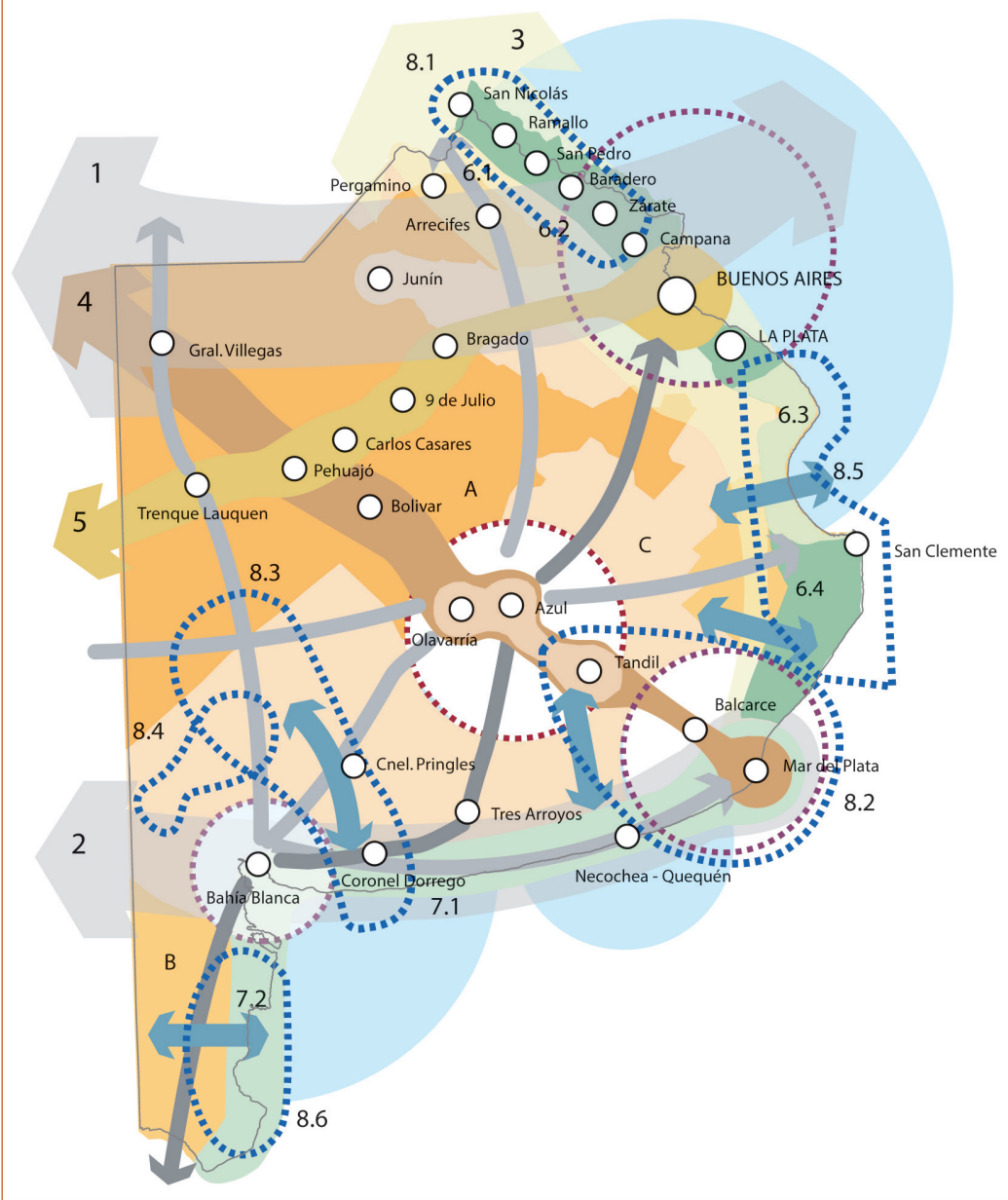
El documento “Bases y lineamientos para el Plan de Regionalización de la Provincia de Buenos Aires” (Provincia de Buenos Aires, 2011), que todavía no se ha aprobado ni implementado por el gobierno de la Provincia⁶⁷, define una posible división provincial en trece microrregiones, como base para la cartera de inversión pública en obras estratégicas. En cuanto al territorio intermedio, se usa el término de “corredor norte”.

5. Conclusión del capítulo: los aportes de estos documentos

A raíz del análisis de estos documentos, el corredor aparece como una construcción externa, es decir que es pensado desde “afuera”, desde las capitales, ya sean federal (CABA) o provinciales (La Plata y Santa Fe). Además, se destaca una evolución en la manera de nombrar y considerarlo pero sin llegar a un concepto que haga consenso y que se inscriba en un tiempo largo. La figura que tuvo mayor influencia se remonta a las décadas de los 1950 y 1960, cuando el corredor fue pensado como el soporte de una política nacional de planificación, basada en la industria, en una visión funcionalista y simplificadora. Sin embargo hay que destacar la calidad de varias propuestas del Esquema director año 2000 y de su derivado EPRMT, como las de apoyar el desarrollo metropolitano lineal en las redes de transporte público y en áreas verdes de gran escala.

⁶⁷ Ya no parece ser uno de los temas prioritarios de la agenda política provincial.

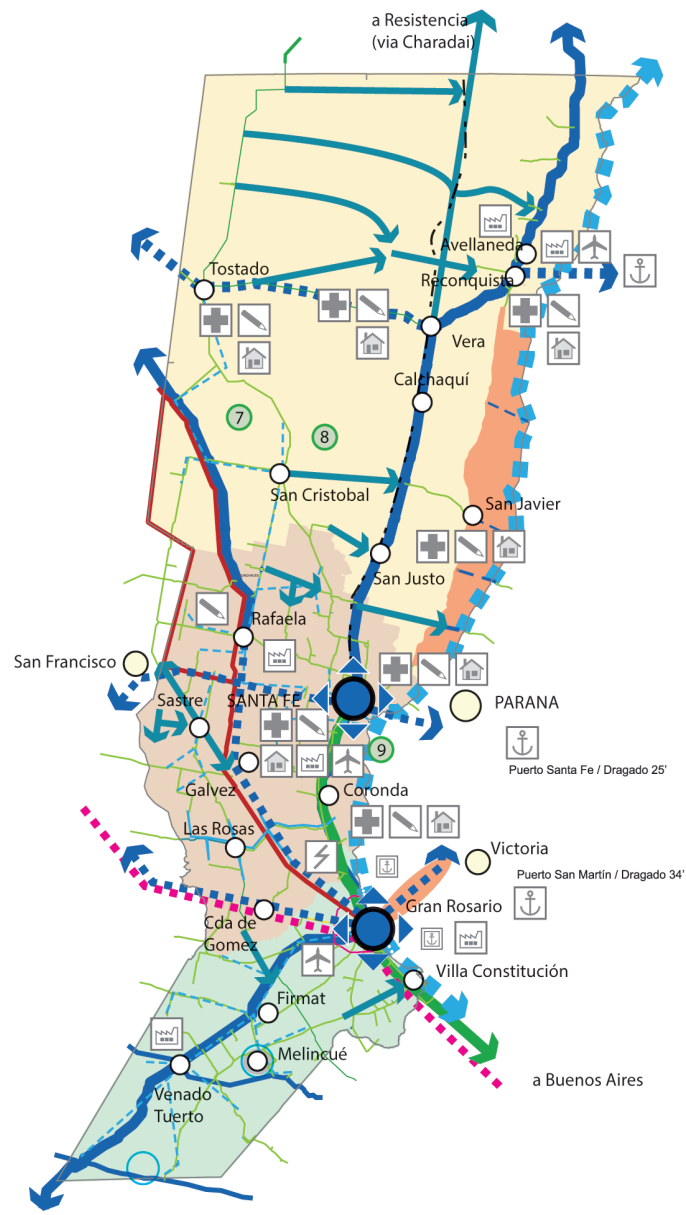
PROVINCIA DE BUENOS AIRES | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- 1 Corredor binacional central
 - 2 Corredor binacional norpatagónico
 - 3 Eje fluvial industrial argentino
 - 4 Corredor interprovincial de conexión entre corredor norpatagónico y corredor central a potenciar
 - 5 Corredor interprovincial a potenciar
 - o o o Nodo a potenciar - Desarrollo de centralidad alternativa
 - ← Eje vial estructural a requalificar
 - ← Ejes viales a consolidar
 - A Área de incremento de la diversificación económica del sector agropecuario. Incremento de la accesibilidad, manejo hidráulico-productivo sustentable, equipamiento de salud y educación
 - B Desarrollo socio-económico de actividades ecocompatibles hacia el turismo alternativo
 - C Fortalecimiento de la diversificación económica
- 6 - MANEJO COSTERO INTEGRADO (MCI) DE LOS SECTORES
- 6.1 Sector fluvial industrial
 - 6.2 Sector fluvial conurbano
 - 6.3 Sector Estuarino
 - 6.4 Sector Atlántico Norte
- 7 - DESARROLLO COSTERO INTEGRADO
- 7.1 Sector Atlántico Sur
 - 7.2 Sector Bahía San Blas
- 8 - DESARROLLO DE CORREDORES Y ÁREAS TURÍSTICAS
- 8.1 Paraná
 - 8.2 Mar y Sierras - Tandilia
 - 8.3 Ventana al Mar - Ventania
 - 8.4 Guaminí - Adolfo Alsina
 - 8.5 Rural del Atlántico
 - 8.6 Bahía San Blas
- ↔ Integración cultural y espacial de las regiones rurales y costeras (turismo alternativo)
 - Fortalecimiento actividad portuaria
 - Desconcentración - saneamiento básico - equipamiento de salud y educación en los principales centros urbanos costeros
 - Densificación urbana con interfase rural de protección

Figura 29.
Provincia de Buenos Aires
– Modelo deseado
del territorio –
PET avance I (2008: 197)

PROVINCIA DE SANTA FE | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- Nodo multimodal creciente
- Autopista P.E.Aramburu
- Ruta nacional pavimentada
- Corredores a fortalecer
- Conectividades
- Ruta provincial primaria pavimentada
- Recuperación FFCC Belgrano Tramo: Santa Fe - Vera - Los Amores
- Tren de Alta Velocidad
- Hidrovía
- Acueducto Centro (en construcción)
- Acueducto Sur y Norte (proyectados)
- Gasoducto a construir
- Aeropuertos
- Construcción de viviendas
- Infraestructura energética a construir Central Timbues
- Construcción de equipamiento hospitalario
- Construcción y mejoras de escuelas
- Parques industriales
- Puertos privados
- Región Norte - Área a desarrollar
- Región Centro - Área a potenciar
- Región Sur - Área a cualificar
- Áreas turísticas a potenciar
- Áreas Naturales Provinciales Protegidas Proyectadas
 - 7 - Laguna La Verde
 - 8 - Las Vizcacheras
 - 9 - Parque Nac. Santafesino - "Islas del Paraná"
- Obras hidráulicas (Lagunas La Picasa y Melincué)

Figura 30.
 Provincia de Santa Fe
 – Modelo deseado
 del territorio –
 PET avance I (2008: 209)

VI. La imposible emergencia como espacio político

La creación de una identidad territorial del corredor es de gran importancia para su territorialización. En efecto la problemática de la planificación urbana no se reduce a una cuestión factual que pueda ser resuelta por un proceso realista donde los medios de representación corresponden a un reflejo fiel de la realidad. La planificación hace referencia, al mismo tiempo, a nuestra manera de pensar, de clasificar, de organizar, de describir el espacio (Schubarth, 2007), en el sentido de “la representación del espacio” de Lefebvre. La subrepresentación política es una primera limitación a esta visión, que hace pensar que un reconocimiento político “tradicional” y la búsqueda del buen perímetro son vías sin salida.

1. La subrepresentación política

La subrepresentación política “territorial” ocurre cuando un circunscripción o un distrito electoral recibe un porcentaje de escaños inferior al porcentaje de votos obtenidos o potenciales. Esta subrepresentación se analiza por el peso electoral de las cuatro unidades del territorio metropolitano. En efecto por su peso demográfico y con mayor razón por la cantidad de electores (inscriptos y participantes en primer lugar), el territorio abarca una porción tal del padrón electoral nacional que define en buena medida las elecciones de escala federal (presidenciales, legislativas) y provincial (diputados y senadores de la Provincia de Buenos Aires). Es conocida la importancia de Buenos Aires, como CABA, metrópolis o Provincia en las elecciones de nivel nacional: Buenos Aires “pone al Presidente” y la Provincia, con mayor razón el conurbano, se presenta como la “madre de todas las batallas” (González, 2009). Malamud (2004) destaca que desde la federalización de la ciudad de Buenos Aires en 1880, la política argentina ha girado alrededor del centro constituido por la gran zona metropolitana del Río de la Plata.

Escala federal

A escala federal, analizamos los resultados de dos elecciones, las presidenciales de 2011 y las legislativas de 2013. Las elecciones presidenciales se llevaron a cabo en octubre de 2011 junto a las elecciones legislativas (elección de 130 miembros de la Cámara de Diputados y 24 de la Cámara de Senadores). Resultó reelecta por cuatro años Cristina Fernández de Kirchner con más del 54 % de los votos y por una diferencia de 38 puntos frente al candidato del Frente Amplio Progresista, Hermes Binner.

Las elecciones legislativas de 2013 se llevaron a cabo en octubre de dicho año. Se renovó la mitad de los miembros (127) de la Cámara de Diputados para el periodo 2013-2017 y un tercio de los miembros (24) del Senado para el periodo 2013-2019.

Los diputados nacionales tienen cuatro años de mandato y se renuevan por mitades cada dos años.

Los datos disponibles en línea⁶⁸ ofrecen un análisis fino a nivel de departamento y partido. El dato más relevante es el número de electores (electores hábiles) que participan efectivamente del voto (votos totales, incluyendo los votos positivos, blancos, nulos, recurridos e impugnados). Para las presidenciales 2011, el conjunto AMBA, AMR y corredor representa el 41,8 % de los votos nacionales. Es sensiblemente más que el peso demográfico relativo (41,3 %) y el peso de los electores inscriptos (40,7 %) (ver figura 29).

Para las legislativas 2013, el porcentaje sube al 42,9 %, contra el 42,2 % de electores potenciales. Es decir que en los dos casos hay muchos electores y además votan más que el promedio nacional. Ahora si se mira por números de diputados nacionales -se eligen por sistema proporcional (sistema D'Hondt) en 24 distritos correspondientes a las 23 provincias y la CABA- el conjunto es teóricamente “representado” por 110 diputados (de los 257 que cuenta la cámara), es decir el 42,8 %. Sin embargo, hay un desequilibrio fuerte entre la CABA, “sobrerrepresentada” y el AMBA sin la CABA, “subrepresentada” (Reynoso, 2012).

Escala provincial: la Provincia de Buenos Aires

El poder legislativo provincial tiene un sistema bicameral, que no diferencia entre la representación de la población y la del territorio (Malamud, 2004). La única distinción en la estructuración de la legislatura es la composición: la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires está compuesta por 92 diputados, la de Senadores por 46 senadores. Los cargos tienen una duración de cuatro años y se renuevan por mitades cada dos años. Ambas cámaras tienen la misma base territorial y demográfica y para las elecciones legislativas, la provincia se divide en ocho secciones electorales plurinominales⁶⁹. Tres nuclean el territorio del Gran Buenos Aires (la Primera el Norte, la Tercera el Sur y la octava a la Ciudad de La Plata) y las otras cinco resto de la Provincia⁷⁰.

⁶⁸ <http://datospublicos.gob.ar/data/dataset/resultados-electorales> y Ministerio del Interior y Transporte (2015).

⁶⁹ La CABA responde a un modelo específico: tras la Reforma de la Constitución Argentina de 1994, la ciudad pudo contar con su propia Constitución y con un gobierno autónomo de elección directa.

⁷⁰ Con la siguiente distribución: Primera Sección: 8 senadores + 15 diputados, Segunda Sección: 5 + 11, Tercera Sección: 9 + 18, Cuarta Sección: 7 + 14, Quinta Sección: 5 + 11, Sexta Sección: 6 + 11, Séptima Sección: 3 + 6, Sección Electoral Capital: 3 + 6.

El total de senadores y diputados que le corresponde a cada sección deriva de la distribución de población a principios del siglo XX, con algunas pequeñas modificaciones posteriores pero que no adecuan la cantidad de bancas a los cambios demográficos. Un análisis del peso demográfico y electoral del AMBA y del corredor revela la subrepresentación política del territorio metropolitano en las dos cámaras (ver figura 30). Por lo tanto, aunque el AMBA incorpora más de los tres cuartos de la población provincial, solamente el 52 % de los diputados y el 41 % de los senadores la representan en la Legislatura provincial. Si se tienen en cuenta el corredor y el territorio metropolitano, la diferencia entre peso demográfico y representación política disminuye un poco pero sin resorberse. Es sobre todo el AMBA que sufre de una representación política inadecuada a escala provincial.

Escala de los partidos

Como ya vimos, el conurbano es un territorio privilegiado de las disputas políticas a nivel provincial y nacional. Al mismo tiempo, la dinámica política de los municipios contiene una especificidad muchas veces autonomizada de las dinámicas que dominan las otras escalas y que remite también a la conformación de liderazgos partidarios (Vommaro, 2015). Así Velut (2007: 180) nota una politización extrema de todos los niveles de gobiernos: todas las decisiones se consideran en sus dimensiones e implicancias políticas de redistribución de los beneficios entre los actores categorizados según sus afiliaciones y su lealtad.

Como se observa en la figura 31, un diputado de la región circundante a la CABA representa hasta 8,5 veces más habitantes que uno del centro de la Provincia. Este fenómeno, que se conoce en ciencia política como *malapportionment* (desigualdad en el valor del voto individual según su localización territorial), altera el principio de representación proporcional fijado por la Constitución provincial y genera una sobrerrepresentación de los partidos con presencia más marcada en las zonas menos pobladas y un déficit de presencia legislativa de las organizaciones partidarias con bastiones en el conurbano. El mismo fenómeno se repite en la conformación de la Cámara de Senadores provincial.

Sin entrar en consideraciones más partidarias (que partido saca ventaja de esta situación), se nota una fuerte contradicción entre el peso electoral enorme y la subrepresentación político-electoral, que se explica en la deficiente adaptación institucional a la evolución demográfica (Malamud, 2004). Malamud subraya también la dificultad de poner efectivas opciones de reforma orientada a reducir el desequilibrio, ya que las fuerzas políticas que se benefician con la sobrerrepresentación se opondrían a una reforma que los perjudica. Todo eso se traduce por un debilitamiento del corredor en la definición de políticas públicas provinciales o nacionales que lo afecten. Se trata entonces de una situación política sin salida, que se agrega a las dificultades de concepción del territorio.

	población		elecciones presidenciales 2011			
	<i>población (2010)</i>	<i>% del total nacional población</i>	<i>número de electores habilitados</i>	<i>% del total nacional electores</i>	<i>número de votantes</i>	<i>% del total nacional votantes</i>
CABA	2 891 082	7,2 %	2 493 113	8,6 %	1 930 721	8,4 %
AMBA (CABA + 40 part.)	14 819 137	37,0 %	10 424 772	36,1 %	8 541 118	37,2 %
AMR	1 237 346	3,1 %	1 117 188	3,9 %	869 683	3,8 %
AMBA + AMR + corredor	16 546 828	41,3 %	11 746 907	40,7 %	9 583 378	41,8 %
Argentina	40 091 359	100,0 %	28 864 873	100,0 %	22 943 329	100,0 %
<i>elecciones diputados 2013</i>				<i>número de diputados</i>		
<i>número de electores habilitados</i>	<i>% del total nacional electores</i>	<i>número votantes</i>	<i>% del total nacional votantes</i>	<i>número de diputados</i>	<i>% del total nacional diputados</i>	
2 515 068	8,7 %	1 715 339	8,0 %	25	9,7 %	
10 824 129	37,6 %	8 257 353	38,4 %	77	30,0 %	
1 130 829	3,9 %	803 453	3,7 %	8	3,1 %	
12 199 313	42,2 %	9 221 545	42,9 %	110	42,8 %	
28 913 371	100,0 %	21 511 995	100,0 %	257	100,0 %	

Figura 31. El peso electoral de las áreas metropolitanas a nivel federal. Fuente: <http://datospublicos.gob.ar/data/dataset/resultados-electorales>. En cursiva: estimaciones propias

	población		diputados provinciales		senadores provinciales	
		proporción	número	proporción	número	proporción
GBA (sin CABA)	9 910 828	63,4 %	19	41,3 %	24	26,1 %
AMBA (40 part.)	11 928 055	76,3 %	24	52,2 %	38	41,3 %
Corredor metr.	12 198 751	78,1 %	26	56,5 %	42	45,7 %
Territorio metr.	12 570 000	80,4 %	28	60,9 %	48	52,2 %
Provincia BsAs	15 625 084	100,0 %	46	100,0 %	92	100,0 %

Figura 32. El peso electoral de las áreas metropolitanas a nivel provincial. Fuentes: Cámara de diputados y Cámara de senadores de la Provincia de Buenos Aires

sección	población	diputados	habitantes por diputado	diputados corregidos	diferencia
Primera	4 829 062	15	321 937	32	+ 17
Segunda	647 970	11	58 906	4	7
Tercera	5 037 348	18	279 852	34	+ 16
Cuarta	524 131	14	37 437	3	11
Quinta	1 156 365	11	105 124	8	3
Sexta	763 987	11	69 453	5	6
Séptima	293 971	6	48 995	2	4
La Plata	574 369	6	95 728	4	2
Total	13 827 203	92	150 295	92	0

Figura 33. Proporcionalidad en la cámara de diputados bonaerense (actual y corregida de acuerdo al censo 2001). Adaptado de Malamud (2004)

2. ¿Unos andamiajes ultranationalistes locales poco útiles?

La ausencia de institución y organización institucional a escala metropolitana en Buenos Aires y Rosario es conocida y criticada (Pírez, 2001). No existe un sistema intermunicipal formal como es el caso en otros países (en Francia por ejemplo, especialmente desde 1999). Sin embargo, además de la organización espacial utilizado para algunas políticas sectoriales (regiones sanitarias, departamentos judiciales...), desde los años 1970 existen algunas figuras metropolitanas institucionales que corresponden a la puesta en práctica de experiencias temáticas de organización metropolitana y transjurisdiccional (CEAMSE, Mercado Central, Ecotam, Acumar, que no abarcan los partidos de Campana y Zárate).

En la Provincia de Buenos Aires, la ley 13 850 del 2006 aclara en su artículo 1 que “son consorcios de gestión y desarrollo los constituidos por varios municipios entre sí, o entre uno o más municipios con la Nación, la Provincia de Buenos Aires, una o varias personas de existencia ideal de carácter privado o público que se encuentren ubicados dentro del ámbito territorial de la provincia de Buenos Aires o con personas físicas o entes estatales descentralizados”. Esta normativa asegura a los consorcios personería propia y plena capacidad jurídica y reglamenta algunos de los objetivos fundamentales de los mismos, los que se orientan principalmente hacia el fortalecimiento productivo de las regiones, o la armonización de la legislación. También la ley posibilita la toma de crédito y la realización de compras para los objetivos propuestos. En el artículo 10 se precisa que “la provincia de Buenos Aires podrá disponer de una partida presupuestaria a los consorcios de gestión y desarrollo”.

Sobre esta base, hubo varias experiencias, entre las cuales “los corredores productivos” con más o menos éxito. En el corredor podemos mencionar el COPRONE (Consortio del Corredor Productivo del Noreste de la Provincia de Buenos Aires), constituido en 1994 con objetivos de fortalecer actividades de reducida escala: apicultura, frutihorticultura y porcicultura. Se compone de los partidos de San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Baradero, Zárate, Campana, Colón, Pergamino, Arrecifes, Capitán Sarmiento, San Antonio de Areco, Exaltación de la Cruz, Carmen de Areco, Salto y Rojas. También se señala la existencia del CICAZC, Comité Industrial de Conservación del Ambiente Zárate-Campana.

3. Conclusión del capítulo: ¿una calle sin salida?

Una tercera dimensión de las dificultades de la territorialización del corredor metropolitana es política, en el sentido de representación. Además, a nivel local, no parece que estén las condiciones o las personalidades políticas para que emerja un proyecto local de identidad del corredor, en un esquema *bottom-up*. Ahora bien, como lo sostiene Vanier (2002), “el tercer espacio es en primer lugar y sobre todo político”. Es entonces

una limitación muy fuerte para una territorialización del corredor que hace pensar que su destino estuviera condenado a depender de Buenos Aires.

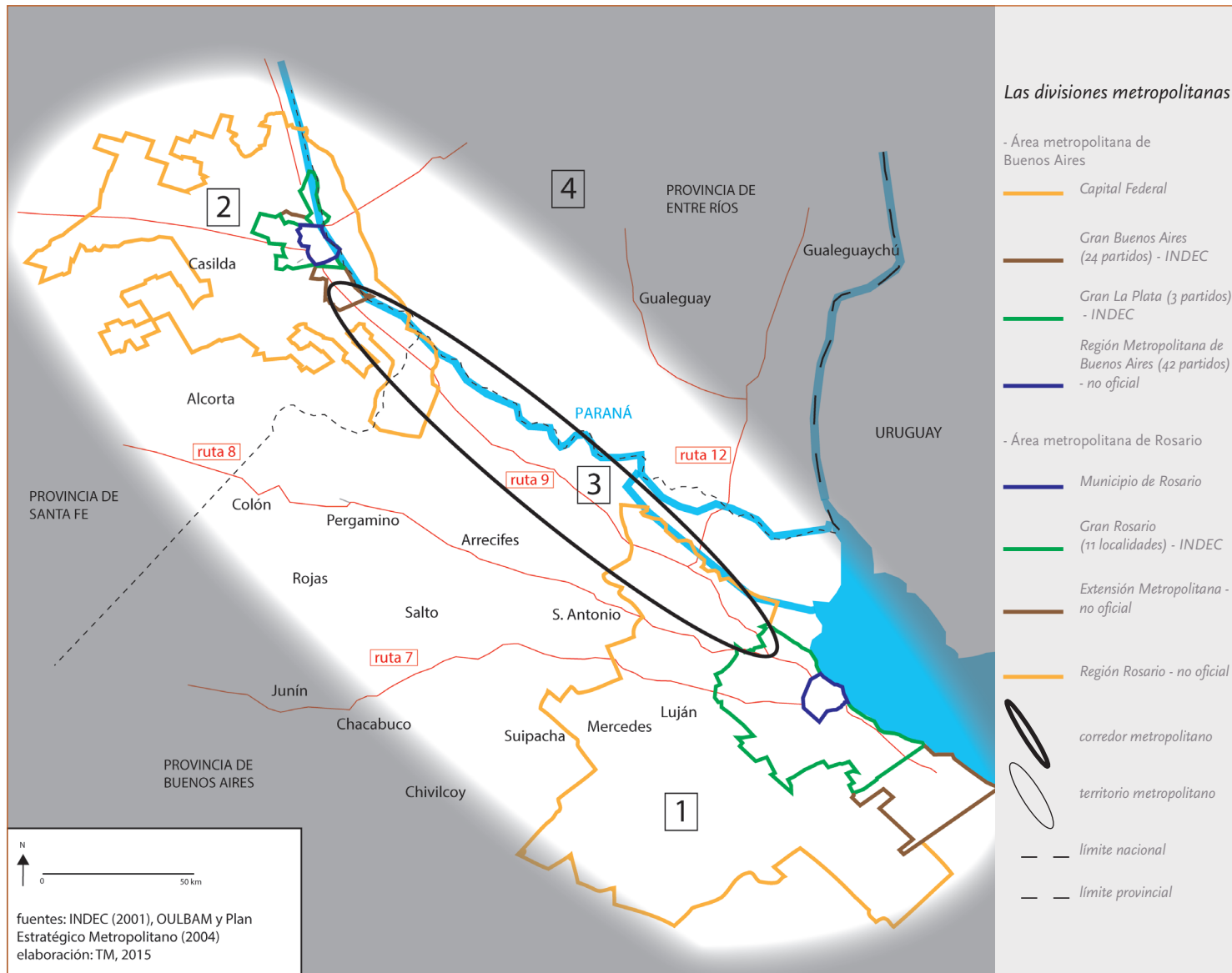
Conclusión de la segunda parte: una territorialización limitada e inconclusa

La hipótesis está confirmada: no existe una territorialización fuerte del corredor. Más precisamente no se trata de un espacio no pensado nunca, sino más bien de un espacio pensado de manera simplificadora por los poderes públicos. En efecto, mientras a lo largo del siglo XX el territorio intermedio se va estructurando según patrones metropolitanos, es identificado a partir de los años 1950 como eje fluvial industrial, soporte de una política de industrialización fuerte por parte del Estado federal. Es decir que se piensa desde Buenos Aires, sinónimo de metrópolis y de poder federal. Así el territorio intermedio queda configurado como un apéndice lineal de Buenos Aires, dividido entre una visión tecnocrática funcional y otra más idealizada de la megalópolis.

A su vez, la figura promovida por los geógrafos de frente fluvial lo inscribe en un marco nacional, regional y mundial, articulándolo con la pampa y los flujos marítimos, pero no da cuenta de la diversidad de las lógicas de organización espacial. Da razones para pensar que ha existido una **asimilación metropolitana**, por la cercanía de las dos metrópolis y las condiciones naturales, **presupuesta y nunca cuestionada en profundidad**.

A su vez, los documentos de planificación piensan el corredor en una lógica centralizadora y se conforman con suponer una unidad territorial, que existe de un punto de vista físico (coherencia hidrográfica), pero lejos de ser evidente desde una dimensión funcional (ver mapa 26). Tampoco la investigación científica se ha interesado mucho por el tema. Por fin no existe una representación política o institucional de este espacio poco legible, ya sea federal, provincial o local.

Por lo tanto no se trata de un territorio realmente pensado y apropiado, y desde luego, representado política y mentalmente. En este marco, se destaca el poder de las funciones y de los actores, es decir, el sistema de los actores. En síntesis, la estructuración y la construcción del territorio solo se hacen por “oportunidades”, por dinámicas externas a la planificación. De eso trata la tercera parte.



Mapa 26.
Las divisiones metropolitanas

Parte 3. Un corredor metropolitano híbrido

En la introducción, identificamos una paradoja entre el mantenimiento de la industria productiva pesada y la existencia de actividades industriales dinámicas y recientes en una trayectoria larga de desindustrialización en la región. En esta tercera parte **suponemos que el motor de la metropolización del corredor son las actividades industriales productivas y portuarias; éstas se enmarcan en un proceso de industrialización lento y temprano, por un lado, y rápido y transitorio, por otro.** Este proceso hace coexistir tres formas de organización de la actividad productiva industrial y tres tipos de actores asociados: 1) fordistas, permanentes desde mitades del siglo XX; 2) posfordistas, aparecidos en los años 1990; 3) híbridos o *hiperindustriales*⁷¹ (Veltz, 2013, 2015) (ver figura 32).

Fordismo y posfordismo

El término de *fordismo* emerge en la década de los 1920 en el campo de la organización de la producción, como modelo productivo en el cual se generaliza la producción en masa de objetos estándares. Corresponde al advenimiento de los grandes establecimientos industriales, que fijan una mano de obra numerosa en el espacio de producción. Gramsci, a inicios de los años 1930, amplía la perspectiva relacionando estos cambios en la organización de la producción con las mutaciones sociales y culturales que se producen en la sociedad americana. A raíz de los trabajos de Michel Aglietta (1976), los economistas de la Escuela de la regulación le dan al término su acepción más fuerte: el *fordismo* designa el régimen de acumulación que permitió el periodo de fuerte crecimiento económico entre 1945 y 1975 en el mundo occidental. Se trata de un modo de regulación de la economía que asociaba los nuevos métodos industriales junto con mecanismos de negociación social que garantizaban que las ganancias de productividad realizadas se devolvían a los trabajadores, bajo la batuta de un Estado siguiendo los preceptos keynesianos.

En el mismo momento que los regulacionistas teorizan el *fordismo*, éste entra en crisis: los trabajadores especializados rechazan los métodos de producción, los mecanismos de negociación social pierden eficiencia y la inflación aumenta. Las medidas tomadas para intentar superar esta crisis –desregulación, liberalización del comercio y de los flujos financieros– tornan ilusoria una vuelta para atrás; en efecto el éxito del *fordismo* estaba relacionado con un relativo cierre de las economías nacionales y de su manejo por los Estados. El modelo virtuoso se acaba a mediados de los 1970 (Boyer & Durand, 1993; Lipietz, 1994). Desde el enfoque de la regulación, estos cambios son interpretados como la crisis del modo de desarrollo *fordista* y el advenimiento del *posfordismo*. En la esfera productiva, esto implica cambios en el modo de organización del trabajo, en las estrategias de val

⁷¹ *Híper* entendiéndose como “nivel superior”.

orización del capital y en el sistema tecnológico. El *posfordismo* se refiere entonces a un sistema de producción más flexible, que usa redes de subcontratistas, con unidades de producción más pequeñas, y que se basa en la economía terciaria, del conocimiento y de la innovación. También involucra un proceso de reestructuración del Estado de bienestar y se asocia con la emergencia de la ciudad neoliberal (Harvey, 1989, 2011; Pecqueur, 2010; Veltz, 2009).

La hibridación entre fordismo y posfordismo: la hiperindustria en las metrópolis

Veltz (2015) propone un tercer modelo, que llama *hiperindustrial* y que torna la distinción entre industrias (entendidas ahí a través sus imágenes tradicionales: masificación, estandarización, mecanización) y servicios, imprecisa y obsoleta. Dicho de otra manera, para Veltz, vivimos en una sociedad *hiperindustrial*, caracterizada por la convergencia entre la industria de los objetos y la de los servicios. Toma dos ejemplos (2013): las automotrices siguen vendiendo autos pero ofrecen cada vez más soluciones de movilidad; las siderúrgicas ya no venden acero, sino “soluciones a un problema que involucra el acero”. Eso pasa por un funcionamiento en red de las plantas industriales y de una cooperación entre los distintos actores. Veltz moviliza el concepto de hibridación para evocar este sistema productivo emergente y deshacerse de la noción de posindustrial: la hibridación expresa la nueva articulación entre el sector industrial y el sector de los servicios. A esta representación del sistema productivo corresponde una visión del mundo caracterizada por una red intermetropolitana y una economía de archipiélago: las ciudades son las infraestructuras del mundo globalizado.

El trabajo de Artopoulos (2003), bajo la conducta de Manuel Castells y sobre la empresa Tenaris en Campana, se inscribe en este marco de análisis. Estudia como Tenaris se convirtió en una empresa global después de haber crecido entre 1954 y 1976 al amparo de un mercado protegido y un estado consumidor de sus productos. Es un caso paradigmático de “la reinención del capitalismo industrial, con la fusión entre capitalismo industrial y capitalismo informacional”, lo que le permite “consolidarse como líder mundial en un mercado competitivo” (Artopoulos, 2003). La empresa no solo se adaptó a la nueva economía sino que usó sus reglas para alcanzar nuevos mercados y proyectarse a escala global. Tenaris supo transformar una estructura organizacional basada en la producción, “heredera de las más duras tradiciones industriales como la siderurgia” y la recreó en un nuevo diseño compatible con el capitalismo informacional.

En esta parte, privilegiamos el trabajo de terreno, que se compuso de visitas y de entrevistas con actores claves. Se completó por el análisis de la documentación de las empresas: las memorias, los balances, los avisos publicitarios, los *newsletters*, los boletines de información, la folletería de productos y servicios, entre otros.

Están disponibles en las oficinas comerciales y en las plantas industriales, en internet, en las bibliotecas municipales o en el Instituto Argentino de Siderurgia, en San Nicolás. También las redes sociales fueron una fuente de información rica, por ejemplo los grupos Facebook “Tenaris/Siderca – Campana”, “SinCostura” o “Gente del acero”.

Nos interesamos primero en las actividades industriales (VII). Seis tipos de actividades estructuran el corredor: algunas de configuración *fordista* (química, papel, agroalimentario), otras con dimensiones posfordistas (automotriz, soja) y una según un modelo híbrido (siderurgia). Cada una presenta una actividad importante de importaciones y exportaciones y está muy ligada a la actividad portuaria (VIII). En este contexto se muestra que los actores privados industriales son los protagonistas de la metropolización del corredor, lo que tiene consecuencia en la “fabricación” de lo urbano y la urbanidad (IX).

Tipo de organización	Fordista	Posfordista	Híbrida
<i>Principales características</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Mano de obra numerosa</i> • <i>Fijación de la mano de la obra</i> • <i>Empresas integradas de grandes dimensiones</i> • <i>Influencia fuerte en la vida urbana</i> • <i>Predios integrados en el tejido urbano (ver anexo 6)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Mano de obra flexible</i> • <i>Flexibilidad de la producción y de la localización</i> • <i>Poca incidencia en la vida urbana</i> • <i>Predios afuera de la ciudad (ver anexo 6)</i> • <i>Empresas organizadas en redes internacionales</i> • <i>Uso de subcontratistas dispersos en el espacio</i> • <i>Externalización de la producción</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Evolución del modelo fordista</i> • <i>Dimensiones a la vez fordistas y posfordistas</i> • <i>Articulación entre producción industrial y actividades de servicio</i> • <i>Alta proporción de exportaciones</i> • <i>Funcionamiento en red</i>
<i>Ejemplos en el corredor</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>química (Axion)</i> • <i>papel (Papel Prensa)</i> • <i>agroalimentario (Granix)</i> • <i>puertos industriales</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>empresas de logística (Xstorage)</i> • <i>terminales portuarias privadas recientes</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>siderurgia (Tenaris-Siderca)</i> • <i>automotrices (Toyota)</i>

Figura 34. Propuesta de clasificación de las actividades

VII. Las actividades industriales en el corredor: dinamismo y diversidad

El objetivo de este capítulo es analizar la importancia de las actividades industriales en el corredor, donde suponemos la existencia de procesos de reindustrialización desde la mitad de los 1990. Vinculamos este dinamismo industrial a la coexistencia de modelos de organización fordistas, posfordistas e híbridas.

1. Las actividades en los modelos metropolitanos

La temática de las relaciones entre la industria y la ciudad ha sido bien estudiada y ha dado lugar a varios esquemas (Caravaca & Méndez, 2003; Dezert & Verlaque, 1978; Gottmann, 1961; Manzagol, 1981; Pred, 1964; Soja, 2000). En la configuración metropolitana, existen diferentes modelos teóricos.

Los primeros hacen hincapié en las nuevas actividades, de alta tecnología y terciaria, en oposición a las industrias pesadas tradicionales, con los conceptos de *cluster*, *Edge city*, *technopolis*, *creative city*, *tertiary corridor*⁷². Así varios autores (David Riesman, Daniel Bell, Alain Touraine, Daniel Cohen, entre otros) usan el término de *sociedad posindustrial*, en la cual las actividades de servicios suplantán las de producción en un contexto de desindustrialización, simbolizado por ejemplo por el declive de Detroit. Los Ángeles es el arquetipo de estos procesos (Scott et al., 2001: 20)⁷³: se identifican una multiplicidad de *clusters* industriales en los territo-

⁷² Alfred Marshall (1920) quien identifica la concentración y aglomeración de la actividad industrial en un determinado lugar. Esta teoría influye a Michael Porter (1998), para quien “los clusters son concentraciones geográficas de compañías interconectadas, proveedores especializados y de servicios, firmas en industrias relacionadas e instituciones asociadas en un campo particular que compiten pero que también cooperan”.

La expresión de *Edge city*, usada desde los noventa, se refiere a un polo suburbano donde se concentran oficinas y equipamientos (de recreo esencialmente). Fue inventado por Joel Garreau (1991) y cambia la visión de las periferias, ya no limitadas a la función residencial (Ghorra-Gobin, 2015: 19).

Technopolis es un término más antiguo, que tomó importancia con la publicación de Manuel Castells y Peter Hall (1994), *Las tecnópolis del mundo: la formación de los complejos industriales del siglo XXI*, que examina la renovación industrial de grandes ciudades sobre la base de la industria de alta tecnología y analiza el proceso de formación de nuevos centros de innovación tecnológica. La *tecnópolis* se distingue del distrito industrial que se refiere a actividades tradicionales y no solamente innovadoras.

Los conceptos de *creative city* y *creative class* fueron desarrollados y difundidos por Charles Landry (2000) y Richard Florida (2002). Dieron lugar a una literatura abundante, lo que no ayuda a precisar su definición, pero básicamente Florida asocia la presencia de la clase creativa que elabora nuevas ideas, tecnologías y contenidos y que desarrolla actividades culturales con el desarrollo económico de las ciudades.

⁷³ Los autores nombran también a Buenos Aires, Ciudad de México, Río de Janeiro y San Pablo.

rios metropolitanos, con una descentralización de las capacidades industriales. A su vez, Soja se interesa en la reestructuración económica en la *postmetropolis*, que se torna *Flexity* (Soja, 1996a) o *Posfordist Industrial Metropolis* (Soja, 2000). Ahí analiza la *desindustrialización* y la *desterritorialización* de la economía *fordista* y su reconstitución en formas de producción y localización más flexibles. Para él, estas transformaciones económicas son tan profundas que significan la decadencia de la industria *fordista* a favor de una economía *posfordista*, aunque no se trata de una ruptura total (Soja, 2000: 170).

Sin embargo, a diferencia de la ciudad industrial, los nuevos espacios urbanos engendrados por la metropolización resisten a los intentos sucesivos de conceptualización de una metrópolis posindustrial (Dear, 2002; Lefevre, 2009). Tal interpretación ha sido cuestionada por las tesis neo industriales, que se acercan al modelo híbrido o *hiperindustrial*. Estas vinculan el desplazamiento hacia los servicios a las nuevas formas de organización de la actividad productiva, basada en la ampliación de las cadenas de valor mediante el aumento de las tareas previas y posteriores a la fabricación: gestión y planificación, Investigación y Desarrollo, diseño, por un lado; logística y almacenamiento, control de calidad, comercialización, servicios posventa, por otro (Veltz, 2009, 2015).

En la Argentina existen algunas investigaciones sobre las actividades industriales y las transformaciones del espacio productivo en la metropolización pero tratan exclusivamente del AMBA (Bozzano, 1999; Blanco, 2006; Losano, 2008, 2011; Rougier y Pampin, 2015). Blanco (2006) observa una “reindustrialización selectiva” en la CABA, una reactivación en el conurbano mediante empresas pequeñas y medianas y la conformación de una serie de parques, zonas y sectores industriales dinámicos en la tercera corona. Nos apoyamos en estos trabajos y sostenemos que la dimensión industrial, que fue uno de los motores del desarrollo del corredor desde fines del siglo XIX, es todavía fundamental en su estructuración.

La metodología se apoya en una caracterización económica de la zona por medio de algunos datos estadísticos. Pero muchos no son ni homogéneos ni recientes. Por ejemplo, el último censo económico fue llevado a cabo en 2005 (INDEC, 2005) y los últimos datos desagregados por puerto son de 2008 (Consejo Portuario Argentino, 2010). Por lo tanto se realizó un SIG de los establecimientos industriales y de las terminales portuarias (ver lista completa en anexos 4 y 5). La identificación de ellos se hizo por medio de un trabajo de campo, que consistió en visitas de terreno y análisis de mapas a escala 1:50.000 y 1:100.000, consultados en el Instituto Geográfico Nacional y en bibliotecas municipales. Para cada establecimiento y terminal se consiguieron datos actuales (número de empleados, rubro de actividad, fecha de creación y propietario) gracias a entrevistas con actores locales, una revista de la prensa especializada, de los diarios locales y de documentos institucionales.

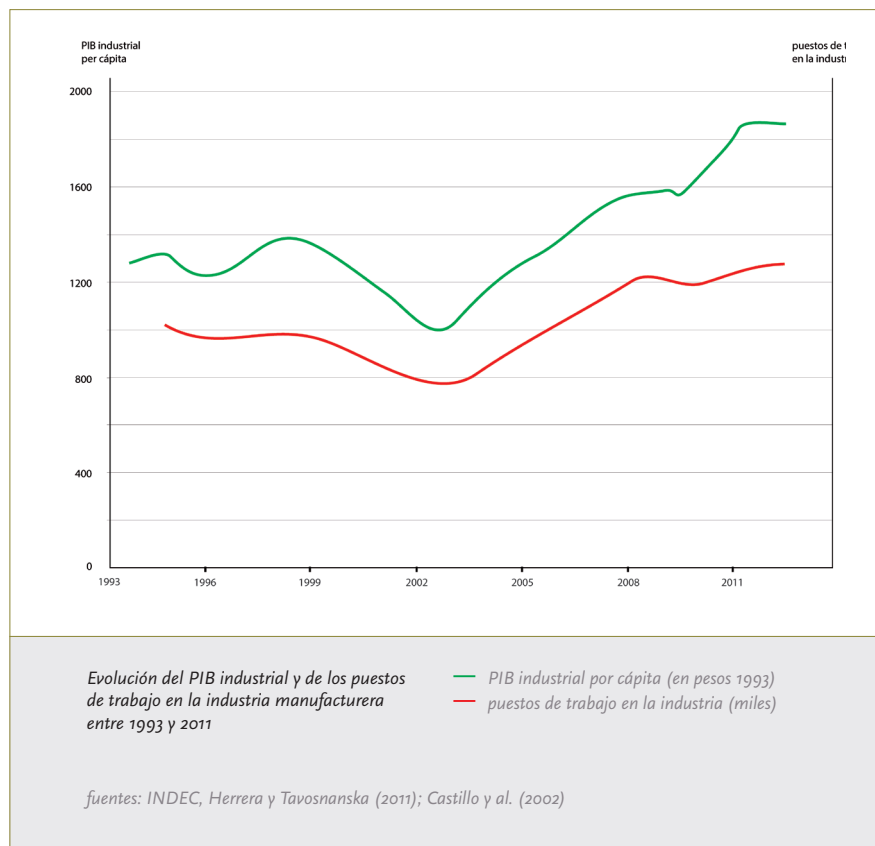


Figura 35. Industria argentina: evolución del PIB sectorial y de los puestos de trabajo entre 1993 y 2011

2. El marco nacional: una reindustrialización

En la Argentina, el sector industrial contribuye hoy al 30 % del PIB y representa el 20 % de los empleos asalariados privados (Banco Mundial, 2013; Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social, 2014). La industria se basa principalmente en las filiales de automóviles de marcas internacionales, en las actividades de las industrias química y metalúrgica y en las actividades ligadas al procesamiento de alimentos (envasado, molienda...). La trayectoria del sector a lo largo del siglo XX se sintetiza a continuación.

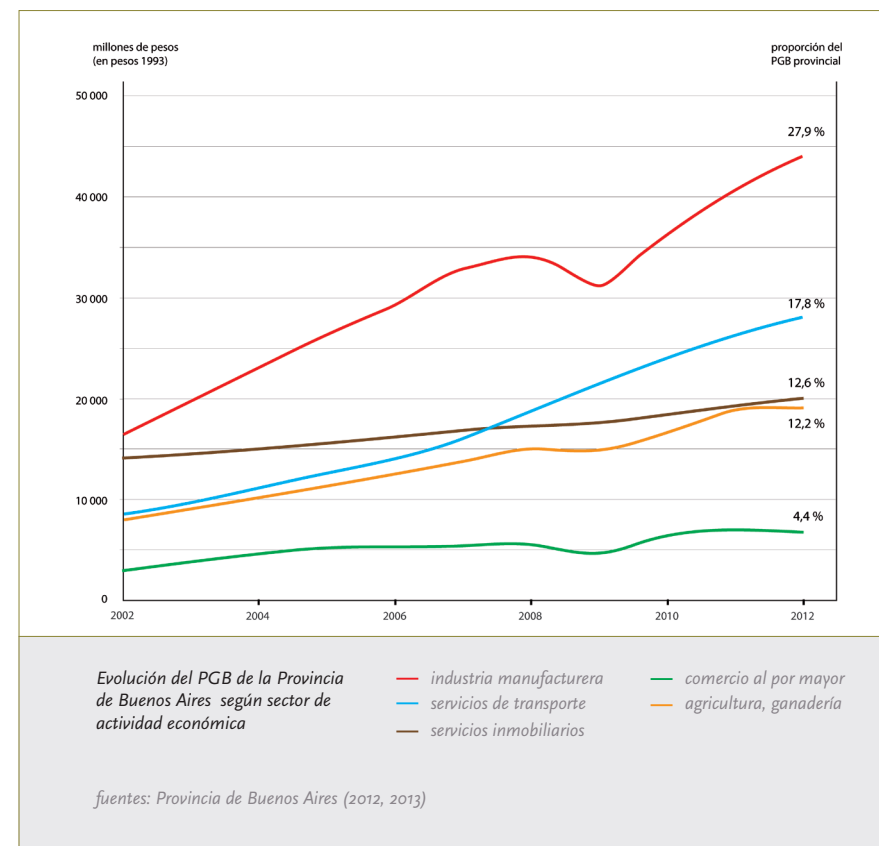


Figura 36. Evolución del PGB de la Provincia de Buenos Aires por sector de actividad económica

La crisis económica de 1930, la crisis de divisas en 1949-1952, la pérdida de dinamismo de las actividades agropecuarias y la fragilidad de un sector industrial escasamente integrado fueron compensadas en parte por la promoción de las actividades industriales básicas. El gobierno peronista consagra entonces el rol del Estado en la economía y pone en marcha mecanismos de intervención. Significa un cambio del centro de gravedad de la economía argentina de la agricultura hacia la industria (Velut, 2002: 110). A partir de entonces se abre una etapa sustitutiva de importaciones orientada a producir equipos e insumos industriales; la industria manufacturera se convierte en el sector más dinámico de la economía argentina y así lo es hasta la década de 1970 (Rougier & Pampin, 2015). Más específica-

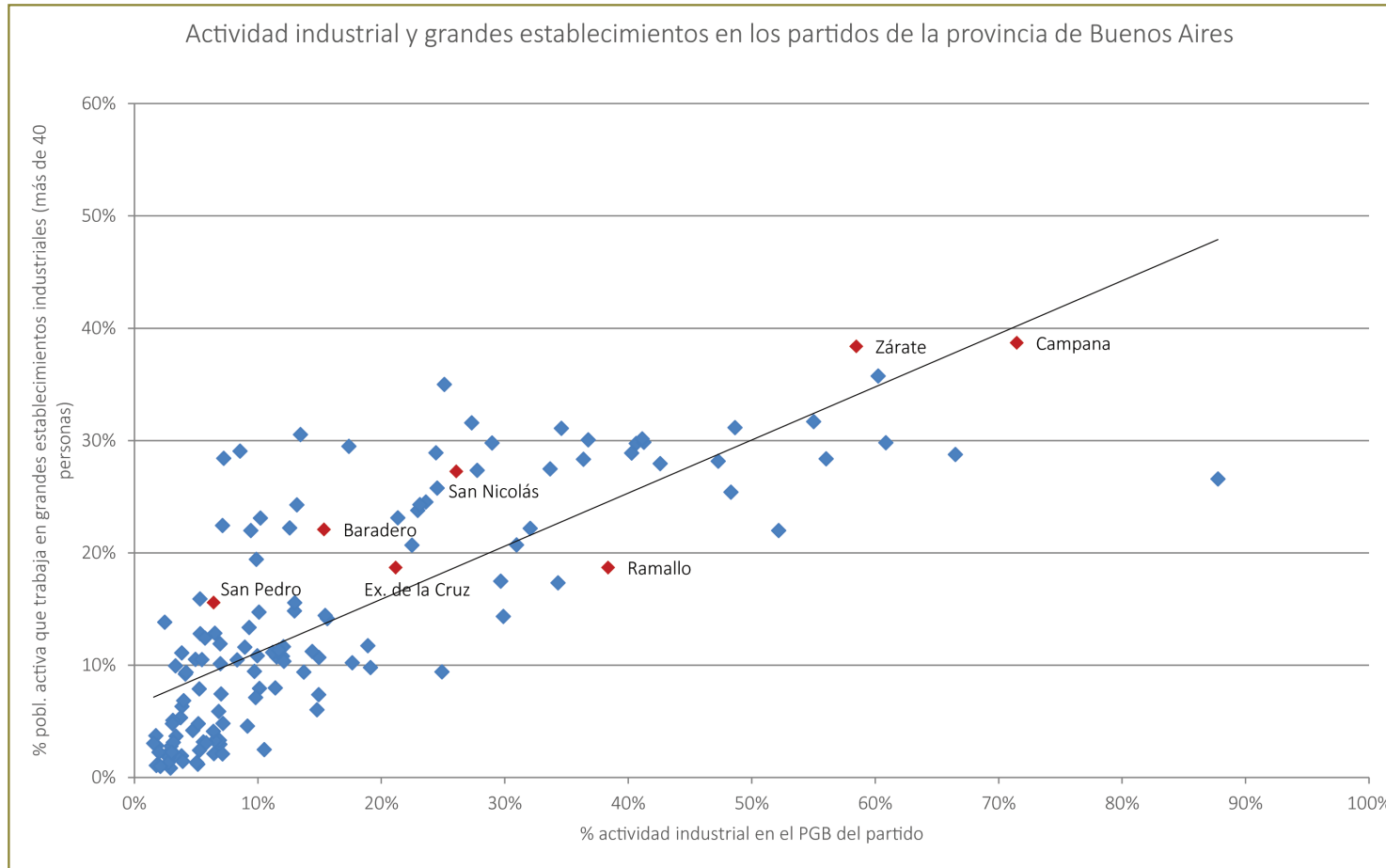


Figura 37.
Actividad industrial y grandes establecimientos en los partidos del corredor metropolitano.
Fuente: INDEC (2001)

mente, las políticas estatales ponen énfasis en la integración del sector industrial mediante el impulso de rubros clave –siderurgia, química, explotación petrolífera, complejo automotor– e iniciativas para el abastecimiento de infraestructuras y servicios en los centros urbanos (Rougier & Pampin, 2015: 207). De este modo el Estado nacional adquiere algunas empresas de gas, impulsa la construcción de un gasoducto desde Comodoro Rivadavia para abastecer el Gran Buenos Aires en 1949 y promueve la instalación, en San Nicolás, de la central termoeléctrica más importante del país destinada a atender las necesidades de la “costa industrial argentina” (Segundo Plan Quinquenal en Argentina). También en la provincia de Buenos Aires, nuevos organismos e instrumentos de planificación surgen, como

el Plan Trienal 1947-1949 dirigido al desarrollo de la infraestructura eléctrica y caminera. Como resultado de estas iniciativas y transformaciones, en las décadas de los 1940 y 1950, la industria se consolida hacia la periferia de Buenos Aires y el “cordón industrial”.

El proceso militar iniciado en 1976 significa para la industria un quiebre de esta tendencia con el abandono del modelo industrializador y un decrecimiento de la industria, especialmente para los sectores tecnológicamente más avanzados. En paralelo se da un claro vuelco hacia las actividades procesadoras de recursos naturales que producen *commodities* como aceites vegetales, hierro y acero y derivados

del petróleo. A escala metropolitana, en el Gran Buenos Aires se impulsa la erradicación de muchas plantas: tanto el número de establecimientos como la tasa de ocupación industrial se reducen por primera vez; Avellaneda y Lanús pierden más del 20 % de sus obreros entre 1979 y 1984⁷⁴ (Rougier & Pampin, 2015; Stumpo & Rivas, 2013). Junto con esta reestructuración económica se produce una consolidación de nuevos espacios industriales, particularmente en la periferia norte del conurbano (Vio & Cabrera, 2015). De este modo, a mediados de la década de 1990, la zona norte contribuye con el 45 % de la producción metropolitana, la zona sur con el 30 % y la oeste con el 25 % (Rougier & Pampin, 2015: 219).

Los procesos de metropolización en la década del noventa tienen lugar en un marco de políticas neoliberales y del régimen de convertibilidad (1991-1999). Provocan dinámicas de desindustrialización y reestructuración, una precarización laboral y una expansión de las grandes empresas de los sectores más dinámicos y concentrados. Se observan la privatización –grandes plantas siderúrgicas, petroleras, petroquímica pasan al sector privado– y la contracción de las empresas industriales estatales. Además aumenta el grado de extranjerización de la producción: las firmas transnacionales pasan de los dos tercios de la inversión bruta en 1993 a casi el 90 % en el 2000 (Adriani, Langard & Steimberg, 2011).

Luego, a partir de la crisis de 2001, varios autores identifican una industrialización sostenida, con un incremento en el grado de concentración industrial (Azpiazu & Schorr, 2009; Burgos, 2011; Herrera & Tavosnanska, 2011; Salama, 2011). Entre 2002 y 2010, la industria crece más rápido que el PIB y su participación en el total de la economía, que iba cayendo desde los años noventa, se vuelve a incrementar (Stumpo & Rivas, 2013: 27) (ver figura 33).

En cuanto a la repartición territorial, desde los inicios de la industrialización, la CABA y las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe han sido el *locus* privilegiado de las inversiones industriales (Blanco, 2006). En la provincia de Buenos Aires, la industria manufacturera representa hoy el 28 % del PGB y aumenta más rápidamente que los otros sectores (figura 34). Más precisamente, los datos del censo industrial 2004-2005 muestran la preponderancia del territorio metropolitano, que concentra casi dos tercios de la producción nacional. A su vez, las industrias de los partidos del corredor juegan un papel destacable, con alrededor del 5 % de la producción industrial del país (cálculos propios desde INDEC, 2005).

⁷⁴ Dando lugar a un “cementerio industrial”, según la expresión de Bozzano (1999).

3. Un corredor industrial conformado por grandes establecimientos industriales

En este apartado nos concentramos en datos provinciales. En Buenos Aires, la industria manufacturera constituye el principal sector productivo de la economía, con el 25 % de la actividad. Siguen el transporte con el 17 % y los servicios inmobiliarios con el 13 %. La figura 35 permite identificar dos dimensiones: la participación de la industria en el PIB de los partidos del corredor y el peso de los grandes establecimientos (más de 40 personas para el INDEC) en los partidos de la provincia. En 2001, se observa claramente el perfil industrial o muy industrial de los partidos del corredor, salvo San Pedro, y más aún la importancia de los grandes establecimientos. El trabajo de Losano (2011: 122) confirma la importancia de las grandes empresas industriales en los partidos de la tercera corona norte. Específicamente se interesa en la distribución de las inversiones (reales o anunciadas) en los sectores de la química, de la automotriz y de la elaboración de alimentos y bebidas. La analiza bajo cinco modalidades⁷⁵ y muestra que Campana y Zárate son los dos partidos de la tercera corona que más inversiones concentran. Así en las décadas de 1990 y 2000 hay una creciente periferización de las actividades industriales y el eje norte del AMBA se constituye como el de mayor dinamismo en la atracción de la inversión industrial, “captando el 55 % de los USD 6500 millones destinados a la inauguración de nuevas plantas” (Fritzsche & Vio, 2000). Losano (2011: 115) opone esta dinámica de las grandes y medianas empresas en la periferia norte del AMBA con la de las Pymes en los partidos con tradición industrial o en los parques industriales planificados, como Gral. San Martín, Tres de Febrero o Vicente López. Esta característica justifica, frente a la ausencia de datos estadísticos suplementarios, el estudio de los establecimientos de la zona mediante un SIG (ver las empresas identificadas en el anexo 4).

Tres mapas aportan datos útiles para la comprensión de las dinámicas industriales en el corredor. El mapa 27 presenta los 121 establecimientos identificados y los organiza en cinco polos. El primero está centrado en el área metropolitana de Rosario alrededor del agronegocio y algunos establecimientos medianos de siderurgia. El segundo agrupa Villa Constitución, San Nicolás y Ramallo, alrededor de dos grandes plantas de siderurgia, más algunos establecimientos dependientes, y algunas empresas agroalimentarias. El tercero, menos importante, se estructura en torno a San Pedro y Baradero: es de carácter más rural (cultivo del cítrico y turismo rural) pero con plantas papeleras, química y de agronegocio. El polo químico-siderúrgico-automotriz en Campana-Zárate es el más importante y diverso. Finalmente en el este del corredor, en Exaltación de la Cruz y a lo largo de la ruta 9 se destacan actividades logísticas y dos plantas automotrices en Pacheco, ya en el AMBA.

⁷⁵ Compra o adquisición de empresas industriales, ampliación de la planta, lanzamiento de nuevo producto, inversión en nuevas tecnologías, construcción de nuevas plantas industriales.

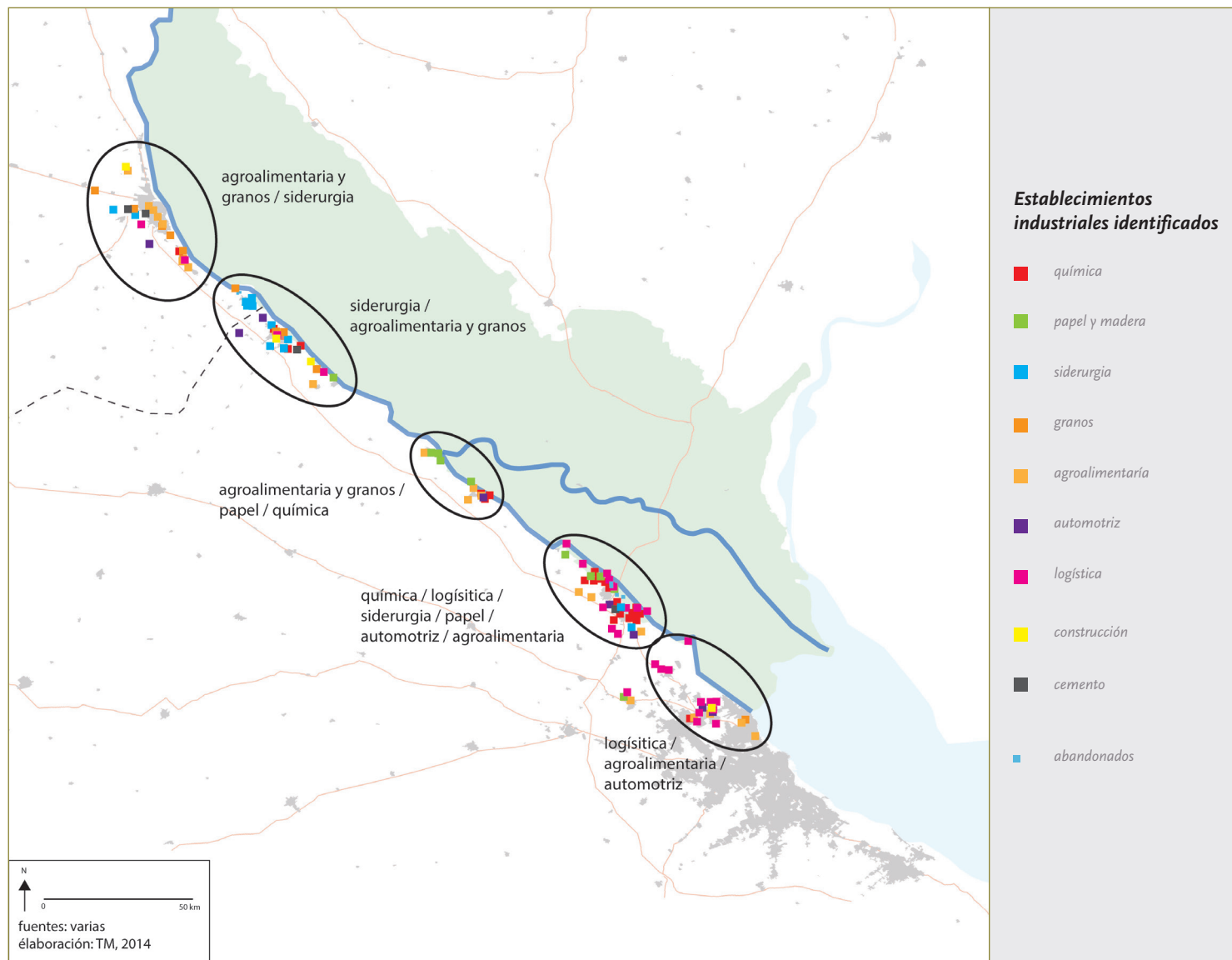
En el segundo (mapa 28) se identifican los establecimientos en actividad en 2014 que cuentan con más de cien empleados. Son 26 y se clasifican en cinco sectores industriales, que consideramos como estructurantes: siderurgia, automotriz, química, papel y madera y agroalimentario. Los detallamos a continuación. La siderurgia es el sector más importante con tres establecimientos de más de mil empleados (Siderca, Siderar y Acindar), seguido por la actividad automotriz, con las plantas de Toyota y de General Motors. Tres establecimientos cuentan con 500 empleados o más: Papel Prensa en San Pedro, Axion Energy (ex Esso) en Campana e Ingredion (ex Refinería de Maíz) en Baradero.

El tercero (mapa 29) representa los establecimientos en funcionamiento antes y después de 1990. Antes de 1990 se conforma el polo químico-siderúrgico de Campana⁷⁶ y Zárate, la siderurgia en San Nicolás-Ramallo, las papeleras de la zona así como los complejos de granos y agronegocio al norte de Rosario. Después de 1990 se recalca la puesta en funcionamiento de las automotrices, de las empresas de logísticas y de los complejos de agronegocio aguas debajo de Rosario. Si se consideran solamente las empresas de más de cien empleados, la proporción es equilibrada: 15 establecimientos funcionan desde antes de 1990 (4 siderurgias; 4 agroalimentarias; 4 químicas) y 11 después (5 automotrices; 3 agroalimentarias).

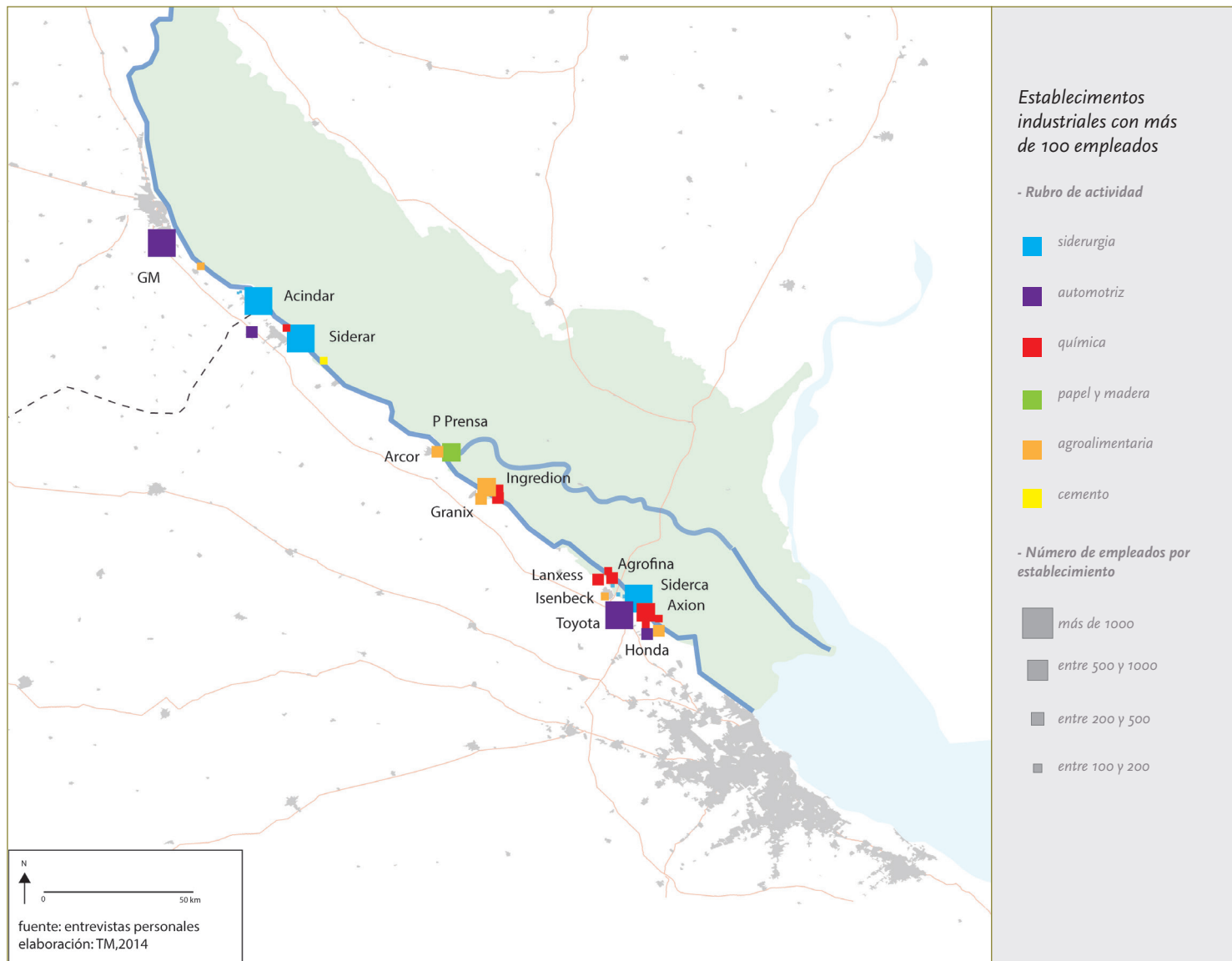
El caso de las Pymes (según Avina y IGC, 2011):

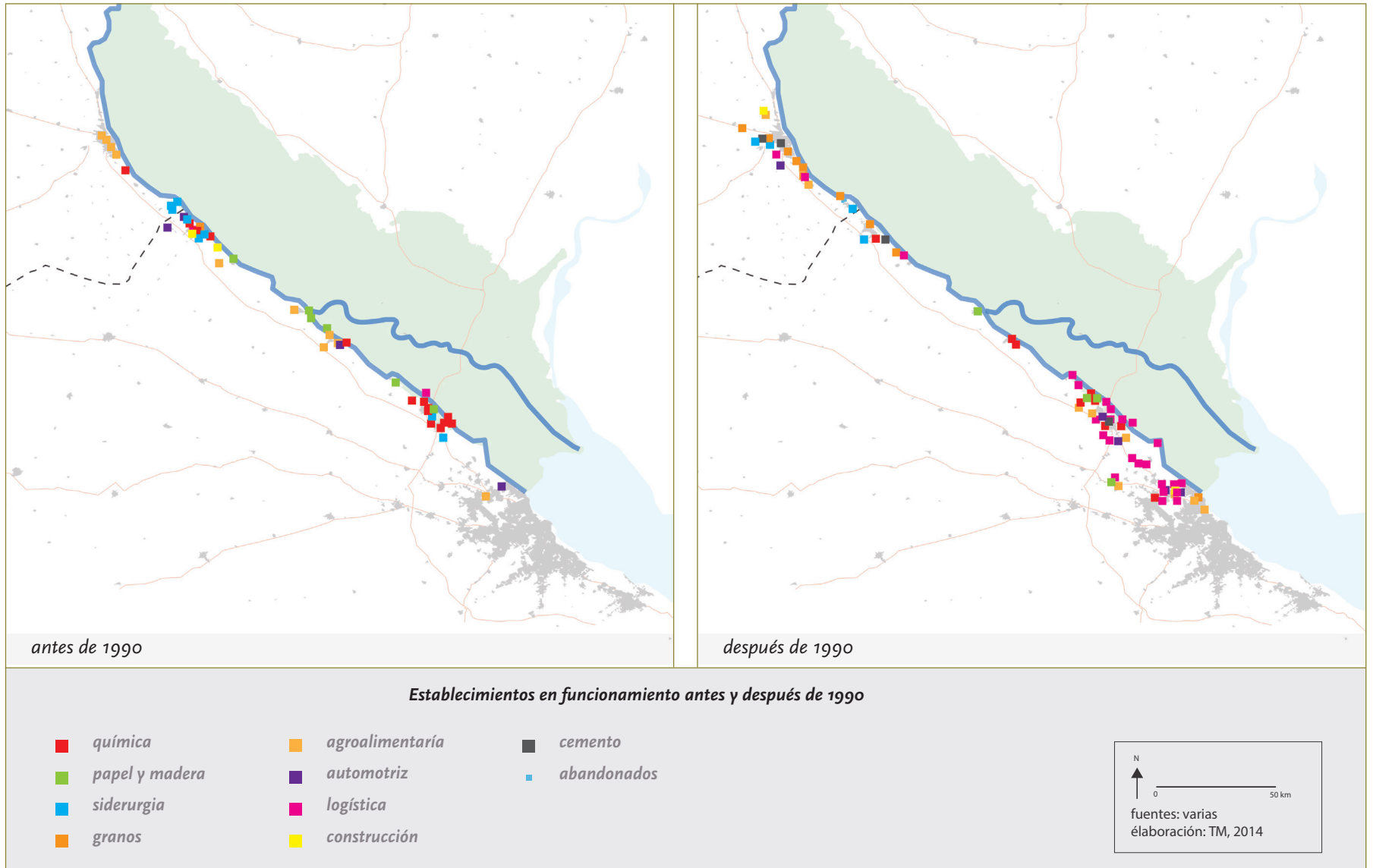
Si bien en los últimos quince años hubo notables cambios industriales que han repercutido en la estructura sectorial del corredor, éstos no han logrado transformar radicalmente la especialización tradicional de los Pymes industriales: San Nicolás, Ramallo y Constitución continúan siendo territorios metalmecánicos, mientras que San Pedro y Baradero son agroalimenticios y Pergamino, Capitán Sarmiento y Arrecifes son confeccionistas y textiles. El dinamismo de éstas Pymes se relaciona casi exclusivamente con el mercado interno, ya que la cantidad de empresas exportadoras es cuatro veces inferior al promedio nacional.

⁷⁶El auge industrial entre 1950 y 1970 en Campana es tal que la ciudad llega a ser llamada la Manchester argentina (Carballo (2004) citando el diario La Auténtica Defensa del 06/11/1979).



Mapa 27.
Los establecimientos
industriales identificados





Mapa 29. Los establecimientos en funcionamiento antes y después de 1990

4. Los grandes establecimientos industriales de configuración fordista: química, agroalimentaria y papel

Identificamos tres sectores industriales cuyas plantas tienen un funcionamiento en gran medida *fordista*: químico, agroalimentario y papelerero. En su mayoría, se trata de establecimientos de radicación temprana –algunas plantas funcionan desde fines del siglo XIX–, con una mano de obra importante. No han experimentado cambios radicales de estructura o funcionamiento desde hace varias décadas, salvo procesos de fusiones y adquisiciones para algunas empresas.

Química: plantas antiguas y reestructuraciones financieras

En los 1990, el sector químico, petroquímico y agroquímico constituye una rama fortalecida con un nivel elevado de actividad que se mantiene hasta 1998, antes de entrar en crisis hasta 2002 (Adriani et al., 2011). Desde 2003, el sector crece de manera sostenida, ya sea en producción, en importación y en exportación, solo impactado por la crisis en 2009. Entre 2003 y 2008, el valor bruto de producción de la cadena aumentó de 8 % anualmente y en 2010 alcanza los USD 25 000 millones. De esta producción se exporta en promedio el 25 % (Cámara de la industria química y petroquímica, 2011; Ministerio de Industria, 2012).

En el corredor, algunas plantas están funcionando desde fines del siglo XIX (eran entonces destilerías) pero la mayoría de ellas desde la década de 1970. El abanico de sus actividades es amplio: agroquímica, petroquímica, refinería. Cabe destacar que en los partidos de Zárate y Campana, durante los últimos 40 años, han operado filiales de los líderes mundiales de la industria química: Lanxess (ex Bayer), Dow, Clariant o Dak América (ex Eastman Chemical, propiedad de Alfa) y empresas de menor escala como Agrofina (ex Ciba-Geigy). En su gran mayoría, son empresas de capital extranjero.

En Campana se encuentra Axion (ex Esso) (foto 24), la cuarta refinería del país en capacidad. La planta está presente desde principios del siglo XX y ha marcado la historia de la ciudad. En 2012, Axion Energy, propiedad de la empresa Bidas, compuesta por la familia argentina Bulgheroni y la petrolera china Cnooc, compra por USD 700 millones los activos de Exxon-Mobil-Esso en Argentina, Paraguay y Uruguay, lo que implica la adquisición de la refinería de Campana.

Agroalimentaria: capitales americanos y argentinos

La Argentina ha sido históricamente un país altamente competitivo en el ámbito de la producción basada en la explotación de los recursos naturales, lo que ha contribuido a la creación de un perfil de especialización internacional en el

agroalimentario (Petit et al., 2006: 240; Pontón, 2008). Más precisamente, desde 1990, la Argentina ha ofrecido a los grandes grupos un contexto macroeconómico e institucional favorable, la disponibilidad de una industria de semillas desarrollada así como tierras fértiles y buenas condiciones climáticas. En este marco, las empresas del agronegocio ubicadas en el país se han reestructurado rápidamente con procesos de especialización, de reorganización y de aprovechamiento de nuevas tecnologías (Petit et al., 2006).

El sector agroalimentario está muy ligado a la producción agrícola en la llanura pampeana y sus compañías instalaron varias plantas en el corredor a partir de 1980. Sin embargo, la más importante es la que inicia sus actividades en Baradero en 1928, ex Producto de maíz, y comprada en 2012 por Ingredion Incorporated, una multinacional norteamericana. Su infraestructura tiene la capacidad de molienda de maíz más grande del país.

Por su parte Granix, que pertenece a la Iglesia Adventista del Séptimo Día (como Kellogg Company), con sede en Washington DC, pero con capitales argentinos, cuenta con dos plantas en el corredor. En Baradero, la empresa compra en 1985 unas instalaciones que funcionaban desde 1968, mientras que en el parque industrial de Campana, una segunda planta inicia sus actividades en 2007. Arcor, una de las principales multinacionales argentinas en el rubro alimenticio, cuenta también con una planta en San Pedro.

Finalmente, destacamos la presencia de multinacionales de la cerveza. Quilmes (propiedad de la belga-brasileño AB InBev) e Isenbeck (propiedad británica SAB-Miller) abrieron dos plantas a lo largo de la autopista 9 cerca de Zárate, en 1992 y 1994. En octubre de 2015 se supo que AB InBev comprará SAB Miller por USD 100 mil millones. En el país, las dos empresas tendrán casi el 80 % del mercado.

Papel: producción nacional para el mercado nacional

La cadena foresto-industrial comienza con la producción primaria en los bosques nativos o implantados. Luego la madera aserrada y terciada y la producción de tableros se destinan a la fabricación de muebles y a la carpintería de obra. Paralelamente, la pasta celulósica sirve como insumo para la elaboración de papel. La producción anual en el periodo 2003-2010 se incrementa de un 10 % en promedio (Ministerio de Industria, 2012). La cadena tiene una larga tradición en el país y está conformada por más de 7000 empresas (8 plantas de celulosa, 70 de papel y el resto de madera y muebles) que generan 88 000 puestos de trabajo. La mayoría de las plantas se ubican a la orilla del río Paraná y tres en el corredor (Papel Prensa en San Pedro, Celulosa Campana en Campana y Celulosa Argentina en Zárate).

La planta de Papel Prensa está ubicada en San Pedro y emplea alrededor de 500 personas. Inició sus actividades en 1978 y es la única empresa nacional dedicada a producir papel de diario. Sus propietarios son los diarios Clarín y La Nación y en menor proporción el Estado argentino.

5. La aparición de nuevos actores posfordistas o híbridos: las firmas automotrices globales y los grandes del grano

En este apartado nos concentramos en dos actividades, entre las más dinámicas desde fines de los años 1990 en la elipse metropolitana, y con mayor razón, en el corredor metropolitano: las actividades automotrices y el agronegocio, especialmente el de la soja. Presentan una configuración distinta de la de los otros sectores.

Automotriz: gran actividad de importación y exportación

En forma muy estilizada se diferencian tres periodos en la dinámica del sector: 1959-1990, 1991-2001 y 2002-2012 (Barletta, Kataishi & Yoguel, 2013: 159). En el tercer periodo, entre 2002 y 2012, la producción anual crece por 17 % y alcanza por primera vez los 500 000 vehículos anuales (Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, 2012). La lógica del sector está relacionada profundamente con la demanda interna en el país y en el Mercosur que ha causado el regreso de los grandes constructores mundiales después de los años de hiperinflación. En este marco, grandes multinacionales como Fiat, Ford, General Motors, Iveco, Mercedes-Benz, PSA, Scania, Renault, Toyota y Volkswagen eligen el país como plataforma para la producción y la exportación y como centro de aprovisionamiento para la región. Esto se manifiesta en un aumento significativo del peso del complejo entre 2001 y 2010 tanto en valor agregado industrial nacional –de 4,2 % a 8,5 %– como en el PIB nacional –de 0,7 % a 1,8 %. Por último, el sector en su sentido más amplio (incluyendo las terminales, los autopartistas globales y los concesionarias), está conformado por 885 empresas que emplean 107 000 trabajadores en el 2010, de los cuales 27 000 trabajan en plantas de producción (Barletta et al., 2013: 160). Desde 2012, el mercado está en una fase inestable con una desaceleración del crecimiento y una fuerte caída en 2014.

Con respecto a la dimensión espacial, la producción se concentra en la periferia de las grandes ciudades de las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe. Tal es el caso para la empresa Ford que se había instalado en 1913 en Buenos Aires pero necesitaba más espacio; así en 1960, abre su planta en Gral. Pacheco, en Tigre. A su vez, General Motors se instala en la década de 1940 en San Martín y ocupa 3000 personas en la década de 1950. En 1978 la compañía cierra para reaparecer en la periferia de Rosario en 1997. En el corredor se identifican las tres plantas de localización más reciente en el país: General Motors, la más importante, y Toyota en 1997 y Honda en 2011 (ver figura 36 y foto 25).

En el marco de un entorno macroeconómico favorable y de un fuerte dinamismo de la demanda mundial, las exportaciones totales del sector se triplican entre 2002 y 2008, superando los USD 6 000 millones (Barletta et al., 2013: 174). Es decir que la actividad automotriz en la Argentina presenta un elevado nivel de apertura y alrededor del 60 % de los vehículos producidos en el país son exportados, entre ellos un poco menos de la mitad a Brasil (ADEFA, 2014; Ministerio de Industria, 2012). En el caso de las plantas del corredor, las cifras correspondientes son: el 60 % de los vehículos producidos para GM en su planta de Alvear (alrededor de 52 000 unidades por año); entre el 60 y 70 % para Honda; el 70 % para Toyota. A título de comparación, la proporción de las exportaciones se encuentra entre 10 % y 15 % en Brasil y entre 15 % y 30 % en Colombia (ANFAVEA, 2014; Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes, 2015) (en % exportaciones / producción en unidades).

Para Freyssenet (1998) y Velut (2002), en el caso de Toyota, las nuevas plantas han sido pensadas según principios *posfordistas* en la organización industrial: los constructores subcontratan un número máximo de tareas y solo se hacen cargo del montaje final, del control de calidad y de la política comercial. La llegada de estos actores ha transformado en profundidad los tejidos de producción local. Las tres plantas se encuentran muy cerca de las infraestructuras viales, como la autopista 9, la ruta 12 y el puente Zárate-Brazo Largo.

El complejo de la soja, una actividad globalizada

La cadena agroalimentaria se caracteriza por movilizar a varios tipos de actores y está conformada por un conjunto de complejos especializados. Este apartado se enfoca en la soja, el más producido entre los cuatro grandes tipos de granos de la agricultura argentina con 61,4 millones de toneladas en la campaña 2014-2015⁷⁷. Por la importancia de la actividad sojera en la economía argentina, existen muchos datos del Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas (Mecon), del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, de la Bolsa de comercio de Rosario y del anuario Hinrichsen (2004, 2012). A la vez los trabajos de investigación son numerosos: Bisang et al. (2009), Cóccaro y Maldonado (2011), de Obschatko (2003, 2013), Guibert y Sili (2011); Gutman y Gorenstein (2003); Matteucci y Morello (2006); Pengue (2005, 2006), Reboratti (2006); Reza, Lema y Flood (2010) y Teubal (2002; 2006), entre otros.

Durante los últimos veinte años, la Argentina se ha convertido en uno de los principales líderes internacionales de granos: es el mayor exportador mundial de aceite, harina de soja y girasol, y el tercer exportador de cereales de soja y leche en polvo, así como el cuarto exportador mundial de maíz y trigo (Lavarello, Gutman & Ríos, 2010). Los tres productos identificados por el INDEC en su sistema OPEX (aceite

⁷⁷ Los otros tres siendo el maíz (33,8 Mtn), el trigo (13,9 Mtn) y el girasol (3,2 Mtn) (SIIA, 2013)

Empresa	Planta	Año de inicio de las actividades	Número de vehículos producidos en 2013
<i>Renault</i>	<i>Córdoba</i>	1955	117 635
<i>PSA</i>	<i>El Palomar</i>	1963	115 302
<i>General Motors</i>	<i>Rosario</i>	1997	111 355
<i>Volkswagen</i>	<i>Pacheco</i>	1995	106 711
<i>Fiat</i>	<i>Córdoba</i>	1996	104 891
<i>Ford</i>	<i>Pacheco</i>	1961	102 280
<i>Toyota</i>	<i>Zárate</i>	1997	94 468
<i>Mercedes-Benz</i>	<i>González Catán</i>	1952	20 502
<i>Honda</i>	<i>Campana</i>	2011	11 519
<i>Iveco</i>	<i>Córdoba</i>	1968	6 344
<i>Scania</i>	<i>Tucumán</i>	1976	-
<i>Total</i>			791 007

Figura 38. Los constructores automotrices en Argentina. Fuente: ADEFA (2014)



Foto 23. Planta Toyota en Zárate. Institucional, 2015

de soja, granos de soja, subproductos) (INDEC, 2014) representan, en 2014, el 24 % en valor del total de las exportaciones argentinas, es decir USD 18 mil millones. La tasa de 35 % representa anualmente un impuesto (conocido como retención) de alrededor de 6 mil millones para el Estado federal⁷⁸. Un rasgo fundamental del territorio y del corredor metropolitanos es una homogenización de la producción agrícola a través de la cultura de la soja. Sin embargo, hay que diferenciar el cultivo del procesamiento de los granos. Aunque las actividades ligadas a la producción de soja son una dimensión mayor de los cambios territoriales en la pampa desde hace quince años (Reboratti, 2010) y a diferencia de algunas “agro-ciudades” como Pergamino o Venado Tuerto (Davies, 2013), las consecuencias territoriales y económicas de la cadenas de la soja no son bien conocidas en el corredor.

La producción primaria

En el territorio metropolitano, la soja, de la cual se extraen las harinas y los aceites, es la producción agrícola que más ha crecido en los últimos treinta años. En la Expoagro -la muestra agropecuaria más grande del país- de 2012 en Junín, un dirigente de una empresa productora de cosechadoras destacaba la “ausencia de política agrícola a largo plazo: todo se maneja por impulso y no se favoreció más a las vacas, sino a la soja” (entrevista personal, 2012). La zona principal de cultivo se encuentra en Rosario: si se traza un círculo de 300 km de radio desde ahí, concentra más del 50 % de la producción nacional. En el territorio y en el corredor específicamente, los partidos presentan cifras de cosecha muy altas en el oeste, cuando van disminuyendo hacia el este (ver mapa 30). Un límite identificable se dibuja en los partidos de Baradero, San Antonio de Areco, San Andrés de Giles, Carmen de Areco, Chacabuco, Chivilcoy, Navarro y Lobos, es decir hasta la tercera corona del AMBA, que podemos considerar como frontera actual de la producción intensiva de soja. En cambio, en 1999, los límites se encontraban más hacia el oeste: Arrecifes, Pergamino, Chacabuco y Chivilcoy.

Aguas arriba: el oligopolio agro-químico-genético

Las numerosas inversiones en capacidad de trituración y de logística de exportación se acompañaron de la difusión de nuevos esquemas tecnológicos aguas arriba. La autorización para usar cultivos transgénicos en los países del Mercosur y su comercialización en la Unión Europea han posibilitado la difusión del modelo técnico basado en la soja RR (*Roundup Ready*, resistente a glifosato), la fertilización, el semi directo y la rotación soja-trigo (Petit et al., 2006). En efecto, la gran mayoría de las tierras sembradas con los principales cultivos extensivos son

⁷⁸ Hace falta poner en contexto esta cifra, ya que históricamente la apreciación o devaluación del peso marca la dinámica del sector.

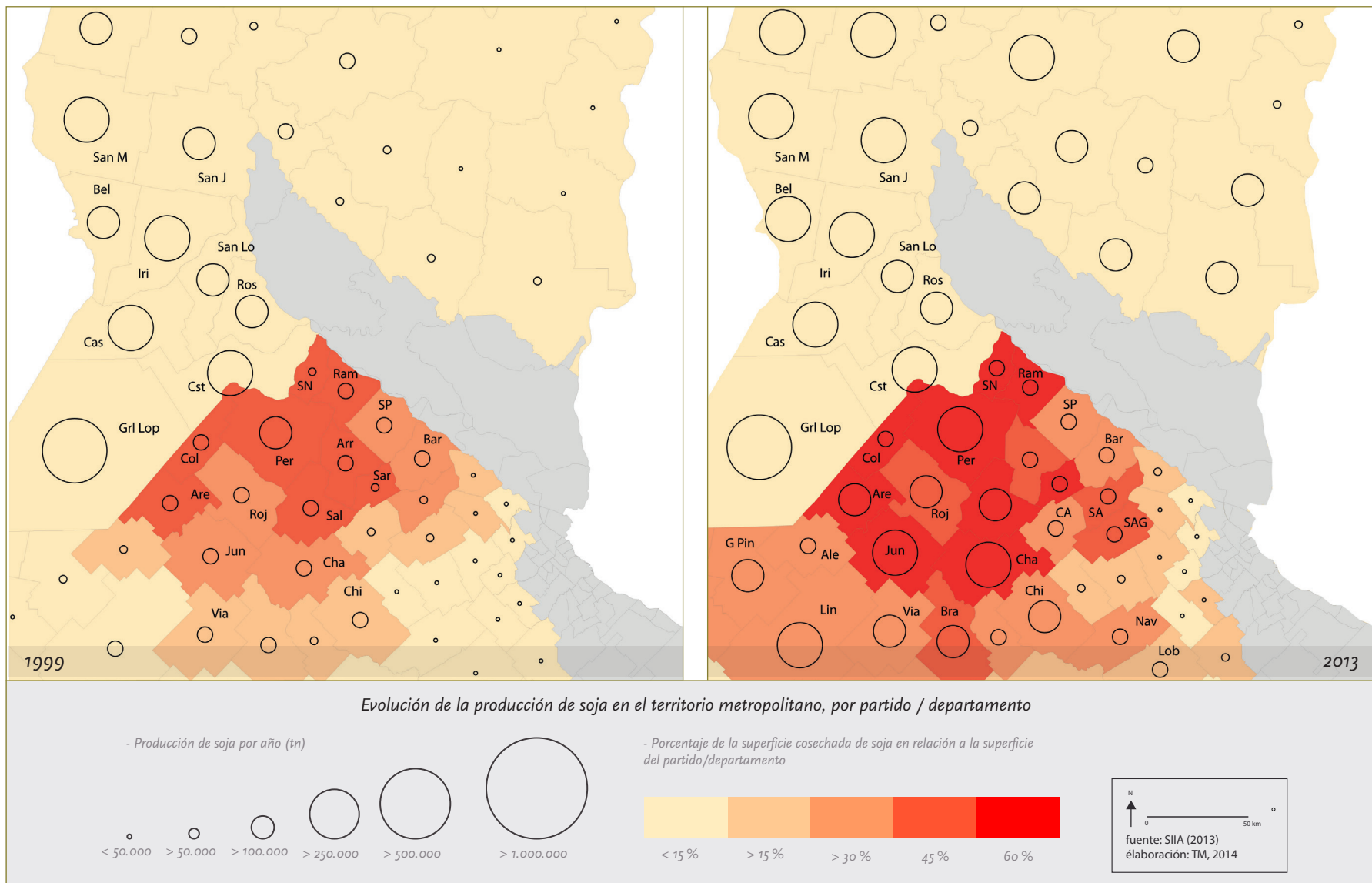
tratadas con agroquímicos (70 % en 2003 según Álvarez (2003), 71 % en 2013 según cifras no oficiales). Esta situación genera un mercado de USD 4 600 millones anuales en el país. Petit habla entonces de “oligopolio químico-genético”, formado por grandes empresas multinacionales con conocimientos científicos y técnicos de punta. Se traduce por la presencia en la Argentina de prácticamente todas las empresas globalizadas de la genética y química vegetal: Monsanto (desde 1956), DuPont (a través de su filial Pioneer), Novartis, Bayer, DuPont, Ciba Geigy, Niderra, Profertil, Bunge, Syngenta, Atanor, entre otros.

Se nota también el aumento de la capacidad instalada de producción y almacenamiento de fertilizantes: tanto empresas productoras como importadoras han anunciado inversiones para abastecer la creciente demanda, tal como la ampliación de la planta de superfosfato de Bunge en Ramallo en 2014 (inversión de USD 18 millones) o la anunciada en 2013 por Profertil que invertirá USD 150 millones para aumentar su capacidad de producción en Bahía Blanca. En el corredor se identifica un polo agroquímico, entre Campana y Zárate alrededor de las plantas de Bunge y Agrofina⁷⁹, mientras que en Baradero y San Nicolás se encuentran las instalaciones de Atanor.

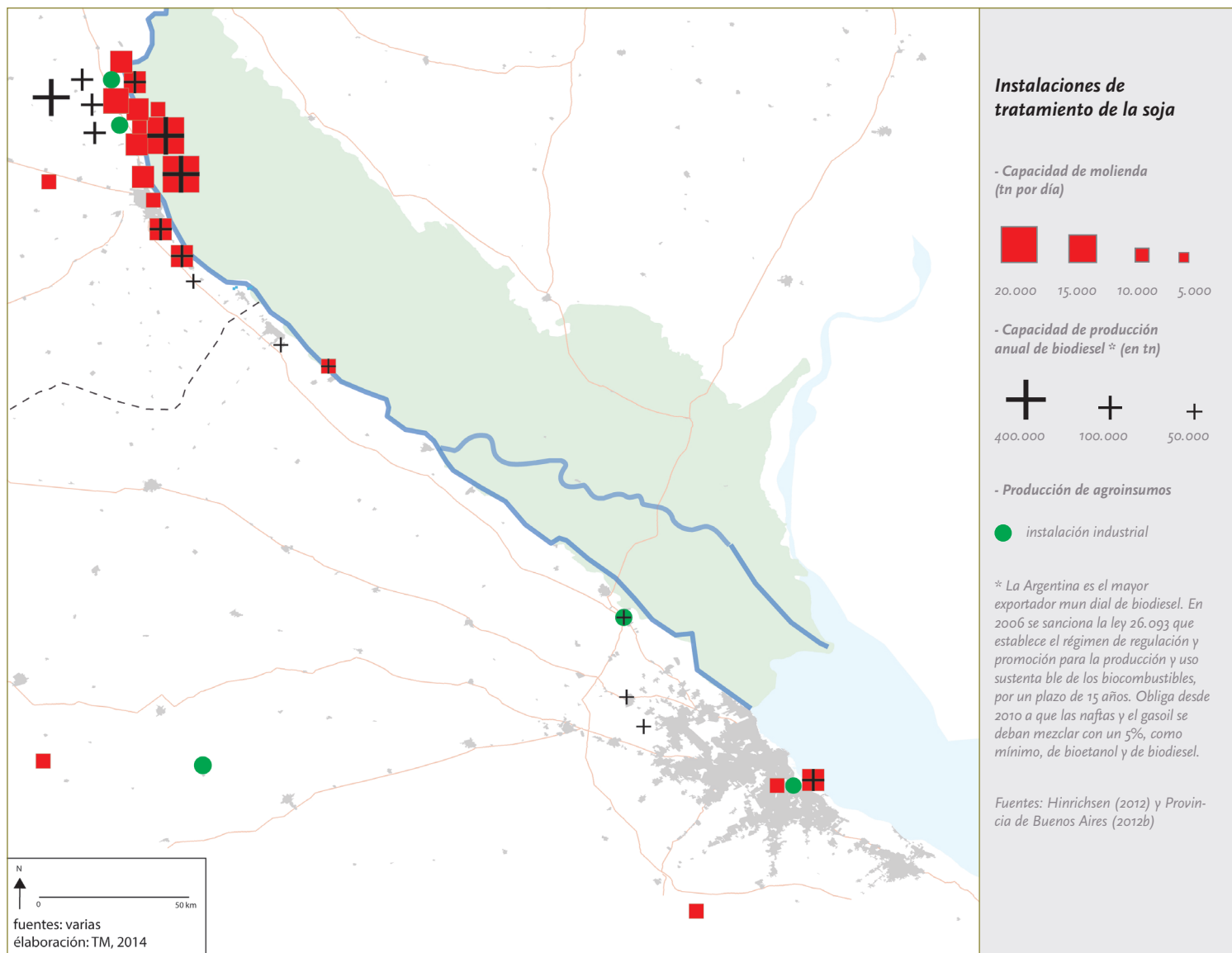
Acopio, molienda, refinación y exportación: los grandes del grano

Entre 1998 y 2001, el crecimiento del sistema agroalimentario se detiene debido a una severa crisis económica y a las devaluaciones monetarias. El colapso de la demanda en los mercados regionales y nacionales lleva a muchas multinacionales a trasladar sus inversiones hacia los *commodities*, creciendo la participación de las exportaciones en las ventas totales. Así aumentan las capacidades de trituración de semillas oleaginosas y el sector se convierte en la principal fuente de atracción de inversión extranjera en 2001, con un 51 % de la inversión extranjera directa total. Desde ahí, los actores estratégicos son las empresas multinacionales de la grande distribución de alimentos y de insumos agrícolas que manejan los factores organizativos y tecnológicos, la coordinación de las distintas etapas del proceso, tanto en el espacio (logística interna y de exportación) como en las complementariedades comerciales y fiscales. Más precisamente las nueve empresas más grandes de trituración de granos llegan a concentrar el 90 % de la capacidad total instalada (Petit et al., 2006). Entre ellas se encuentran:

⁷⁹ Propiedad del grupo Los Grobo, una compañía agroindustrial argentina líder en la región para *commodities* agrícolas.



Mapa 30. La producción de soja en el territorio metropolitano – 1998/1999-2012/2013



Mapa 31.
Los complejos de
tratamiento de la soja en el
territorio metropolitano.

- cuatro grandes traders internacionales: Cargill, Bunge, Dreyfus y Nidera⁸⁰;
- dos joint ventures entre grupos locales y multinacionales: Glencore/Moreno y Pecom/Agra (comprada en 2003 por Molinos Río de la Plata, del grupo Pérez Companc);
- y dos firmas de capital nacional del sector del aceite: General Deheza (AGD) y Vicentín.

El periodo 2004-2012 corresponde a una ola de grandes inversiones en el corredor, mientras que en la zona San Martín-San Lorenzo operan plantas de la primera ola, de las décadas 1960 y 1970. Desde esa fecha, las inversiones han rodeado los USD 350 millones (ver mapa 31).

En conclusión, sostenemos que las actividades agropecuarias les agregan un grado suplementario de complejidad a las dinámicas metropolitanas. En efecto, vienen a “interferir” en la visión clásica que separa lo urbano de lo rural. Hoy, el cultivo de la soja es tan rentable que compite con los usos urbanos en las periferias de los pueblos y de las ciudades medianas, además de generar un “renacimiento” de esas localidades (Reboratti, 2010).

6. Las actividades industriales fordistas que han evolucionado: el éxito de los actores globales de la siderurgia

La producción de hierro y acero es considerada como una industria básica y pesada: las inversiones de capital requeridas por unidad de producto son muy altas y de su oferta dependen numerosas actividades que elaboran bienes finales. En consecuencia, a nivel internacional como a nivel nacional, la producción se organiza en un modelo de oligopolio. A grandes rasgos, el sector siderúrgico argentino resulta un complejo industrial de gran escala (aunque no a nivel mundial) orientado inicialmente al mercado local pero con un proceso exportador creciente desde los años setenta. Su desarrollo fue apoyado por políticas públicas en los años 1940 y 1950, mediante la instalación directa de plantas productivas (Somisa) o fuertes regímenes de promoción industrial. La trama se completa con un conjunto de pequeñas empresas transformadoras y laminadoras.

Las dinámicas recientes del sector son relativamente claras. Para Adriani et al. (2011), en la década de los 1990, se trata de una rama de crecimiento casi nulo con estancamiento de la producción. Luego, entre 2001 y 2010, la producción crece de

⁸⁰ En el ámbito internacional, se habla en general de las cuatro grandes compañías ABCD del sector agroindustrial, cada una facturando más de USD 50 mil millones anuales: Archer Daniels Midland (ADM; 90 mil millones), Bunge (60 mil millones), Cargill (136 mil millones) y Louis Dreyfus (LD; 57 mil millones).

un 20 %, con brusca caída en 2008. Desde entonces, paulatinamente, se reactiva la actividad con inversiones importantes en 2014, para estabilizarse alrededor de 5 millones de toneladas producidas anualmente. En cuanto a las exportaciones, ya que el mercado interno es la prioridad estratégica de las empresas del sector, la evolución depende en gran medida de la capacidad de absorción de la demanda local. Por esta razón, los volúmenes máximos de exportación durante los últimos treinta años se registran en periodos de contracción del mercado interno. Desde un punto de vista territorial, la producción está concentrada en la Provincia de Buenos Aires y en el sur de la Provincia de Santa Fe, resultado de las decisiones históricas de localización de los grandes proyectos de inversión públicos y privados del sector.

Se identifican tres empresas en el corredor: Siderca y Siderar son del grupo Techint y Acindar de ArcelorMittal. La elección de la localización fue determinada esencialmente por consideraciones de producción, en nuestro caso el medio natural (gran cantidad de espacios disponibles y río navegable, en un modelo de “siderurgia sobre el agua”) (Schneier-Madanes, 1978a) y la existencia de una “infraestructura urbana permitiendo economías para las viviendas y los servicios” (Dezert & Verlaque, 1978: 167). Las tres plantas fueron construidas en la década de los cincuenta en el marco de una política estatal desarrollista; en la actualidad concentran el 95 % de la producción nacional y emplean a más de 10 000 empleados (4300 en Siderca, 3450 en Siderar, 2700 en Acindar. A comparar con la cifra de entre 22 000 y 25 000 empleados entre 1974 y 1990, según cálculos propios).

Techint

El grupo Techint, de capitales ítalo-argentinos y dueño de Siderca en Campana y Siderar en San Nicolás, es una de las mayores empresas del país y el principal productor de acero de América Latina. Así, con un par de grandes grupos argentinos, llega a detener el “poder económico” (Velut, 2002, citando a Azpiazu, Basualdo & Khavisse, 1988). La figura 37 representa la estructura financiera del grupo y el mapa 32 su presencia internacional a través las plantas productivas de sus diferentes grupos (Tenaris, Ternium, Tecpetrol y Techint Engineering & Construction). Además, en 2011, el grupo concreta la compra de una participación en la siderúrgica brasileña Usiminas y adquiere el 28 % de las acciones, en una operación valuada en USD 2660 millones.

Tenaris-Siderca

La planta Siderca Tenaris en Campana es el líder mundial de producción de tubos sin costura (OCTG, *oil country tubular goods*), con el 40 % de participación de

mercado y con un alto porcentaje de exportación, alrededor de 70 % (Artopoulos, 2006). Se trata de un nicho particular en el mercado internacional donde los tubos sin costura se usan en oleoductos y gasoductos⁸¹. El sector de tubos sin costura es tecnológicamente más sofisticado que el del sector de acero plano y por lo tanto tiene importantes barreras de entrada.

La trayectoria de internacionalización de Siderca es bien conocida: la empresa comenzó sus actividades en el marco de la sustitución de importaciones y logró liderar el mercado a partir de la década de 1990 (Artopoulos, 2006, 2009; Castro, 2014). La expansión en los mercados externos tuvo lugar en la década del 1980, logrando ubicarse a mediados de los noventa como el principal actor en el mercado latinoamericano con el control de Tamsa en México en 1993. Tres años después, en 1995, adquiere acciones que le permiten dirigir la operación de Dalmine de Italia. Con estas dos incorporaciones, se convirtió en el mayor exportador y productor de tubos sin costura en el mundo, empezando a funcionar como empresa red (Artopoulos, 2003: 13)

Tenaris adquiere una existencia legal en 2001, cuando comienza a listar en la Bolsa de Nueva York (*New York Stock Exchange*), tras una oferta de cambio de las acciones de Siderca, Tamsa y Dalmine. La sociedad comercial tiene domicilio social en Luxemburgo y tres oficinas principales ubicadas en Buenos Aires, Ciudad de México y Milán, donde también cotiza en las bolsas (Merval en Buenos Aires)⁸². Como lo destaca el diario El País (2015a), “Tenaris es el principal consorcio privado argentino y quizá su única empresa verdaderamente multinacional”. El gran salto globalizador se debe a la llegada de una generación de nuevos gerentes, originados en la propia corporación, que lanzan la firma a la conquista de los mercados internacionales: es un cambio cognitivo para superar la concepción tradicional que se tenía de una fábrica metalúrgica (Castro, 2014). Así, el grupo Techint, y singularmente Tenaris, fue una de las primeras empresas en incorporar el email, ya en 1984. Desde el inicio fue la instalación de mails corporativos más grande de América del Sur por la cantidad de sitios remotos (Artopoulos, 2003: 25).

81 *La primera obra de importancia de Siderca fue la construcción de un gasoducto, el primero en Argentina, de 880 km de largo en la Patagonia. Hoy sus principales clientes son Chevron, ExxonMobil, Petrobras, Shell, Total, YPF, entre otros.*

82 *El Merval es el principal índice bursátil de Argentina y está compuesto por un conjunto de las empresas más representativas del mercado nacional. A principios del 2016, su composición es la siguiente: Petroleo Brasileiro-Petrobrás, Grupo Financiero Galicia, YPF, Pampa Energía, Soc. Comercial del Plata, Banco Macro, BBVA Banco Francés, Aluar, EDENOR, Transener, Tenaris y Siderar.*

Ternium-Siderar

La otra planta de Techint, Siderar Ternium, produce aceros planos y largos, y un tercio de su producción se destina a la exportación. Es la heredera de Somisa (Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina), empresa siderúrgica estatal argentina creada en 1947 tras la aprobación del Plan Siderúrgico Nacional e inaugurada en 1960 durante el gobierno de Arturo Frondizi. En 1992, la organización Techint lideró el consorcio ganador de la privatización de Somisa. De la fusión de Aceros Paraná (ex Somisa), Propulsora Siderúrgica, Aceros Revestidos y otras empresas de la organización Techint nace Siderar, la mayor empresa siderúrgica argentina (Artopoulos, 2003: 26). En 2005, junto a Hylsa de México y Sidor de Venezuela⁸³, Siderar pasó a integrar la multinacional Ternium. Cotiza en las bolsas de Nueva York (*New York Stock Exchange*) y de Buenos Aires (Merval) y es uno de los líderes del mercado latinoamericano para la fabricación de acero y derivados. El Estado federal argentino detiene el 26 % de su capital (ANSES, 2016) (ver figura 37).

Acindar (ArcelorMittal)

ArcelorMittal, líder mundial del acero, es una multinacional de origen indio, que emplea a más de 200 000 personas en 60 países. Fue fundada en 2006 mediante la fusión entre Mittal Steel y Arcelor y su sede corporativa se encuentra en Luxemburgo. Cotiza en las bolsas de Nueva York, Ámsterdam, París, Luxemburgo, Barcelona, Bilbao, Madrid y Valencia. En América Latina, presenta la mayor capacidad producción de acero, especialmente a través con sus plantas de Lázaro Cárdenas en México y Tubarão en Brasil (ver mapa 33).

La planta Acindar estuvo en manos de capitales argentinos hasta fines de los años noventa (Giniger, 2011). Con la caída de la demanda interna se hizo una alianza con la empresa brasileña Belgo Mineira que pertenecía a Arcelor. A su vez Arcelor se fusiona en 2007 con Mittal, y, en 2008, ArcelorMittal suma el 99,5 % de las acciones de Acindar. Se calcula que alrededor del 20 % de su producción está destinada para el mercado externo.

En síntesis, se trata de tres plantas de gran tamaño, instaladas desde hace más de cincuenta años en lugares cercanos a los centros urbanos de tres ciudades medianas, y que por ende ocupan un papel significativo en la vida urbana. Exportan buena parte de su producción, especialmente Siderca. Además, han evolucionado adoptando dimensiones posfordistas para volverse “híbridas”, especialmente desde que son propiedad de dos multinacionales, Techint, grupo con raíces argentinas, y ArcelorMittal.

83 *Sidor fue reestatizada por el gobierno de Hugo Chávez, en 2008.*

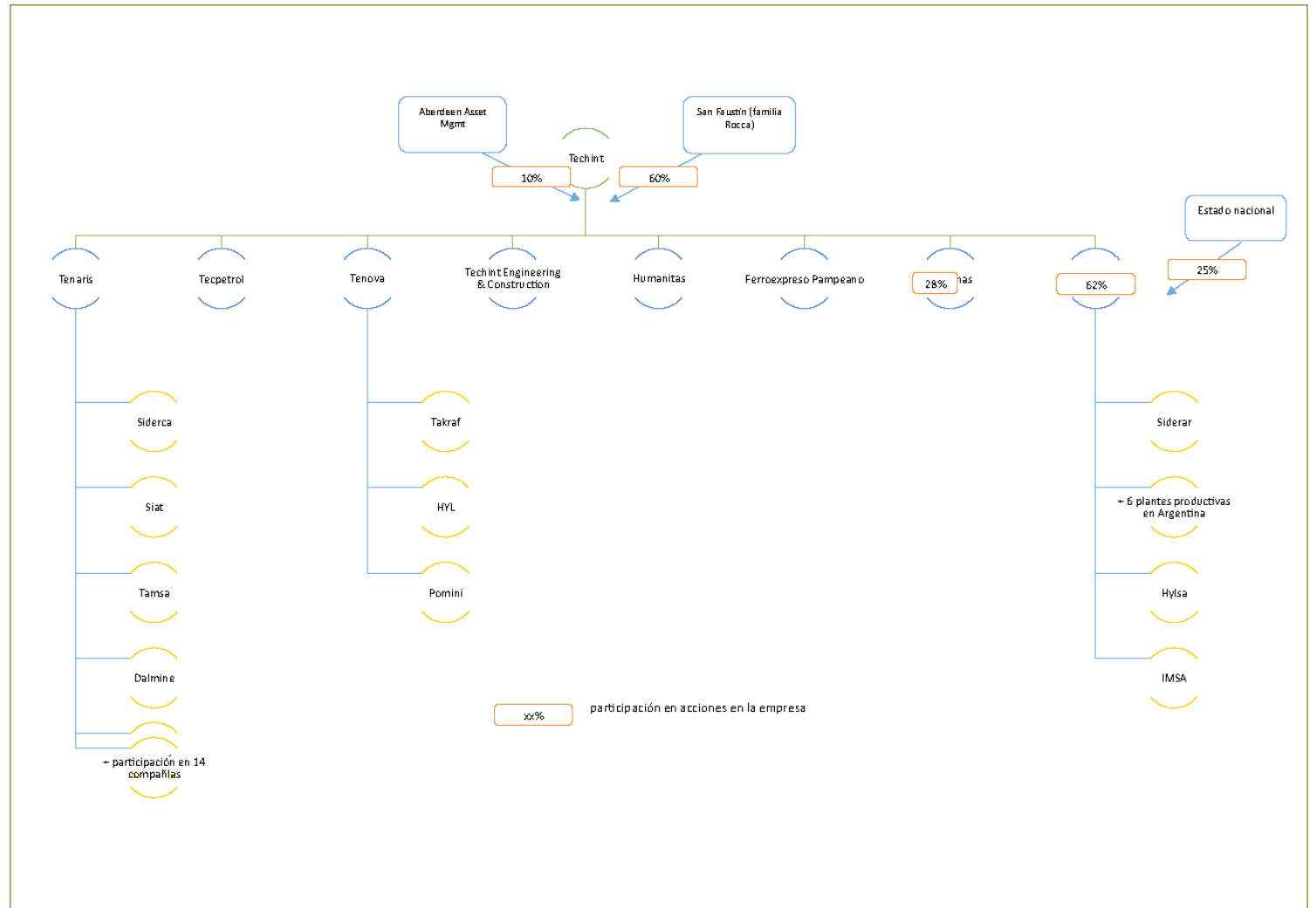
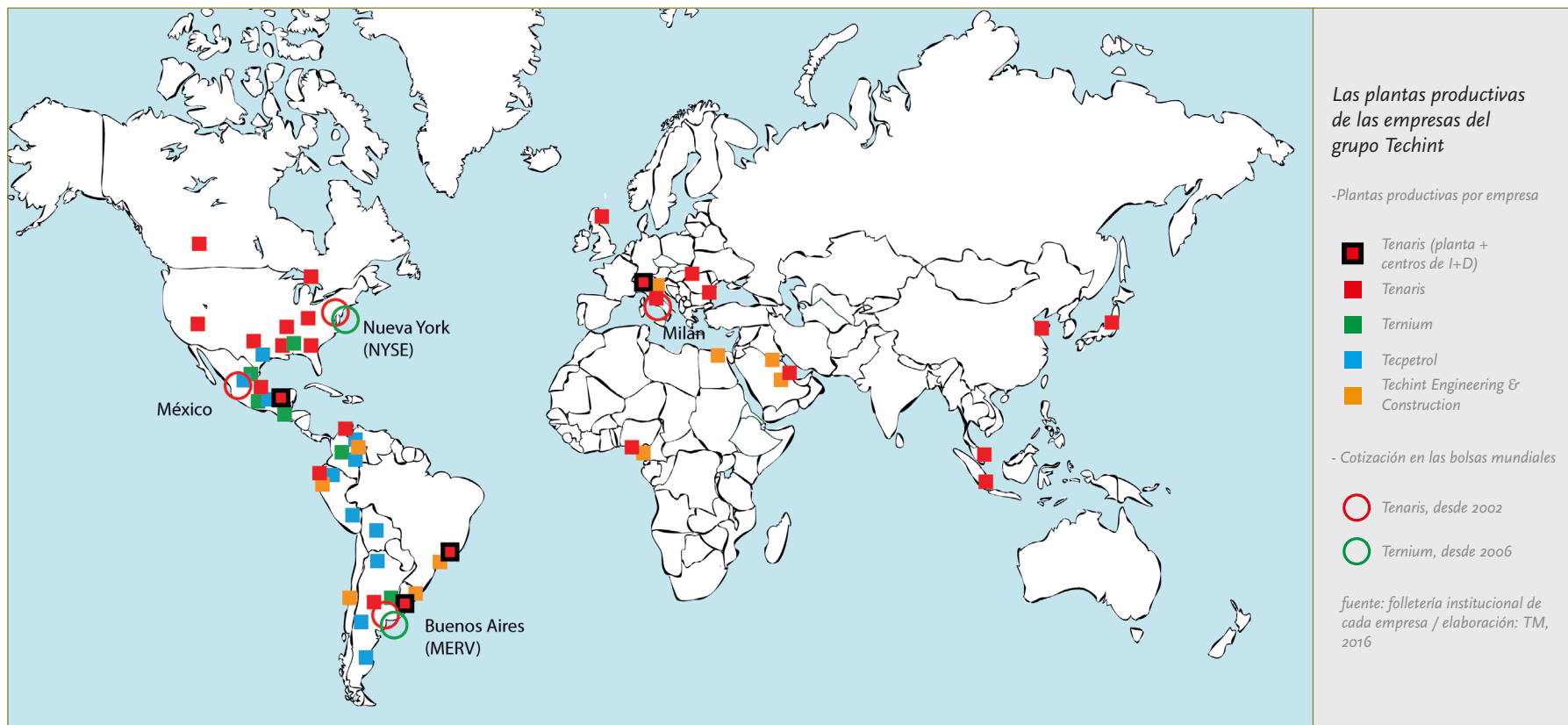
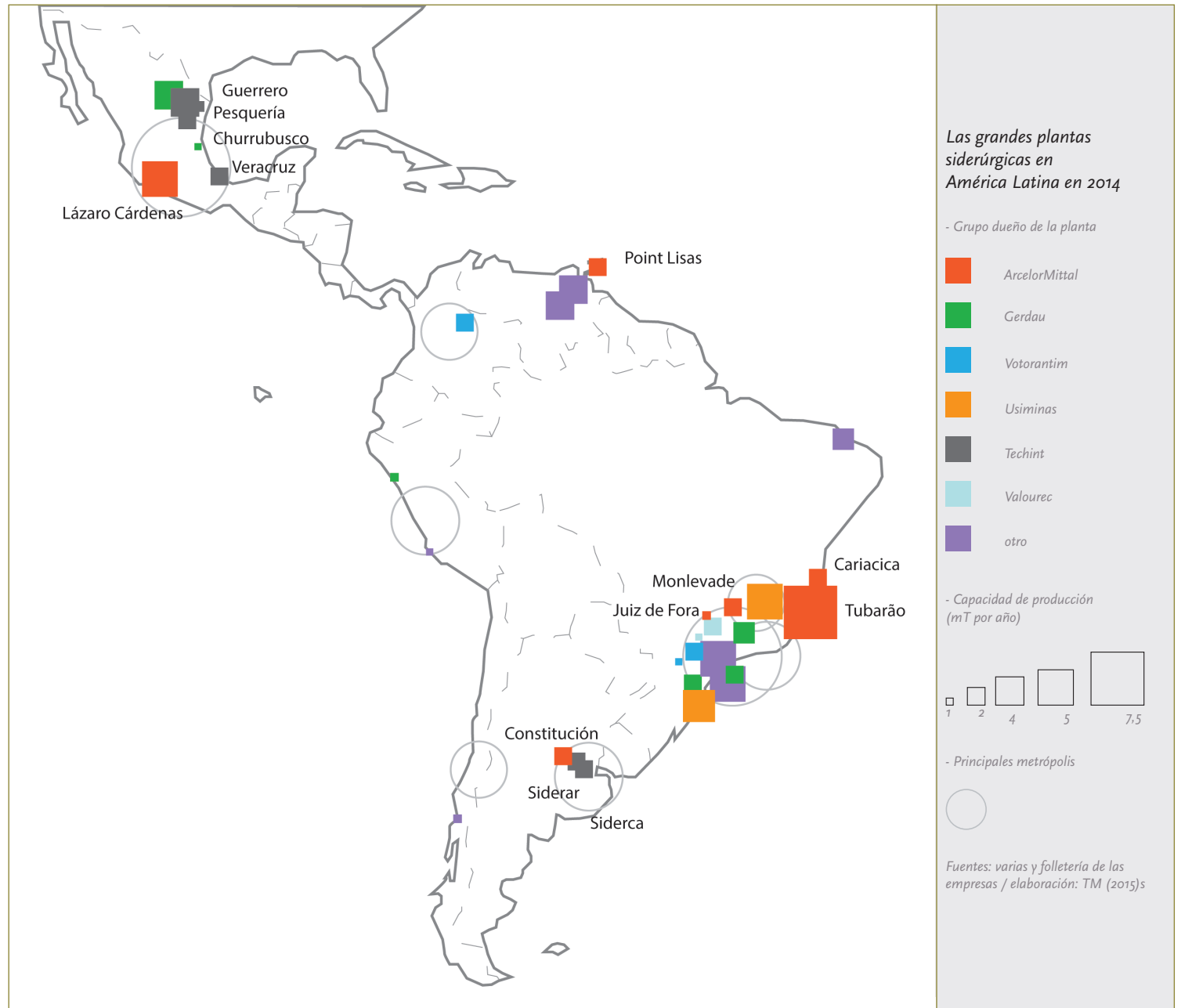


Figura 39.
Estructura del grupo
Techint



Mapa 32. La presencia internacional del grupo Techint en 2015

Mapa 33.
Las principales plantas
siderúrgicas de la región
en 2014



7. Conclusión del capítulo: una hibridación de las funciones

Las dinámicas metropolitanas en el corredor están muy marcadas por las funciones industriales, de trayectorias y actividades a la vez tempranas y recientes, diversificadas y especializadas. Cinco sectores lo estructuran. Tres de ellos –industrias químicas, agroalimentarias y papeleras– corresponden en gran medida a modelos de organización *fordista*: grandes establecimientos integrados en o a proximidad de un tejido urbano antiguo, que emplean una mano de obra numerosa y que representan una actividad preponderante para la economía de las ciudades. Además, sobre un modelo *posfordista*, desde fines de los 1990, las actividades ligadas a la construcción automotriz y a la cadena de la soja han transformado el perfil industrial del corredor. Finalmente algunas empresas del corredor, en primer lugar Tenaris-Siderca, han evolucionado, adaptándose a las dimensiones globales de la economía y presentando una proporción de exportaciones significativa. Esta mutación le permite a Tenaris ser una empresa líder mundial.

Esta coexistencia de funciones productivas da lugar a modelo industrial híbrido, característica de la configuración metropolitana del corredor.

Por lo tanto, si bien no se puede hablar de desindustrialización, hubo un cambio en cuanto a los actores: cuando entre 1950 y 1980, el Estado federal jugaba un papel importante, invirtiendo directamente para la construcción de plantas, incentivando fiscalmente o construyendo grandes infraestructuras, hoy en día son las multinacionales extranjeras o argentinas (ArcelorMittal, Ingredion, Techint, Arcor, Toyota, Honda) que son los actores más dinámicos. En este sentido, el corredor se considera como soporte funcional de actividades globales. Encontramos características similares con respecto de los puertos, que son estudiados en el capítulo siguiente.

VIII. Un litoral portuario reactivado en los noventa

Desde el año 2000 en la Argentina, la balanza comercial anual es positiva y los movimientos de mercancías, en toneladas, crecen de manera constante, a excepción de 2009. Más del 90 % de las exportaciones se realizan por vía marítima o fluvial, contra el 8 % por carretera (C3T, 2013). En este marco, las provincias de Buenos Aires y Santa Fe aseguran el 58 % de las exportaciones del país (INDEC, 2012) y, como vimos, las grandes empresas del corredor exportan en buena medida su producción (autos, productos siderúrgicos, petroquímica). Por lo tanto, suponemos que los puertos del corredor, como lugar de anclaje de los flujos globalizados, sostienen firmemente la actividad industrial.

1. Las obras de navegación en el Paraná

El dragado del Paraná es la condición necesaria para la navegación de los barcos de ultramar y las consecuencias de un mal dragado se traducen inmediatamente en demoras de exportación de granos con buques que permanecen varados. A lo largo del tiempo, los pasajes difíciles de navegación de los canales han sido excavados para permitir el uso del potencial del Paraná. Los primeros dragados se hicieron para acceder al puerto de Buenos Aires, luego se desplazaron gradualmente aguas arriba, alcanzando el puerto de Santa Fe. Hoy, de acuerdo con sus condiciones para la navegación, el Paraná se divide en varios tramos:

- Paraná Inferior: Río de la Plata (Puerto de Buenos Aires) hasta Santa Fe, 580 km
- Paraná Medio: Santa Fe hasta Salto de Guaira, 1 540 km
- Alto Paraná: Saltos de Guaira hasta Confluencia ríos Grande y Paranaíba, 619 km

En el primer tramo, el acceso de las embarcaciones oceánicas al río Paraná depende del estado de dragado de los dos principales canales, Mítre y Martín García en el Río de la Plata, así como de los brazos Paraná de las Palmas y Paraná Guazú. Aguas arriba de este tramo, la navegación en el río Paraná es típicamente fluvial. Antes de la época colonial, la gran mayoría de los ríos de la cuenca del Paraná eran naturalmente navegables para los pobladores aborígenes pero, con la colonización, las necesidades de transporte por agua se incrementan. La ruta de navegación desde el Atlántico hacia el norte se inicia entonces: tal como en la actualidad, frente a Montevideo por los canales con profundidad natural de Martín García hasta el Guazú o el Bravo para seguir hasta Asunción por el río Paraguay o hasta Posadas por el Alto Paraná. Recién en 1875 se crea la Inspección General de Obras Hidráulicas, dependiente del Ministerio del Interior, con la misión de estudiar la construcción de puertos, canalizar las vías navegables y señalar las rutas

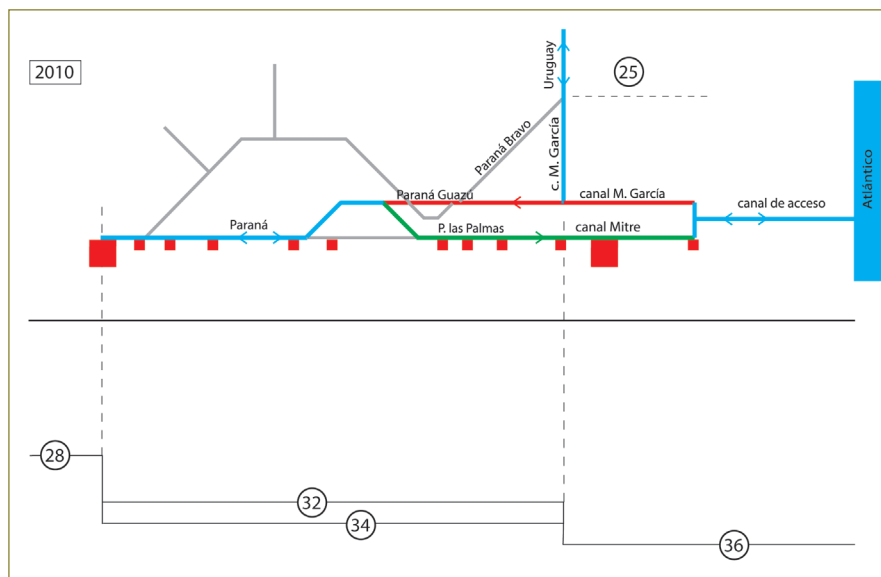
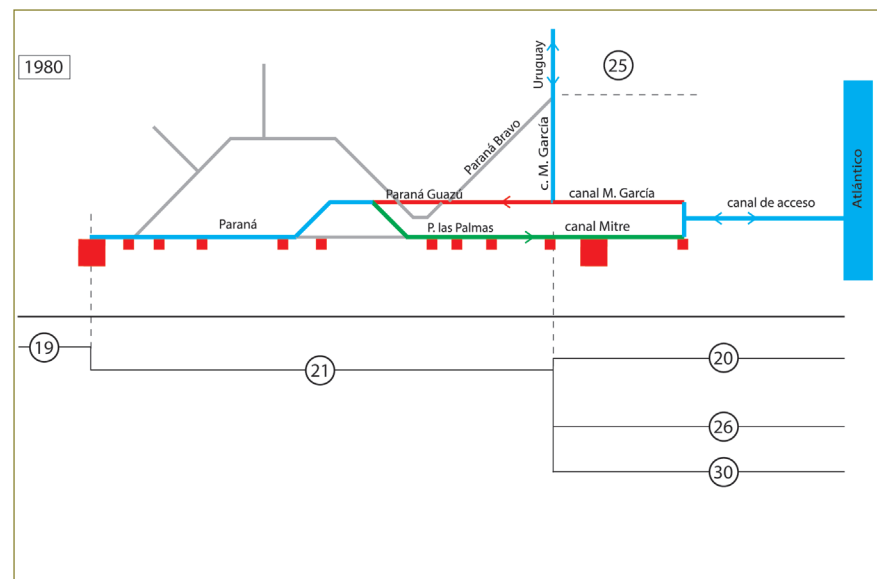
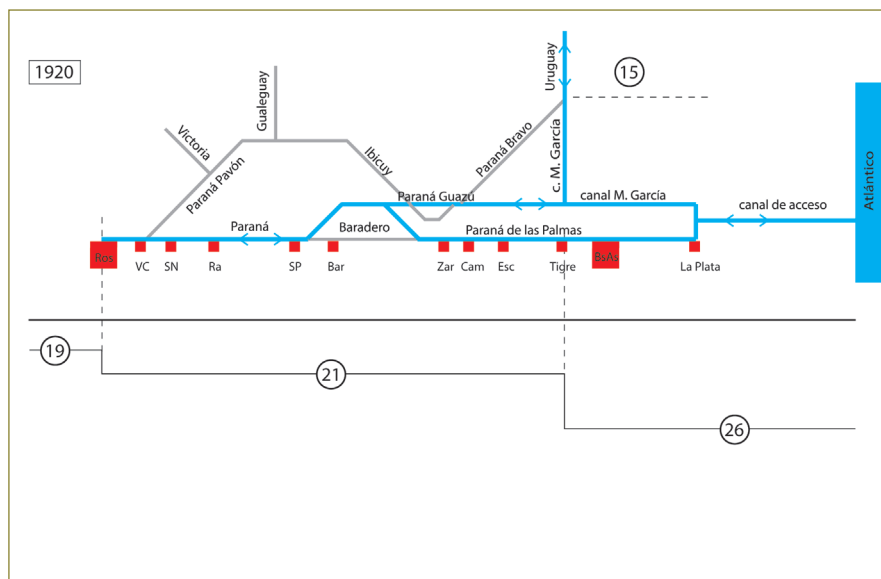
(Salvatori, 2002). En 1876 una empresa particular inicia el dragado de la Boca del Riachuelo y dos años más tarde el ingeniero Huergo, al mando de la Inspección General, se hace cargo de la tarea. Huergo desarrolla entonces una serie de obras de mejoramiento de canales y puertos que sostienen el crecimiento de la región y el comercio exterior, con la instalación del primer frigorífico en el país en 1882, por ejemplo. En 1898 se crea el Ministerio de Obras Públicas y la Dirección General de Obras Hidráulicas. Los proyectos se multiplican: excavación de Canal Norte, dragado del Canal de Punta Indio y de los canales de Martín García, de los pasos del Paraná entre San Pedro y Rosario y de los del río Uruguay hasta Colón. En 1910 se profundiza la ruta entre Rosario y Santa Fe, posibilitando el paso de los barcos de ultramar. A principios de la década de 1920 se inicia un ambicioso programa de dragado y señalización: en el Río de la Plata la profundidad llega a 26 pies, en el Paraná a 21 pies hasta Rosario y a 19 hasta Santa Fe, en el Uruguay a 15 pies hasta Colón (figura 38). Esta dinámica se mantiene hasta la década de 1940, gracias a un plantel de ingenieros y técnicos portuarios numerosos (casi 25 000 personas en 1948). Sin embargo a partir de la década de los 1950 la repartición entra en un largo periodo de decadencia.

En 1970, el poder federal empieza a otorgar al sector privado una buena parte de sus tareas, especialmente la ejecución de obras de dragado primordiales o de nuevas obras portuarias, quedándose con los dragados de mantenimiento y la señalización (Salvatori, 2002). Es también cuando se decide el estudio de un canal artificial entre el canal de acceso al puerto de Buenos Aires y el Paraná de las Palmas: las obras se otorgan a una empresa norteamericana, *Great Lakes*. Con la inauguración del Canal Mitre en 1976, se produce un cambio importante permitiendo el tránsito de buques con mayor calado y mejores condiciones para la navegación. La profundidad diseñada era de 30 pies pero rápidamente se retrotrae a 26 en algunos puntos por falta de mantenimiento. También en paralelo, la repartición, cada vez más paralizada, abandona el dragado de los canales de Martín García y algunos tramos llegan a penas a los 20 pies.

Las políticas neoliberales de los 1990 cambian la situación y la eficacia de las intervenciones aumenta con la concesión de dragado de la Ruta Troncal de Navegación Santa Fe al Océano otorgada a la empresa Hidrovía S.A. (Forget, 2011). Hidrovía S.A. es un grupo de empresas concesionarias del río Paraná, integrada por Jan de Nul N.V., empresa belga, y Emepa S.A., de capitales argentinos. Mediante la instalación de peajes, pagados por los buques en función de sus calados, la concesión se vuelve rentable para Hidrovía y el sistema mejora mucho, por lo menos hasta el puerto de Santa Fe, accesible a los calados de 22 pies. Entre el océano y Puerto Gral. San Martín se ha alcanzado una profundidad mínima de 32 pies. Las discusiones entre el Estado y la empresa Hidrovía y la aplicación de la primera fase del Plan maestro y director del sistema de navegación troncal (Subsecretaría de

Puertos y Vías Navegables, 2008) permitieron la renegociación de los contratos de explotación, extendiendo la concesión hasta 2021. Además se confirmó el objetivo de llegar a un dragado de 36 pies entre el océano y Rosario (con una previsión de 40 pies) y de 28 pies entre Rosario y Santa Fe⁸⁴. El tramo entre Santa Fe y Corrientes pasó bajo la concesión con el objetivo de un calado de 12 pies así como una señalización con normas internacionales. A pesar de las dificultades y la lentitud de las obras, Forget (2011) recalca que la evolución es tal que varios especialistas creen que se trata de una nueva vía fluvial hasta el puerto de Corumbá en Brasil, a 2270 km de Buenos Aires.

⁸⁴ Mencionamos aquí a la Bolsa de Rosario y su Comisión de Transporte, Infraestructura e Hidrovía, un actor muy influyente en el otorgamiento de la concesión del dragado entre Santa Fe y el océano.



Navegación en el bajo Paraná

navegación en los dos sentidos

navegación hacia aguas arriba

navegación hacia aguas abajo

profundidad del calado

fuentes: adaptación de Denis (1920: 296), Forget (2011: 53) y Zwuidjick (2011) /elaboración: TM, 2015

Figura 40. Evolución de las condiciones de navegación en el bajo Paraná

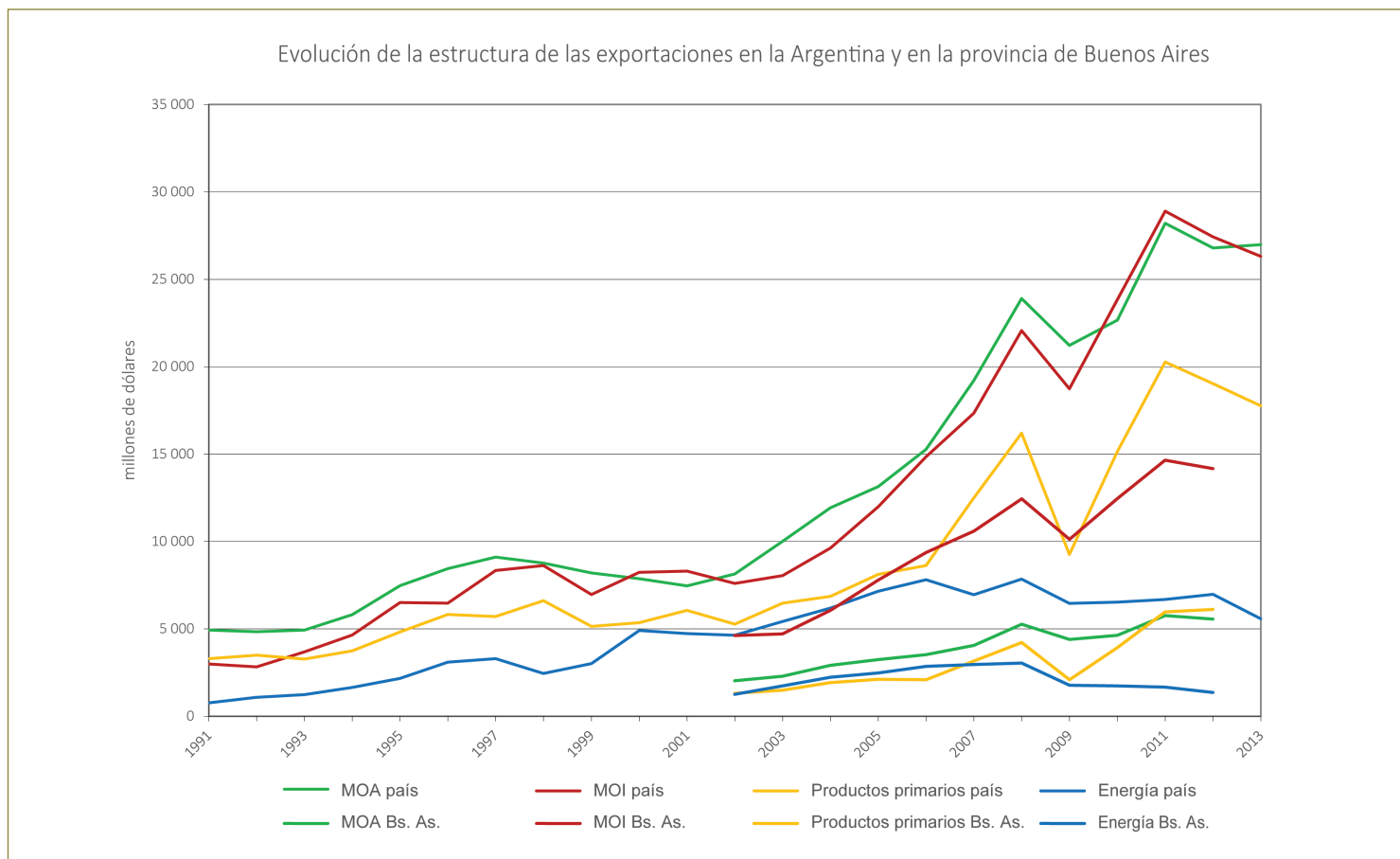
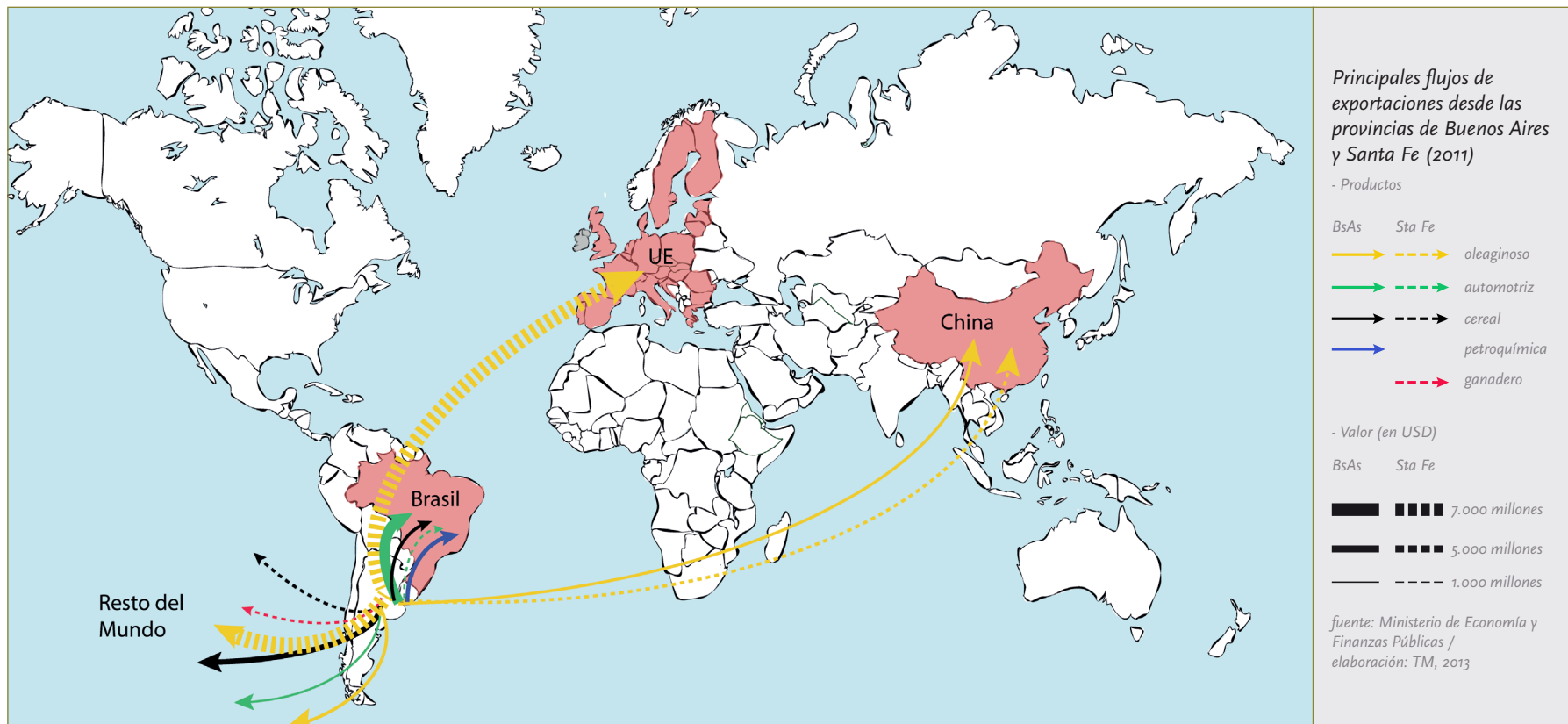


Figura 41. Evolución de la estructura de las exportaciones en la Argentina y en la provincia de Buenos Aires. Fuentes: Ministerio de Agricultura Ganadería y Pesca (2012), Berrettoni y Polonsky (2011) y Provincia de Buenos Aires (2013)

2. El marco nacional y provincial: crecimiento de las exportaciones

Las exportaciones en la Argentina han estado en aumento sostenido desde los años 1990, con una tasa de crecimiento anual de 8,8 %, hasta alcanzar USD 77 000 millones en 2013, frente a 84 000 millones en 2011, el monto máximo de su historia. Se suelen identificar cuatro grandes rubros de exportaciones: Manufacturas de Origen Industrial (MOI), Manufacturas de Origen Agropecuario (MOA), Productos primarios y Energía. Desde 1991, los cuatro rubros han tenido un significativo aumento. Hoy las MOI y las MOA representan cada una alrededor de un tercio de las exportaciones, los productos primarios un poco más del 20 % y la energía el 10 % (ver figura 39).

Dentro de cada uno de estos rubros se identifican los principales productos exportados. En las MOA, destacan Residuos y desperdicios de la industria alimenticia (45 % de las exportaciones en valor) y Grasas y aceites (20 %). En las MOI, la principal fuente es Material de transporte terrestre (40 %), seguido por Productos químicos y conexos (20 %). Dentro de los Productos primarios están las categorías Cereales (46 %) y Semillas y frutos oleaginosos (26 %). Finalmente, en el rubro de Combustibles y energía, la categoría que representa el mayor valor es Carburantes (50 %), seguida por Petróleo crudo (33 %).



Mapa 34. Principales flujos de exportaciones desde las provincias de Buenos Aires y Santa Fe en 2011

Para la Provincia de Buenos Aires, cuya estructura económica observa una participación de la manufacturas por encima del promedio nacional, el comercio exterior ha ganado protagonismo en términos de PBI desde 2010.

El mapa 34 ilustra la importancia de tres zonas geográficas para las exportaciones argentinas: Brasil, China y la Unión Europea. Ahora bien los dos primeros mercados, que son fundamentales para la economía argentina, están en una situación de estancamiento o de reducción de la actividad, e importan menos productos industriales y agropecuarios estos últimos tres años (INDEC, 2012, 2014).

En cuanto a los países limítrofes, un tercio de las exportaciones se realiza por camión (C3T, 2013). En el corredor, el soporte principal para ellas es la autopista 9, el puente Zárate-Brazo Largo y la ruta 12, que aseguran una buena conexión con Uruguay y Brasil, para formar el Eje de Integración y Desarrollo Mercosur-Chile definido por la IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana). Esta conexión con el norte se hace también con el puente Rosario-Victoria, inaugurado en 2003 y financiado para su dos tercios por el Estado Federal (Schweitzer, 2006). Sin embargo son bien los puertos que aseguran la gran parte de las exportaciones.

3. Dinámicas portuarias del litoral metropolitano del Paraná desde 1990: despliegue de los puertos privados y reactivación de los puertos antiguos

Las características naturales y la planificación de los tramos río abajo a lo largo de 300 km del Paraná volvieron eficaces el transporte marítimo y fluvial de las producciones agrícolas e industriales de la pampa con barcos de ultramar, a partir de finales del siglo XIX. De esta manera, en la orilla derecha se organizó tempranamente un sistema portuario metropolitano alrededor de los dos polos urbanos del AMBA y de Rosario y de un conjunto de puertos secundarios que se localizaron en las ciudades medianas del litoral (mapa 35). Con la modernización y la construcción de nuevos muelles, después de la reforma de 1992, el litoral metropolitano asegura aproximadamente el 70 % del tráfico portuario nacional. Este se compone del estuario común a los ríos Paraná y Uruguay, con los puertos de Buenos Aires y de La Plata (20 % del tráfico) y de la costa fluvial del Paraná aguas arriba de Buenos Aires hasta Rosario (50 % del tráfico) (Consejo Portuario Argentino, 2010).

Si bien la literatura es abundante acerca de los puertos de Buenos Aires y Rosario (Arrese, 2002; Forget, 2012; Guibert & Velut, 1998; Novoa, 2005), las descripciones detalladas del sistema portuario a escala nacional son escasas y antiguas (Denis, 1920; Ortiz, 1943; Vigarié, 1979: 357). Más específicamente, a excepción de los trabajos de Zuidwijk (2002), Foulquier (2007) y Forget (2012), hay pocos trabajos sobre las actividades portuarias en las ciudades medianas.

Suponemos que el papel de los puertos es una de las principales dimensiones del dinamismo del corredor metropolitano. En efecto, la reforma portuaria de 1992 ha reactivado los puertos del litoral del bajo Paraná entre Buenos Aires y Rosario. En la actualidad, una centena de terminales portuarias de varios tipos se encuentran en funcionamiento (mapas 36 y 37).

Objetivos y métodos

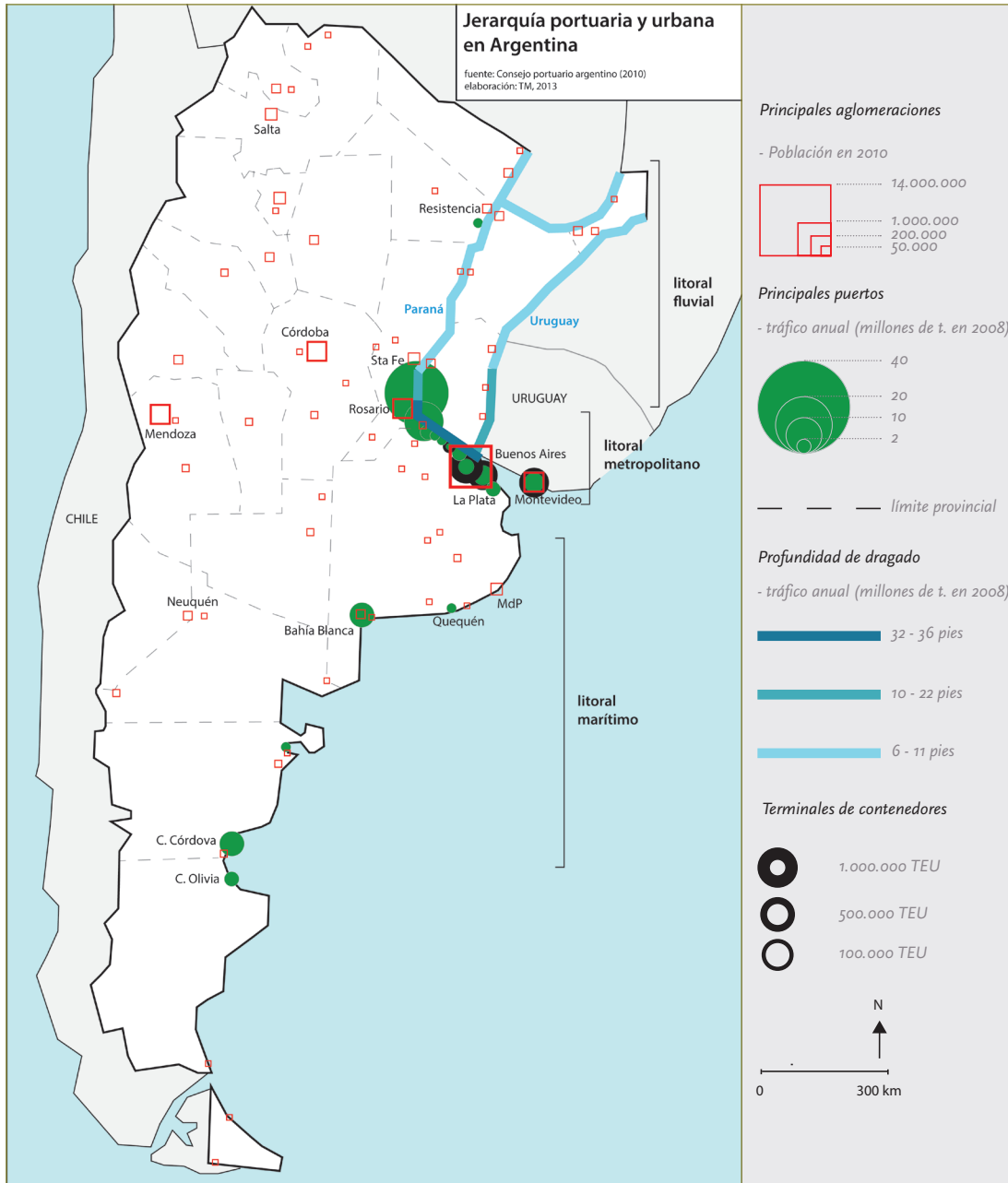
Hablar de puerto, término que califica aquí un conjunto de instalaciones portuarias localizadas en una misma localidad, es poco eficaz, por lo cual trabajamos sobre las terminales portuarias, cada una dependiendo de sus propios modos de gestión, sus propietarios y sus actividades. Esto permite estudiar a la vez las múltiples configuraciones portuarias existentes y la complejidad de los juegos de actores. El objetivo es presentar una tipología de las terminales, que forman un conjunto heterogéneo. Para esto se ha creado una base de datos georreferenciados, bajo la forma de un SIG. Las fuentes utilizadas son una colección de mapas del siglo XX a escala 1:50.000 y 1:100.000, consultados en el Instituto Geográfico Nacional⁸⁵ y en varias bibliotecas municipales. Cuando las estadísticas homogéneas y comparables están disponibles, los datos sobre la actividad portuaria son añadidos. Hemos encontrado estadísticas completas de la actividad para los años 1918 (Cámara Argentina de la Construcción, 2011), 1965, 1970, 1976, 1977, 1978 (Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas, 1979), 1981 (Chiozza, 1981) y de 2000 a 2008 (Consejo Portuario Argentino, 2010; Dirección nacional de puertos, 2006). Además, los puertos más importantes publican un anuario con algunos datos no exhaustivos (Global Ports, 2010, 2012, 2013). Esta base de datos fue utilizada en un SIG que propone la localización precisa de la centena de terminales portuarias ubicadas entre La Plata y Puerto Gral. San Martín, en función de las fechas en que entraron en funcionamiento y el tipo de actividad que desarrollan.

Las tres grandes etapas de la organización espacial, institucional y funcional del sistema portuario

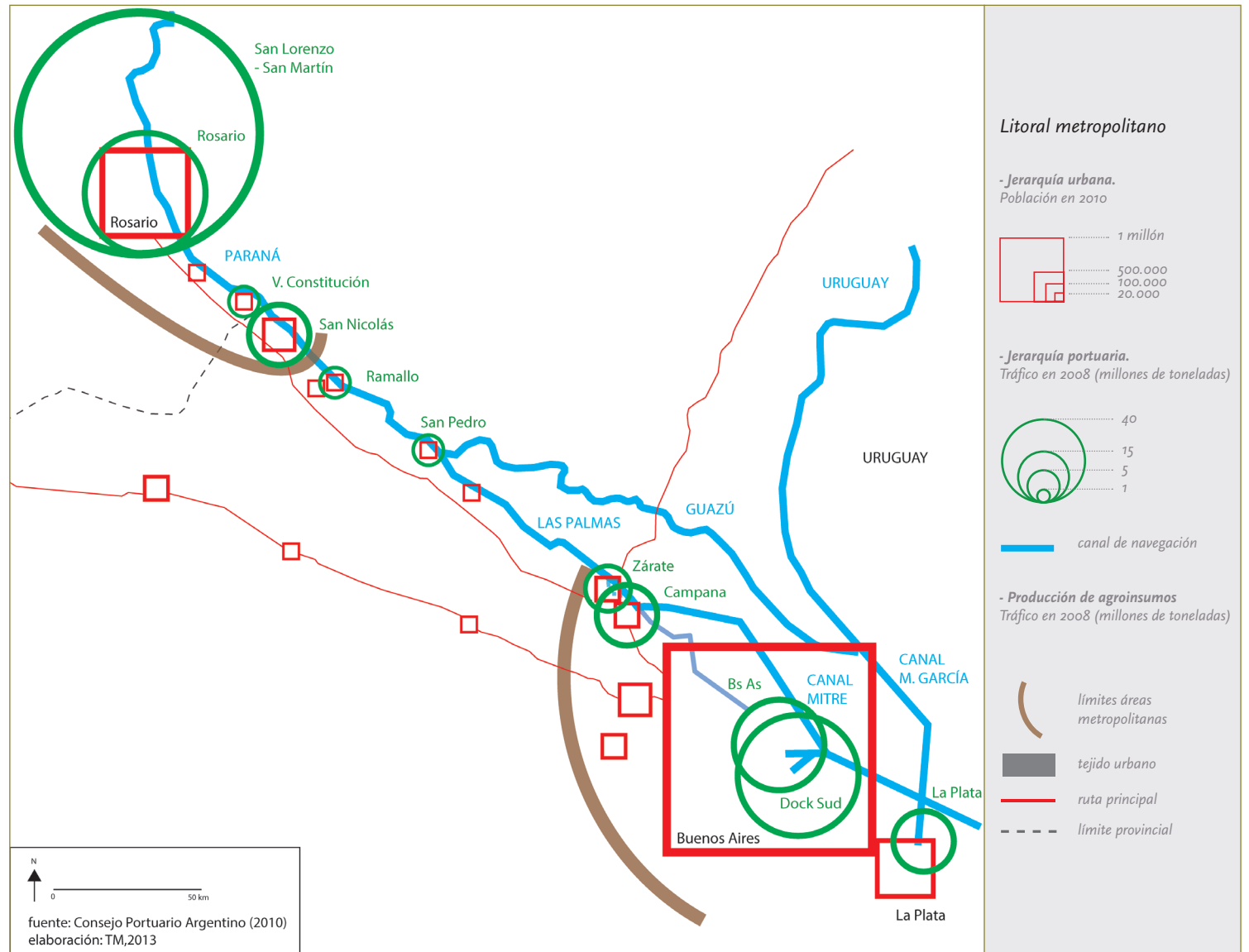
Un recorte en tres periodos permite un análisis conjunto de tres dimensiones –organización espacial, esquema institucional, tipos de actividad– de las dinámicas portuarias del litoral metropolitano.

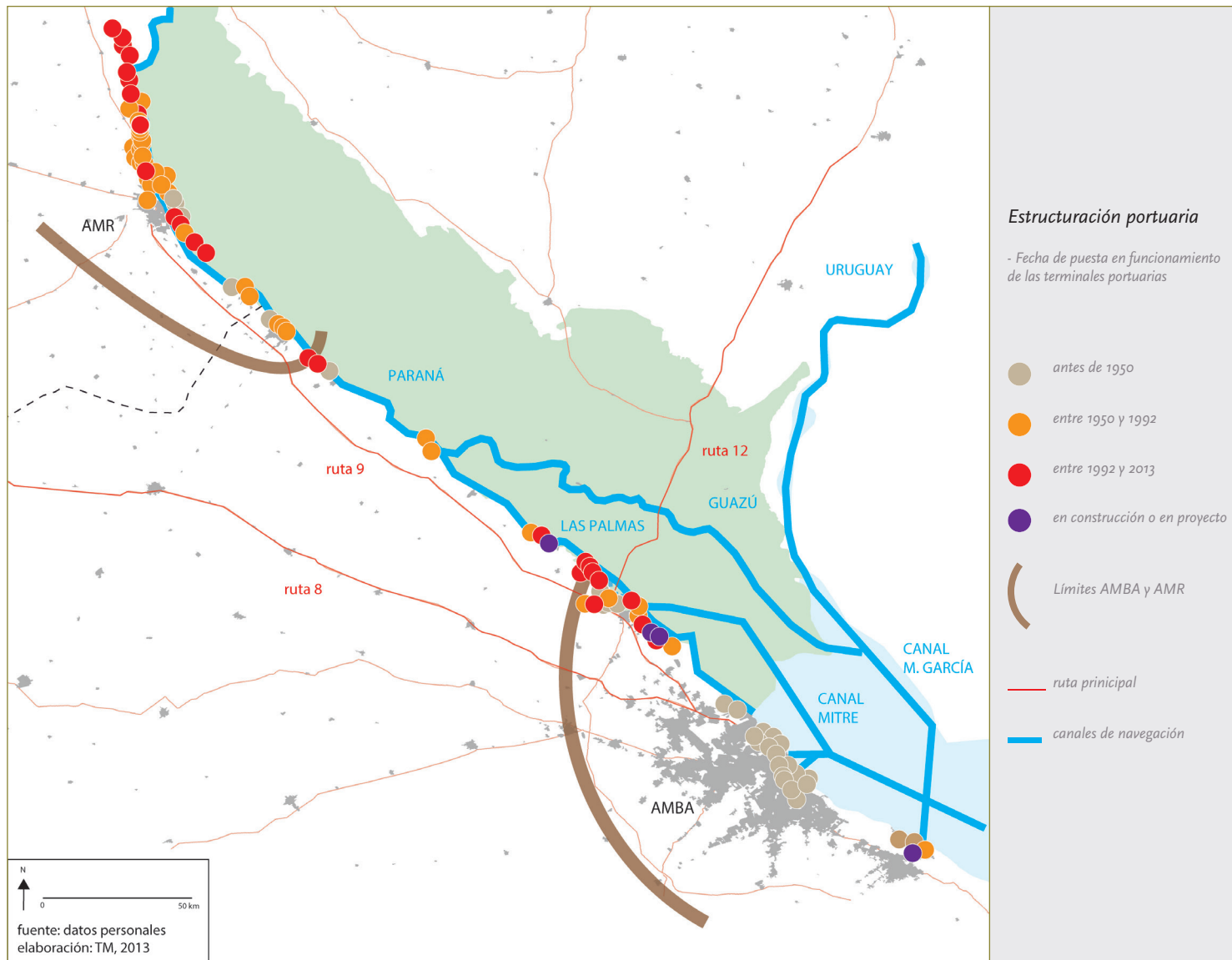
El mapa 37 indica la fecha de inicio de funcionamiento de las terminales según los tres periodos elegidos, sin que haya sido posible considerar las obras de modernización de las terminales.

⁸⁵ Ver lista en anexo 11.



Mapa 35.
Jerarquía portuaria y urbana
en la Argentina





Mapa 37.
Estructuración portuaria

La edad de oro del litoral y el modelo de ciudad-puerto

La apertura del Paraná a la navegación en 1852, combinada con la expansión de la red ferroviaria y una fuerte inmigración europea, participa del desarrollo económico del país. Rápidamente, el litoral río abajo y su *hinterland*, la pampa, se integran a la economía mundial a partir de la aparición de las fábricas frigoríficas y de los puertos construidos principalmente con capitales ingleses. Al respecto, Carballo (2004: 26) subraya que, si en 1880 solo cuatro puertos argentinos reciben los barcos de ultramar (Buenos Aires, Rosario, San Nicolás y Concepción), en 1890 son nueve (incluyendo Campana, La Plata y Zárate) y luego catorce en 1900 (entre otros Villa Constitución), gracias a los primeros dragados de los canales del río. El sistema portuario de la región tiene entonces un tráfico comparable al de Londres, Liverpool o Nueva York, entre los cinco puertos más importantes del mundo; a su vez Rosario está en el puesto 9 (ver figura 40). Este dinamismo prematuro del litoral se explica por las excelentes condiciones naturales (emplazamiento en agua profunda, ancho y tranquilidad del río, presencia de una barranca natural) y la proximidad de la pampa, caracterizada por ser una llanura agrícola muy productiva. Las instalaciones portuarias de esa época se construyen, por lo tanto, en las ciudades (Buenos Aires, Rosario, Campana, Villa Constitución) o en sus alrededores directos (San Nicolás, Zárate). Asimismo aparece, de manera precoz, un encadenamiento de ciudades portuarias entre Buenos Aires y Rosario, conectadas a la red ferroviaria que une las dos metrópolis y que garantizan la mayoría de las exportaciones del país, el cabotaje y las conexiones fluviales de pasajeros entre ciudades.

Hegemonía de Buenos Aires, dinamismo de los puertos industriales y decadencia de los puertos comerciales

Después de los años treinta y del estancamiento industrial y portuario general del litoral, simbolizado por el cierre de los principales frigoríficos, las políticas impulsadas en los años cuarenta y cincuenta favorecen el establecimiento de las industrias pesadas, públicas y privadas, en las ciudades litorales: es el nacimiento del eje fluvial industrial. Los casos ejemplares son las industrias químicas, papeleras y sobre todo siderúrgicas con la implantación de tres fábricas en Campana, Ramallo y Villa Constitución y de sus respectivos muelles que importan las materias primas y exportan los productos manufacturados. La mayoría de estas terminales industriales se sitúan en los bordes de las ciudades, en los límites del tejido urbano, que se extienden a lo largo del siglo XX. Paralelamente, a partir de 1942, el sistema portuario comercial existente es estatalizado con una política de centralización: el puerto de Buenos Aires toma una posición hegemónica respecto del resto del país (Forget, 2011). En 1956 se crea la Administración General de Puertos (AGP) y, en 1963, la Junta Nacional de Granos; los dos organismos van a imponer entonces la política portuaria de la Argentina. La primera recibe como patrimonio todos los puertos comerciales del país, unos sesenta aproximadamente, incluidos

Clasificación	1890	1925	1961	2004
1	Londres	Londres	Róterdam	Singapur
2	Liverpool	Hamburgo	Hamburgo	Róterdam
3	Buenos Aires	Amberes	Amberes	Amberes
4	Nueva York	Nueva York	Nueva York	Hamburgo
5	Cardiff	Liverpool	Londres	Hong Kong
6	Hamburgo	Róterdam	Yokohama	San Petersburgo
7	Montevideo	Tyne	Singapur	Kaohsiung
8	Sunderland	Buenos Aires	Aden	Yokohama
9	Rosario	Glasgow	Bremen	Le Havre
10	Río de Janeiro	Cardiff	Liverpool	Barcelona
24	-	Rosario	-	-

Figura 42. Principales puertos en el mundo entre 1890 y 2004, por número de embarcaciones. Fuente: Ducruet (2013)

los cuatro más importantes; la segunda se apropia del monopolio de las embarcaciones de cereales. Pero esta gestión centralizada resulta poco eficaz: la actividad de los puertos entra en decadencia y la flota fluvial nacional comienza a envejecer (Zuidwijk, 2002: 219), mientras que los camiones que circulan por la reciente red de rutas se vuelven el modo de transporte dominante. Además, el sistema portuario público no presta ninguna atención a las evoluciones mundiales y a la aparición de grandes graneleros de cereal en el Paraná (Forget, 2011: 64). Sin embargo, a finales de los años setenta, las regulaciones se flexibilizan y las autoridades permiten la construcción de terminales privadas dedicadas a los cereales en el norte de Rosario. Luego, la contenerización llega al país en los años ochenta. Finalmente, en 1992, una profunda reforma portuaria entra en vigencia en el marco de la instauración de políticas económicas neoliberales del gobierno de Carlos Menem, dentro de un contexto global de cambios de régimen de los puertos en América del Sur.

Desde 1992, despliegue de los puertos privados en la costa metropolitana y reactivación de los puertos antiguos.

Nos apoyamos en el modelo de *postmetropolis* y su característica de *Exopolis* (Soja, 2000), considerando que es una continuidad del modelo *anyport* de Bird (1963, actualizado por Ducruet, 2008). Este detalla la evolución técnica y espacial de las infraestructuras portuarias, desde el puerto inicial ligado al foco urbano hacia la periferia urbana. Es decir que las nuevas instalaciones portuarias se construyen cada vez más lejos del centro de la ciudad para escapar de las presiones inmobiliarias y aprovechar un calado máximo. El modelo se aplica a la gran mayoría de las metrópolis portuarias mundiales (Ducruet, 2008). Esta activación de los puertos privados se produce en el marco de la metropolización. Aunque en los pocos casos de terminales bajo concesión (Buenos Aires, Rosario, San Nicolás, Ramallo y Villa Constitución) o consorcio (San Pedro) los sitios portuarios originales son reactivados, se observa una transformación mayor: el conjunto de ciudades-puertos se convierte en un modelo de “ex portuarización”, en el cual, a imagen de la “ex urbanización”, las terminales se sitúan fuera de la zona aglomerada, pero bajo influencia metropolitana directa (Ducruet, 2008; Monié & Vasconcelos, 2012; Soja, 2000). Así a lo largo del siglo XX, la localización de las terminales se ha hecho según un gradiente de distancia a los centros de las ciudades, en el marco “de un sorprendente proceso de extensión material” del área metropolitana (Carré, 2013: 20).

Institucionalmente, el Puerto de Buenos Aires es parte integrante de la Ciudad (Art. 8 de la Constitución de la CABA). Históricamente, hasta el proceso de desregulación portuaria de los años 1990, el puerto había estado escindido de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y dirigido por el Estado Federal, que puso su administración a cargo de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado, con la excepción de Puerto Madero, entregado a una sociedad anónima urbanizadora (Corporación Antigua Puerto Madero), que tiene como accionistas al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la Nación, y la terminal de cruceros.

4. Las transformaciones institucionales: descentralización y privatización

El proceso de reforma portuaria en América del Sur afecta primero a Chile al comienzo de los años ochenta, luego, diez años más tarde, al resto de los países de la región y a la Argentina. La ley de 1992 establece el marco legal de privatización de los servicios portuarios y de los regímenes de concesión de las infraestructuras. También dicta la disolución de la AGP⁸⁶ y de la descentralización de los puertos hacia las autoridades provinciales. Esta opera según dos modalidades. Por un

⁸⁶ La disolución es en realidad una reorganización del organismo que conserva la responsabilidad de las concesiones del puerto de Buenos Aires.

lado, los pequeños puertos pasan a estar bajo la jurisdicción de las provincias que las solicitan; todas las provincias se acogen a esta legislación, salvo Formosa. Por otro lado, se crean seis puertos autónomos: Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Santa Fe, Rosario y Ushuaia. Cada uno de ellos es administrado por un organismo público compuesto por representantes de la provincia, de la municipalidad, de los operadores y de los empleados. De hecho, la reorganización se produce, en la mayoría de los casos, alrededor de concesiones cuya duración varía entre 20 y 30 años. Esta reforma abre la gestión de los puertos a los actores privados y a la competencia, y contribuye a la reactivación del instrumento portuario (Guibert & Velut, 1998: 100). Hoy se encuentran tres grandes tipos de modelo de gestión de puertos en la Argentina (figura 41). En el modelo *landlord port*, la gestión y la prestación de servicio son garantizadas por los actores privados mientras que la propiedad y el control dependen de actores públicos: o del Estado federal por medio de la AGP en el caso de Buenos Aires (1), o del gobierno provincial en las otras terminales (2). En el modelo *service port*, los actores públicos son propietarios de la infraestructura y efectúan ellos mismos los servicios portuarios (3).

5. Pluralidad de actividades: los cinco polos portuarios

Para entender mejor la actividad portuaria, se aportan tres mapas (mapas 38, 39 y 40), que cruzan la localización, la actividad principal y el estatuto jurídico de las terminales portuarias. La ley de 1992 clasifica los puertos según tres criterios: propietario (Estado federal, provincia, municipalidad o particular); uso (público o privado); destino (comercial: vende sus servicios a terceros; industrial: uso recreativo o exclusivo del titular). Sin embargo, la carencia de informaciones precisas y la posibilidad de que un puerto pertenezca a varias categorías hacen que la clasificación sea poco eficaz. Por lo tanto, adoptamos una tipología propia, basada en lo que plantea Forget (2011: 65) y en el *Plan maestro y director* de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (2008) con diez categorías de actividad y cuatro categorías de estatuto: terminales bajo concesión, terminales industriales, terminales privadas y otras. Se distinguen entonces cinco polos portuarios, caracterizados por actividades que son a la vez complementarias y contrapuestas en sus usos, y que se rigen con estatutos heterogéneos.

Dos polos polifuncionales de tráfico “rico”

La metrópolis central: está compuesta por el polo Buenos Aires-Dock Sud con un tráfico de 28 millones de toneladas en 2006 y 16 terminales en concesión a lo largo de 10 km de costa. A finales de la década de 1980, se generaron ahí nuevas actividades gracias al transporte marítimo de gran tonelaje, como los buques portacontenedores y graneleros pos-Panamax. Actualmente su actividad se ha diversificado, aunque con un predominio del transporte de contenedores e hidrocarburos. Como sucede en la mayoría de las ciudades de América del Sur, este polo responde

al modelo de metrópolis portuaria que se caracteriza por el mantenimiento de las actividades y la existencia de conexiones portuarias, a pesar de la presión inmobiliaria que se da en los espacios urbanos (Ducruet, 2008).

La zona metropolitana norte de Buenos Aires: el encadenamiento portuario se centra en los partidos de Campana y Zárate, con un tráfico anual de 10 millones de toneladas y 18 terminales comerciales o industriales a lo largo de 40 km de costa. El tráfico en los puertos es diverso y está estrechamente vinculado con las actividades de la zona metropolitana (actividades logísticas e industriales de grupos líderes mundiales en su ámbito): Zárate es el puerto más importante del país para autos y para contenedores, mientras que Campana fue el primero en especializarse en actividades de granel. La actividad de hidrocarburos y productos químicos también es importante. Finalmente, al igual que en el puerto de Buenos Aires, los movimientos de las terminales se distribuyen de manera relativamente uniforme entre importaciones y exportaciones.

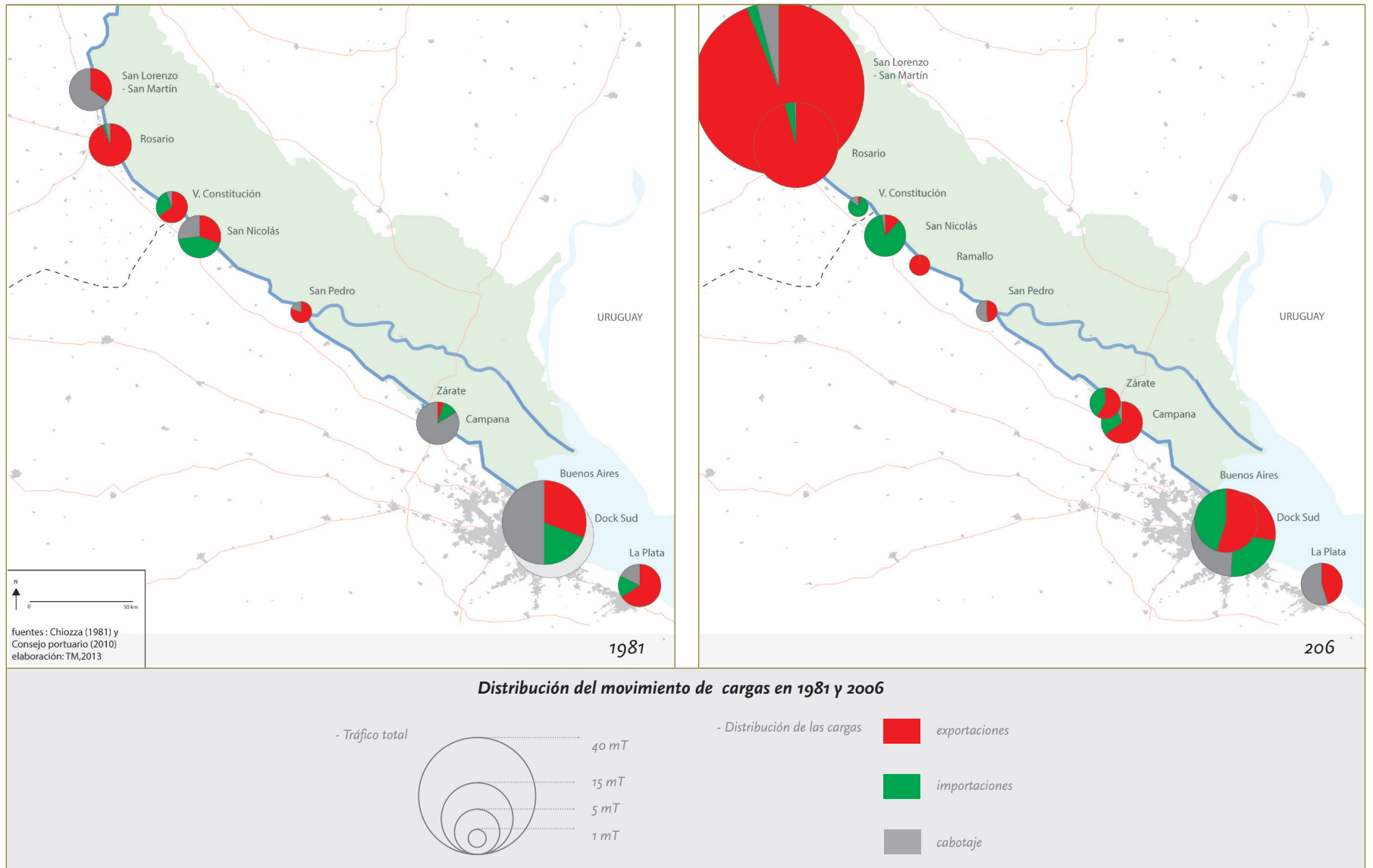
Dos periferias portuarias de tráfico industrial y de materias primas

La periferia metropolitana sur de Buenos Aires: comprende el puerto de La Plata-Ensenada-Berisso, el más cercano al estuario de la Plata y del océano. Es un polo portuario petroquímico con varias terminales en concesión y un tráfico anual de 5 millones de toneladas. Se caracteriza por la diversificación y tiene las condiciones para convertirse en el segundo puerto más grande de contenedores del país, antes de Zárate y después de Buenos Aires: TecPlata, en construcción, movilizará 150 000 contenedores al año en una primera etapa y, luego, 300 000.

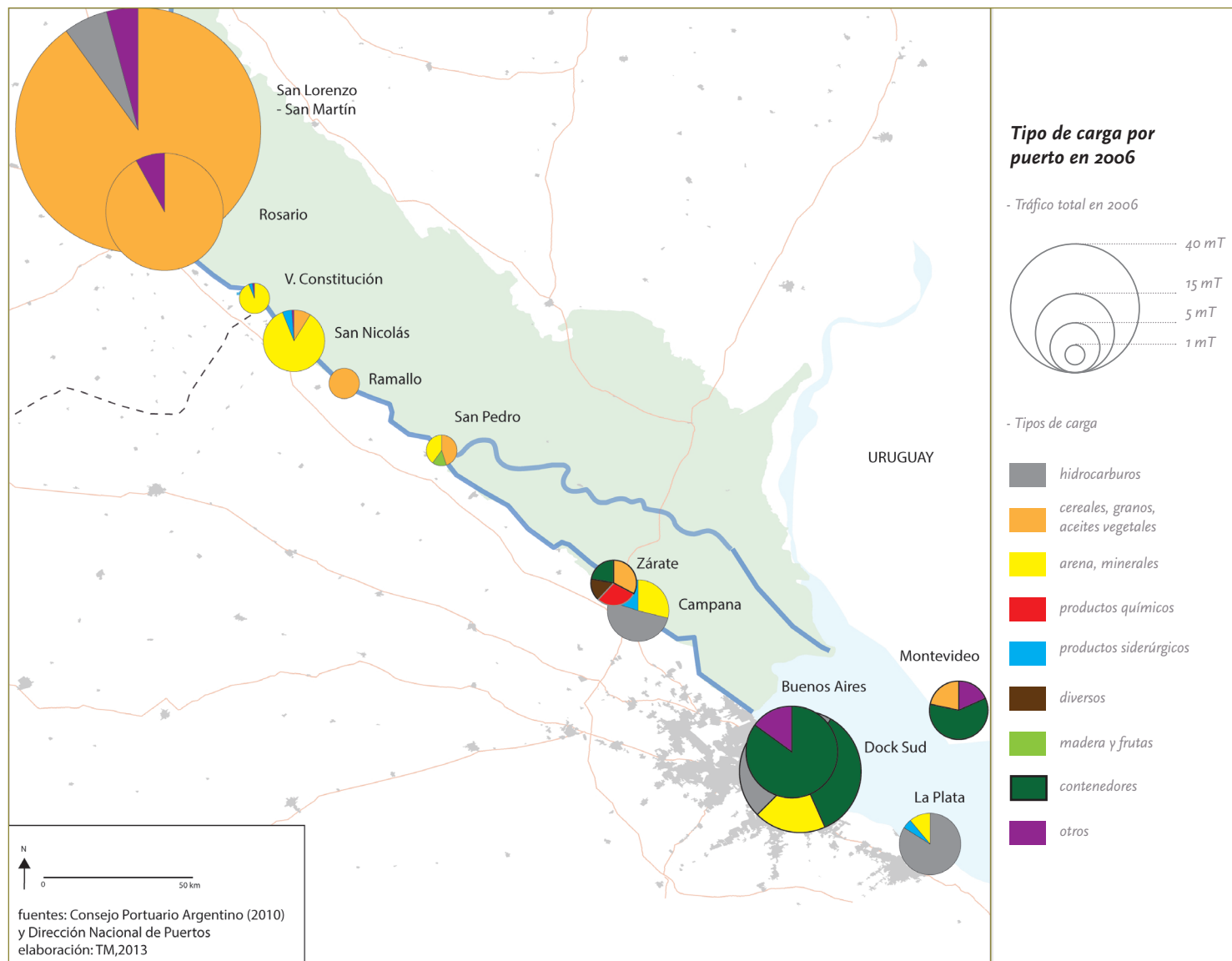
La periferia sur de Rosario: en esta zona se ubica el polo San Nicolás-Villa Constitución-Ramallo con un tráfico de 9 millones de toneladas, 14 terminales y 45 km de costa. Las actividades están tradicionalmente asociadas con el mineral, la arena y la siderurgia (foto 26), con cuatro terminales industriales marcadas por una proporción significativa de importaciones. Hay que señalar que fue una zona privilegiada para las inversiones industriales y portuarias del Estado en los años cincuenta, lo que explica la fuerte presencia de terminales industriales y concesionadas. Además, el tráfico de cereales ocupa un lugar cada vez más importante, ya que los grandes grupos del grano van instalando poco a poco sus instalaciones en el sur de Rosario.

Estatuto	Tipo	Ejemplo	Principales operadores
CABA			
AGP	(1)	Puerto Nuevo	Terminales Río de la Plata (T1 y T2)
			TPA (T3)
			APM Terminals (T4)
			BACTSSA - Hutchison (T5)
Provincia de BsAs			
Delegación (3 en total)	(2)	Dock Sud	Unas 20 empresas: Exolgan, YPF, Shell, TAGSA...
		San Nicolás	Profertil, PAMSA, Ponal
Consorcio de gestión (5 en total)	(2)	Bahía Blanca	Cargill, Dreyfus, Toepfer, Profertil
		La Plata	TecPlata (ICTSI)
Terminal privado comercial	(3)	TZ (Zárate)	Murchison
		Tagsa (Campana)	Odfjell
Terminal privado industrial	(3)	Terminal Puerto Ramallo	Bunge
		Siderca (Campana)	Siderca
Provincia de Santa Fe			
Entes Administradores de la Provincia (4 en total)	(2)	Rosario (ENAPRO)	Terminal Puerto Rosario (T1 y T2)
Terminal privado	(3)	San Lorenzo - San Martín	Toepfer, Bunge, Cargill, Dreyfus, Noble, Vicentín
		Acindar (Villa Constitución)	CASPORT SA

Figura 43. Los diferentes tipos de gestión de puertos después de la reforma de 1992. Elaboración personal desde varias fuentes



Mapa 38. Distribución del movimiento de cargas en 1981 y 2006



Mapa 39. Tipo de carga por puerto en 2006

Mapa 40.
Perfil portuario

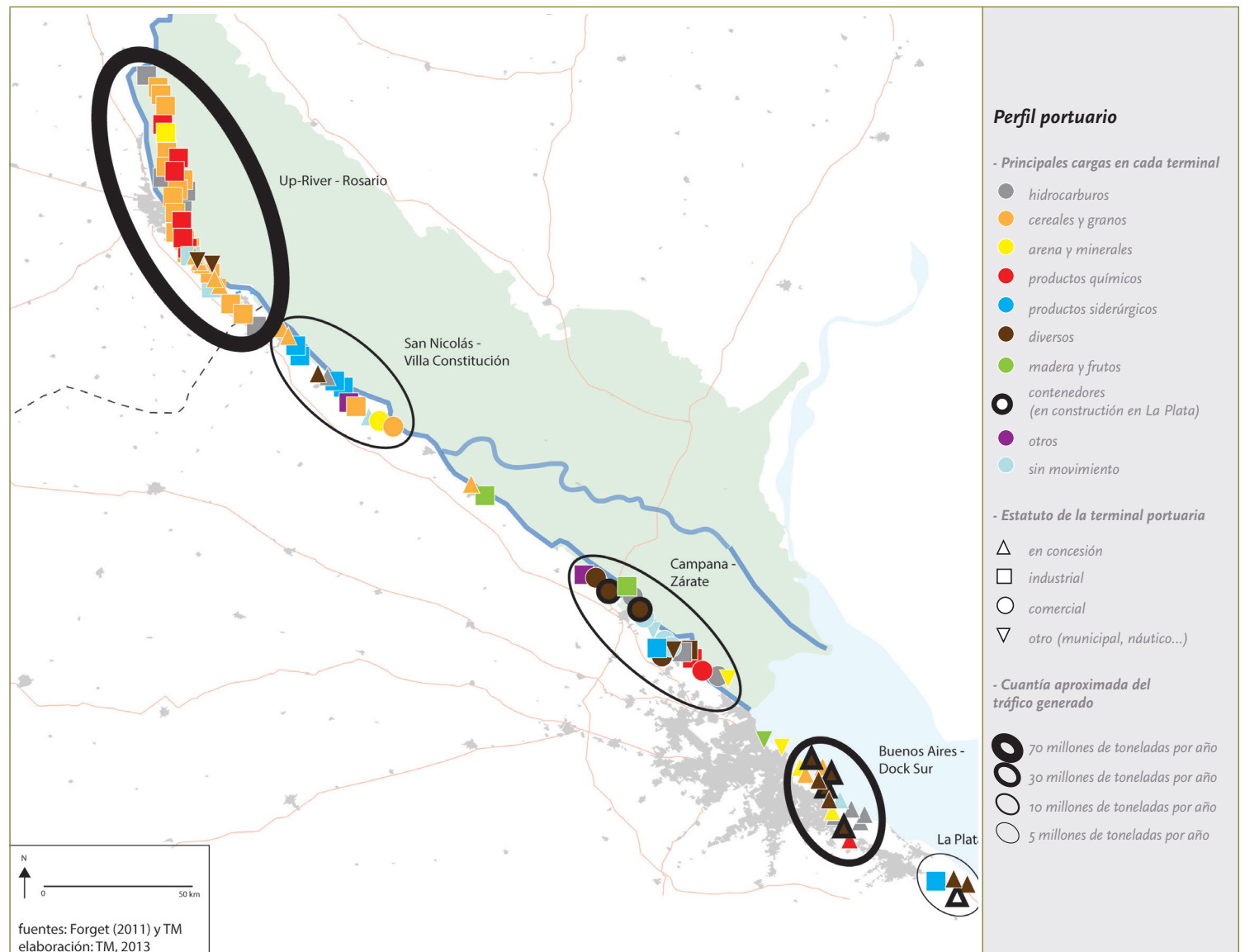




Foto 24. Puerto industrial de Siderar. Dimitris Tamvakos, Flickr, 2011

La cadena de instalaciones agroexportadoras

Estas instalaciones se ubican en el polo que se extiende de Rosario a San Lorenzo-Puerto Gral. San Martín, llamado *Up River*. Es la principal zona portuaria del país en tonelaje con un tráfico de 65 millones de toneladas por año, mayoritariamente exportados, que se divide en 36 terminales, privadas o en concesión, a lo largo de 40 km. Es también el complejo de trituración de soja más grande del mundo.

6. Conclusión del capítulo: dinamismo del litoral metropolitano, según un movimiento doble: activación y reactivación

Este estudio sobre las terminales del litoral del Paraná proporciona algunas conclusiones generales acerca del aparato portuario metropolitano. En primer lugar, se destaca el dinamismo del litoral metropolitano comparado con los otros dos litorales. El litoral marítimo de la costa atlántica representa aproximadamente el 30 % del tráfico de mercancías a nivel nacional, cifra estable desde 1980. A su vez, el litoral fluvial del Paraná y del Uruguay, imposible de navegar con los buques de ultramar, asegura menos del 1 % del tráfico, frente al 30 % en 1918. Por lo tanto, se ha producido una inversión del tráfico fluvial en beneficio del litoral marítimo entre 1918 y la década de los ochenta. En cuanto al litoral metropolitano, desde 1918 la actividad en volumen es cada vez mayor y estable en proporción del total

nacional, con los dos tercios de la actividad portuaria del país. Sin embargo, existe una gran disparidad entre la actividad del estuario, que ha pasado de representar el 41 % de la actividad nacional en 1918 al 20 % en 2008, y la del Paraná inferior, del 18 % al 51 %, que es la zona más dinámica hoy en día (figura 42).

En segundo lugar, se trata de un patrón que es a la vez clásico y original. Clásico, ya que la metropolización de las actividades es la tendencia en las metrópolis portuarias mundiales. Original, porque el modelo *anyport* (Bird, 1963) se aplica a la gran mayoría de los puertos mundiales con una lógica de localización de las instalaciones aguas abajo, más cerca del mar (Brocard & Lecoquierre, 1995; Ducruet, 2005, 2008). En el caso del litoral argentino, las actividades se deslizan río arriba, lo más cerca posible de la pampa. *Anyport* es un modelo que describe las etapas de la evolución técnica y espacial de las infraestructuras portuarias: desde el puerto inicial ligado al centro urbano, el desarrollo de los muelles es el resultado de la evolución de la tecnología marítima y de la mejora de la manutención. En simultáneo, las nuevas instalaciones portuarias se alejan cada vez más del tejido urbano denso y de las presiones inmobiliarias. Este modelo de organización espacial, nacido a finales del siglo XIX, ha permitido de manera eficiente las exportaciones de materias primas sobre las cuales se ha construido el país. Con la reorganización portuaria de 1992, los actores portuarios privados pusieron un gran número de

	1918		1965		1981		2000		2008	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Litoral marít.	0,3	2,0 %	14,2	19,0 %	25,6	28,3 %	40,8	32,0 %	48,2	28,7 %
Litoral fluvial	4,3	30,4 %	8,4	11,3 %	5,5	6,1 %	5,2	4,1 %	1,1	0,7 %
Litoral metropolitano	9,6	67,6 %	52,1	69,7 %	59,2	65,6 %	81,3	63,9 %	118,7	70,7 %
Estuario Río de la Plata	7,1	41,2 %	36,5	48,9 %	30,8	34,1 %	25,5	20,1 %	33,1	19,5 %
Bajo Paraná	2,5	17,6 %	15,6	20,9 %	28,4	31,5 %	55,8	43,8 %	85,6	51,0 %
Total nacional	14,2	100 %	74,7	100 %	90,3	100 %	127,3	100 %	168,0	100 %

* A: tráfico portuario anual en millones de toneladas / B: porcentaje del tráfico portuario nacional

Figura 44. Tráfico portuario por litoral. Fuentes: Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas (1979), Chiozza (1981), Consejo Portuario Argentino (2010), Cámara Argentina de la Construcción (2011)

terminales al mismo nivel que los otros puertos mundiales, con instalaciones de embarque y desembarque modernas y conectadas a las redes globalizadas y que compiten con el puerto de Buenos Aires (Forget, 2011: 66), mientras los puertos públicos mejoraron sus instalaciones. Hubo un doble movimiento de activación y de reactivación de los sitios portuarios.

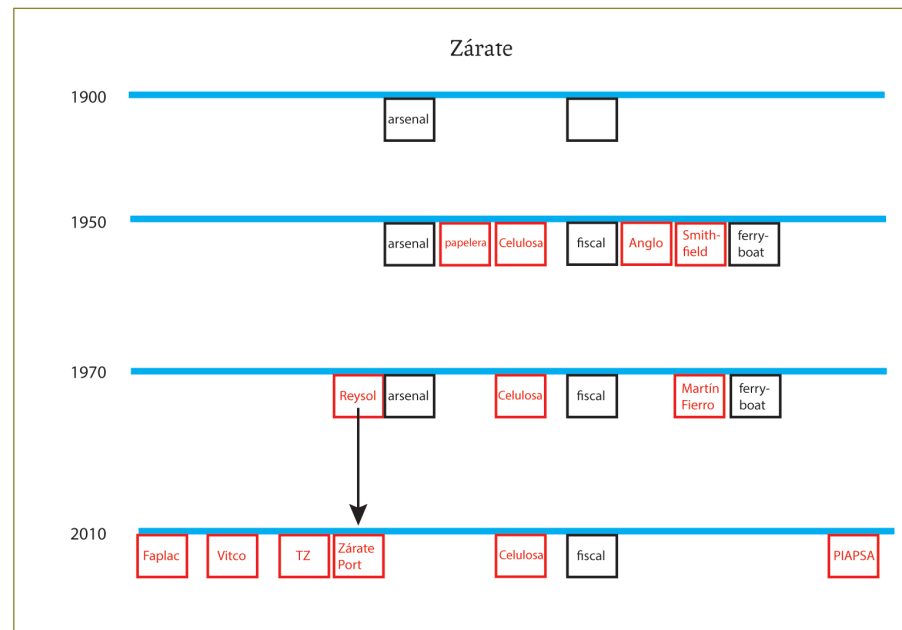
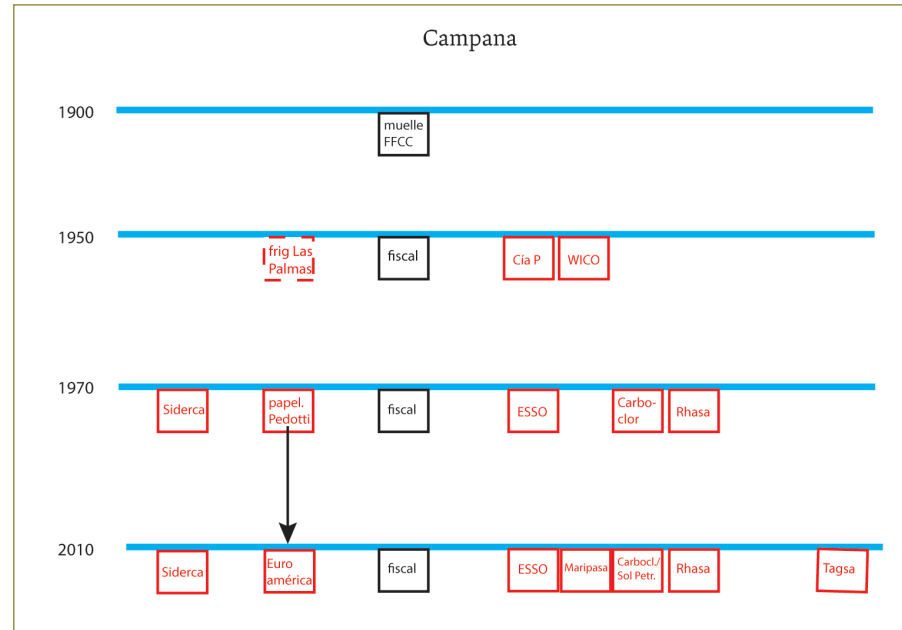
Esta organización se observa especialmente en la ubicación de las actividades de contenedores: solamente los puertos cerca del estuario (Zárate, La Plata, Buenos Aires y Montevideo) disponen de terminales equipadas para manejar grandes cantidades de contenedores y hay una intensa rivalidad entre estos polos por apropiarse del aumento del tráfico⁸⁷. Por último, las terminales portuarias de exportación de granel y de granos del *Up River* desempeñan un papel menor en la estructuración de la zona metropolitana de Rosario (Foulquier, 2001: 163). En cambio, cerca del Río de la Plata, las terminales multifuncionales y especializadas en el tráfico

“rico” (carga general, contenedores, *roll on/roll off*⁸⁸) estructuran los procesos metropolitanos y globalizados. Ahora bien, estas terminales son comerciales y no están sujetas a la regulación de las autoridades públicas.

Para cerrar el capítulo, presentamos un esquema de la evolución espacial de los puertos en Campana, Zárate y San Nicolás entre 1900 y 2010 (figura 43). En los tres casos se nota un despliegue de las terminales a partir del puerto antiguo, central. En Campana se produce de ambos lados del puerto fiscal, a través de la construcción de terminales y de la reactivación del muelle del frigorífico. En Zárate se concentró en una primera fase entre los dos muelles históricos, para después alejarse de la ciudad y conformar un polo aguas arriba, con terminales nuevas y antiguas reactivadas. En San Nicolás, las evoluciones no son tan marcadas y se nota la reactivación de las terminales públicas e históricas, conformando hoy el Puerto San Nicolás.

⁸⁷ Ver los proyectos de nuevas terminales (TecPlata, PTP en Zárate) o mejoramiento de las instalaciones (Exolgan en Buenos Aires, TZ y Delta Dock en Zárate)

⁸⁸ Los buques *roll on/roll off* permiten la manipulación horizontal de las mercancías, cuya ventaja es su velocidad, ya que se realiza con instalaciones portuarias livianas, y su flexibilidad en cuanto al tipo de carga.



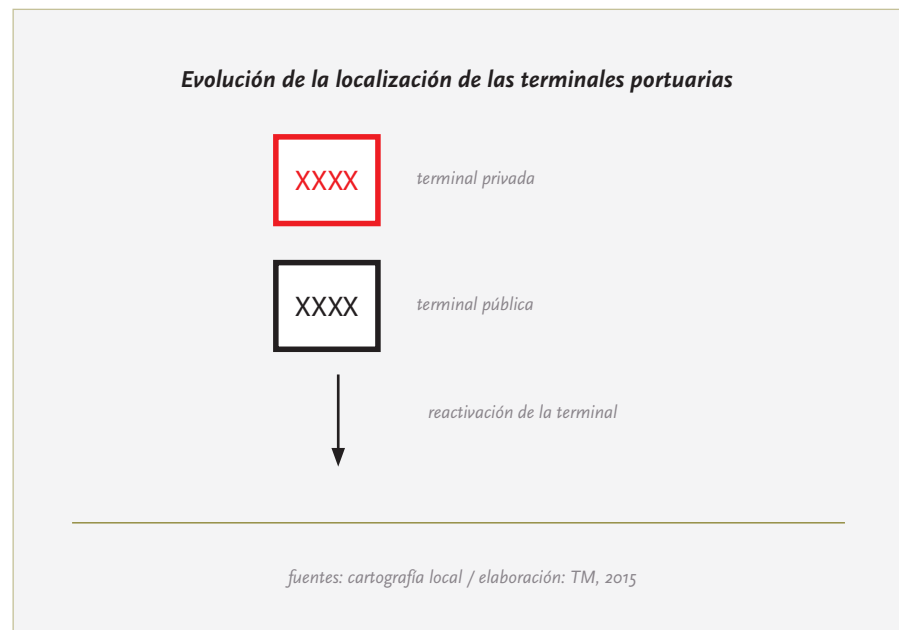
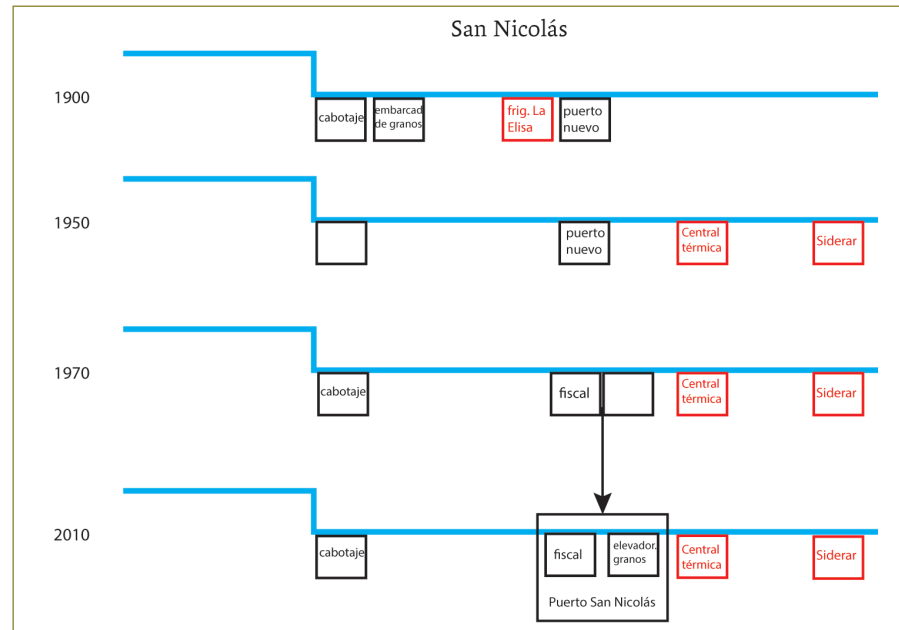


Figura 45. Desarrollo portuario en Campana, Zárate y San Nicolás

IX. Los actores de la metropolización híbrida

Este capítulo completa la tercera parte por un análisis de los actores claves y de sus estrategias de la metropolización híbrida. El enfoque por los actores tiende a ser dominante en las ciencias sociales. Nos basamos en una definición amplia de ellos, pero excluyendo a los actores individuales para concentrarnos en los actores colectivos e institucionales, los Estados y las colectividades locales, las ONG, las organizaciones transnacionales y las empresas. Además los actores no existen *a priori*, sino en función de su capacidad de intervenir en una situación o un evento. Este procedimiento supone que son capaces de forjarse una representación de las situaciones, definir objetivos e implementar los medios para alcanzarlos, así como representarse su propia acción estratégica. Esta acción requiere la construcción de marcos de referencia, una justificación y finalmente la formación de una escena de interacción en la cual los actores actúan y se definen (Velut, 2007). De este modo, el territorio está visto como un espacio de acción donde los actores “participan de manera intencional de procesos que tienen implicancias territoriales” (Di Méo, 2008; Gumuchian, Grasset, Lajarge & Roux, 2003).

Ahora bien, la metropolización ha transformado el marco de análisis por los actores a través de un proceso doble. Por un lado, la globalización de América Latina y de sus territorios tiene como consecuencia la multiplicación y la diversificación de los actores en función de las situaciones locales. Por otro lado, con el cambio de papel de los Estados y de los actores públicos⁸⁹, los modos de regulación han evolucionado de una organización descendiente yendo desde el Estado nacional hacia los espacios locales y desde los actores públicos hacia los actores privados, a una organización en múltiples escalas en la cual la interacción entre actores públicos y actores privados es fundamental (Ghorra-Gobin & Velut, 2006: 88). Por lo tanto, una de las principales tensiones ligadas a la metropolización reside en las nuevas relaciones de poder entre actores públicos y privados. Especialmente, el arraigo de los poderes públicos contrasta con la capacidad que tienen los nuevos actores de eximirse de las fronteras (Cattan & Fretigny, 2011).

89 Los teóricos de la urbanización neoliberal (Beal & Rousseau, 2008; Brenner, 2014; Harvey, 1989; Peck & Tickell, 2002; Pradilla, 2014, entre otros) sostienen que después de la fase de desmantelamiento del Estado providencia keynesiano, la fase del *roll-back*, el Estado no se retira sino que redefine sus modalidades de acción, poniéndose al servicio del mercado mediante varios tipos de medidas (alianza público-privada, legislación favorable a los promotores inmobiliarios, definición del marco jurídico...), en una fase de *roll-out*. Así los Estados cambian de función, de interventor a facilitador de la acción privada.

En este capítulo nos enfocamos en la escala de las ciudades y en la “fabricación” de lo urbano, reveladora de las lógicas y estrategias de los distintos actores. El municipio se considera como la expresión local del Estado, como jurisdicción electa y entidad administrativa⁹⁰. A su vez la ciudad es una entidad urbana, expresión de lo urbano.

Ciudad keynesiano-fordista y “entrepreneurial city”

Como vimos, es la teoría de la regulación que distingue entre sistema *fordista* y sistema *posfordista* y esta distinción llega a constituir uno de los principales instrumentos analíticos usados por los *urban studies* británicos y norteamericanos (Rousseau, 2013). El primer modelo busca resignificar lo público y el aparato municipal se piensa como una instancia amplia de gobierno, dentro de la cual la participación, la representación y el poder de la planificación pública son elementos centrales. También se da importancia al espacio público de la ciudad, en su dimensión física, social y ciudadana. Para Beal y Rousseau (2008), las ciudades no cobran ahí una importancia determinante para la economía y tienen poca autonomía en su relación con el Estado en cuanto a la capacidad financiera y al contenido de las políticas llevadas a cabo.

En el segundo modelo se critica la intervención estatal por ineficiente y centralizadora de las decisiones, frente a los beneficios de lo privado. Así la participación de la ciudadanía es pensada en forma privada y desde una lógica mercantil y se privilegia la gestión privada sobre la pública, lo cual perjudica la representación y la visión integral del conjunto. En el modelo *posfordista*, los actores privados (inmobiliarios, desarrolladores...) están cada vez más implicados en las políticas urbanas y “fabrican” la ciudad con una lógica capitalista. Es lo que expresa Di Méo (2010), quien asocia el “*posfordismo* y el triunfo progresivo del neoliberalismo” a la “modificación de la función metropolitana, en la cual los centros metropolitanos se afirman más omnipotentes que nunca”.

Citando a Harvey (1989) y a Hall (1998), Beal y Rousseau (2008) lo resumen por el paso de la *managerial city* keynesiano-fordista a la *entrepreneurial city*, volcada hacia la atracción de recursos, de empleos y de capitales y la apertura de la producción de las políticas públicas al sector privado. En las ciudades del corredor, los procesos de liberalización económica han tenido presencia desde hace treinta años pero han tomado otra forma que la de los grandes centros urbanos del

90 En la Provincia de Buenos Aires, el municipio es un ente con capacidad de autogobierno (ciudad cabecera de partido) en tanto que el resto de las poblaciones menores que integran el partido, las delegaciones, cuentan con un delegado municipal designado por el intendente.

país, en primer lugar la CABA y el AMBA, o como vimos, Pilar y Tigre. Es decir que suponemos que las ciudades del corredor no experimentaron directamente el “*shift to entrepreneurialism in urban governance*” para retomar la expresión de Harvey (1989). En efecto suponemos que la dimensión empresarial (*entrepreneurial*) existe de manera permanente, desde la instalación de las grandes empresas en los 1950 y 1960.

Decidimos concentrarnos en dos tipos de actores que consideramos representativos de los procesos metropolitanos:

- Las grandes empresas industriales, de esencia fordista o híbrida, especialmente las tres empresas siderúrgicas identificadas. Juegan un papel fundamental produciendo “políticas urbanas” desde que iniciaron sus actividades.
- Los actores privados posfordistas, especialmente los actores portuarios. Son actores metropolitanos de primer orden, con varias modalidades de intervención en la vida urbana: promoción inmobiliaria, construcción de grandes predios monofuncionales, de rutas, de zonas protegidas, entre otros.

1. La permanencia de las grandes empresas industriales con dimensiones fordistas. El ejemplo de la siderurgia: ¿una injerencia o un paliativo en los asuntos urbanos?

La relación de la industria con la estructuración y las dinámicas del sistema urbano ha sido estudiada en profundidad y en general las actividades industriales no se insertan bien en el tejido urbano (Dezert & Verlaque, 1978; Manzagol, 1981: 222). En las ciudades del corredor, las grandes industrias han tenido y tienen una influencia fundamental en la organización de la vida urbana. Así Carballo (2004) sostiene que el auge industrial de mediados del siglo XX es el principal factor del crecimiento demográfico y urbano, dejando su impronta en la expansión física de la ciudad y en la producción de suelo.

En el corredor, identificamos cinco establecimientos que emplean a más de mil empleados: las tres siderúrgicas (Siderca, Siderar y Acindar) y dos automotrices (Toyota y GM), que pertenecen a multinacionales. También hay varias plantas que cuentan con alrededor de 500 empleados. Ingredion, Donto y Hisisa en Baradero, Axion Energy y Honda en Campana, Papel Prensa en San Pedro y Motomel en La Emilia. Toyota, en el partido de Zárate, es hoy la empresa de la zona que más mano de obra emplea, alrededor de 4800 operarios, además de ser la que más inversiones hace en la zona. Como vimos, sin embargo, junto con la planta Honda, tiene un perfil distinto al de las empresas siderúrgicas. Son de instalación reciente (1997 y 2011) y sus instalaciones se encuentran afuera del tejido urbano, en el cruce

de las rutas 9 y 12 en el caso de Toyota y en la 6 de Honda. Carecemos de datos para hacer un estudio más detallado.

Por lo tanto, decidimos estudiar el caso de las plantas siderúrgicas, en tres ciudades del corredor, Campana (Siderca), San Nicolás (Siderar⁹¹) y Villa Constitución (Acindar), siguiendo los trabajos de Schneier-Madanés (1978a, 1978b, 1979). Las empresas siderúrgicas responden a un modelo de organización *fordista* (o híbrido para Siderca): mano de obra numerosa, ubicación cercana al centro urbano y una “influencia” directa en los asuntos urbanos. Así estas empresas de gran tamaño pueden ser vistas como “actores sociales predominantes” de las ciudades. Dicho de otra manera, en las tres ciudades, la función industrial se centra en una *planta-líder*, a la cual están asociados los subcontratistas, en y alrededor de la ciudad (Manzagol, 1981). Es una declinación del modelo de *company town*⁹², en el cual una gran planta es el único soporte económico de una ciudad, sin corresponderle totalmente (presencia de otros grandes establecimientos industriales, existencia previa de las ciudades). En todo caso, la actividad siderúrgica modela en profundidad el espacio urbano: el vínculo muy fuerte entre la ciudad y “su” empresa siderúrgica ha pesado mucho sobre la configuración urbana, dándole sus dimensiones típicas de gran polo industrial así como una parte esencial de su identidad urbana. Por lo tanto, siguiendo a Côté (1993), deberíamos encontrar en las ciudades algunas dimensiones típicas: el control de la propiedad inmobiliaria, de la planificación y desarrollo urbano y del “juego político” (es decir la influencia que puede ejercer la compañía sobre el consejo municipal). No disponemos de datos

⁹¹ Aunque se encuentra en la extremidad oeste del partido de Ramallo.

⁹² Côté (1993) propone una categorización de las ciudades donde una empresa juega un papel fundamental.

1) “*Single Entreprise Community*”: el 75 % de la población de la ciudad depende de la planta. Son ciudades marcadas por una gran inestabilidad social, un cambio rápido de la mano de obra, una tasa elevada de problemas familiares y de salud, una pirámide de población desequilibrada.

2) *Company town*: “*Company towns refers to communities where most of the housing and other basic services are owned or directly controlled by the company owning the single predominant industry for which the town was established. Not only the work scene but most other settings of social life are controlled by the company*”. Por lo tanto, el tema de propiedad inmobiliaria (terrenos, equipamientos) está muy presente. También la compañía controla en gran medida el entorno social y político.

3) “*Ressource-based Town*”: la ciudad es dependiente de la explotación de un recurso natural. En general son ciudades aisladas, lejos de las zonas densas de población.

Además existen varias monografías sobre *company towns* de América Latina. Ver por ejemplo Prévôt-Schapira (1984) sobre las ciudades petroleras en los estados de Tamaulipas, Veracruz y Tabasco en México, Paterlini de Koch (1992), sobre Antofagasta, El Chaco en Tucumán y Pueblo Liebig en Entre Ríos, Gaggiotti (2000) sobre Campana y Santa Rosa y Svampa (2014) sobre Comodoro Rivadavia.

muy detallados pero existen pruebas claras, que conseguimos mediante entrevistas, documentación institucional y cartografía. Suponemos que la presencia de estas plantas desde la década de los 1950 ha dado lugar a lógicas locales que hacen que son actores privados dominantes pero con una visión “pública / paternalista” fuerte aún, a pesar de ser propiedades de grandes multinacionales. Es una pista que propone Maro (2004), en Campana, cuando analiza la particular relación establecida entre el municipio y la empresa Tenaris-Siderca, y su rol en la construcción de consensos que legitiman el orden económico, político y social.

Importancia de la mano de obra

En Campana, Carballo (2004: 45) indica que en 1970, las dos fábricas de Techint en la ciudad, Dalmine Siderca y Cometarsa, concentraban el 29 % del empleo directo, y que esta concentración se fue reforzando. Considerando específicamente la planta Siderca, en la década 1980, nunca empleó a menos de 5000 personas, llegando a 5700 en 1984, es decir alrededor del 10 % de la población de la ciudad. Luego, va bajando paulatinamente de 5000 en 1990 a 3200 en 2000, es decir del 7 % al 4 % de la población. En los 2000 vuelve a subir para llegar a 4400 en 2015, representado el 5 % de la población (Carballo, 2004). A partir de estas cifras, Gaggiotti (2000) considera que “la mitad de la población de Campana está relacionada, directa o indirectamente, con Siderca o con alguna empresa del grupo Techint o contratista del grupo Techint”. Un artículo de La Nación (2005) indica que entre los empleados y los contratados, trabajan 5800 personas; el empleo indirecto generado es cuatro veces mayor: unas 23 200 personas es decir casi el 30 % de la población de la ciudad viven de Siderca.

En San Nicolás y Siderar, el número de empleados pasa de 12 100 a 6200 en 1991, cuando se había mantenido entre 10 000 y 12 000 desde 1974. Un ex operario de la empresa nos contó que “hasta 40 000 personas vivían de la planta en esa época, incluyendo el empleo indirecto” (entrevista personal, 2013). En término de proporción de población, pasa de más de 11 % alrededor de 5 %. En 2011, 3350 personas trabajan en la fábrica, representando el 2,5 % de la población de la ciudad. Finalmente, en Villa Constitución y Acindar, entre 1974 y 1990, siempre hubo entre 6000 y 8000 operarios, es decir siempre más del 15 % de la población total, llegando al 21 % a principios de la década de los 1980. Estas cifras han ido bajando para establecerse hoy alrededor de 2700 empleados, es decir un poco más del 5 % de la población.

Con estos datos se entiende mejor lo que le hace decir a un campanense: “Cuando Siderca anda mal, todo se viene abajo” (entrevista personal, 2012) o el sentido del grafiti que se ve en las paredes de la ciudad: “Somisa manda”.

Otra especificidad del modelo de *company town* es la fijación de la mano de obra en la ciudad. Es el caso en el corredor: hoy, según los responsables de Techint, el personal de Siderca vive principalmente en los partidos de Campana (60 %) y Zárate (35 %). Un 5 % (240 personas) vive en la CABA y viaja diariamente a la planta. Para Siderar y las plantas de Gral. Savio y Ramallo, la situación es parecida: los operarios viven principalmente en las localidades del partido de San Nicolás (San Nicolás, La Emilia, Rojo, Conesa) y del partido de Ramallo.

Las realizaciones urbanísticas

Otra dimensión de la intervención de las empresas concierne los barrios de viviendas y equipamientos urbanos, como elementos de la estructura urbana (plazas, parques, espacios verdes, escuelas...). Paseando por Campana, uno se puede extrañar de ver tantos carteles “Tenaris, propiedad privada” en los espacios generalmente considerados como públicos (ver foto 27).

Los trabajos de Schneier-Madanes (1978a, 1978b) analizan las lógicas y los mecanismos de intervención de las empresas industriales en los procesos de urbanización entre 1974 y 1976, en las tres ciudades. El primero (1978b) examina los factores de la elección de ubicación de las empresas siderúrgicas y su impacto en el espacio. En nuestro caso, llama “impacto transformador” la situación en la cual una gran planta se instala en un entorno urbano ya constituido pero frágil (ciudades pequeñas); es el modelo donde el impacto es mayor en la transformación del entorno (Schneier-Madanes, 1978b: 171). El efecto fue tal que las plantas hicieron revivir ciudades en declive (debido a la pérdida de las actividades de exportación de productos agrícolas) y llegaron a crear una nueva sociedad que obtiene sus ingresos casi exclusivamente del empleo directo o inducido por las actividades siderúrgicas.

De esta forma, además de la transformación del paisaje –enormes fábricas se encuentran en la orilla del río, en el medio del campo–, ninguna de estas ciudades pudo satisfacer las nuevas necesidades de vivienda, equipamientos y servicios requeridos por el alto crecimiento de la población. Eso dio lugar a una brecha enorme entre las necesidades y la oferta de vivienda para la población laboral. A pesar de unas tentativas de remediar a esta situación por la creación de nuevas formas de hábitat, siguió una brecha entre la tasa de crecimiento de la industria y el desarrollo urbano. Así la creación de barrios industriales respondió a penas entre el 5 % y el 10 % de las necesidades de vivienda del personal de las empresas. De manera crítica, concluye que la elección de la ubicación no tuvo en cuenta las consecuencias de los impactos y que “las ciudades de acero les imponen a todos sus casas, las calles, la fealdad, el ruido, la monotonía aburrida”.

En el segundo trabajo, Schneier-Madanes (1978a) parte de la hipótesis que las empresas industriales ejercen sobre el espacio acciones que superan las de los agentes tradicionalmente consideradas como específicas al mercado inmobiliario. Sostiene que la estructura triple de las relaciones entre los propietarios, el Estado y las empresas permite a estas últimas aprovechar una confusión de los roles y que las acciones de las empresas industriales no tienen resultados positivos para un desarrollo espacial equilibrado.

En Campana, durante el desarrollo industrial, hubo varias iniciativas para solucionar el déficit de vivienda de los sectores obreros. En el momento de su instalación, Dalmine-Siderca construyó un barrio con 550 casas y departamentos que en su gran mayoría fueron adquiridos por sus operarios. También hizo construir cuatro jardines de infantes, siete escuelas elementales y una escuela de formación profesional. Desde 1954 a la fecha, son más de 1200 las viviendas que fueron construidas en Campana para empleados de la empresa. Entre los principales barrios construidos se encuentran el Municipal (1960), los promocionados por empresas como Don Francisco (1954), Dalmine Bajo (1954), Dalmine Viejo Club, Dalmine Nuevo (1959) o como el Barrio Siderca I (concurso ganado por el estudio Baudizone Lestard) y II (inaugurado en mayo 2015, con 60 viviendas que fueron adjudicadas a empleados de Tenaris Siderca) o los promovidos por el gremio del petróleo, el barrio Petrolero (1982) o el barrio de la UOM. Hoy la acción empresarial es distinta: se abandonó una política inmobiliaria directa y se prefiere una oferta de créditos para los empleados. Así la tendencia actual es una liberación progresiva de las viviendas, entre las cuales una gran parte fue vendida en el mercado inmobiliario tradicional. Como lo cuenta un vecino: “antes, las casas eran para la gente de la empresa, hasta una cierta categoría de técnico. Ahora ya no: son para todos” (entrevista personal, 2013).

En San Nicolás, el barrio Gral. Savio fue construido directamente por Somisa, sociedad del Estado, para residencia de su personal (foto 28). En un predio de 260 ha se construyeron más de mil viviendas para el personal, es decir entre el 7 % y el 10 % del personal total de la empresa (Schneier-Madanes, 1978a). Finalmente, en Villa Constitución, los barrios Parque Industrial y Barrio Parque Acindar fueron construidos en los años 1950 y destinados a los trabajadores de Acindar que se iban asentando en la ciudad. Acindar, de capitales norte-americanos, proporcionó viviendas para el 5 % de sus empleados a través de la Fundación Acindar y a raíz de las reivindicaciones de los trabajadores (Schneier-Madanes, 1978a).

En cuanto a los otros equipamientos, se señala el caso de las escuelas, cuya construcción y mantenimiento por las compañías sirven para formar los operarios y asegurar la reproducción de la fuerza de trabajo. En un artículo de La Nación (2005) se indica que Siderca ayudó en la construcción del 80 % de las escuelas del

partido. También se menciona la construcción de iglesias, de hospitales y de hoteles (ver por ejemplo el hotel Colonial y el golf en San Nicolás).

Dimensión social

Siguiendo a Gaggiotti (2000), quien considera que detrás de las manifestaciones promovidas por las empresas existe el interés por mostrar una empresa con una decidida vocación social y atenta a las necesidades locales, destacamos la existencia de una serie de iniciativas por parte de las empresas en el ámbito social y educativo.

Programas sociales

En Campana se identifica el Plan Alentar, que fue formulado algunas semanas después de la crisis del 2001. Se orientaba a cubrir las necesidades básicas más urgentes de la población con carencia, generar unos 400 puestos de trabajo temporario, construir obras públicas y mejorar el hábitat de los sectores con mayores necesidades. Según documentos institucionales, el Plan permitió la construcción o la mejora de casi 10 ha de plazas y espacios verdes, la plantación de 1300 árboles planteados y el desarrollo de 1500 huertas familiares.

Además el Plan de Acción Comunitaria de Siderca apunta “contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del área de influencia de la empresa, a través de distintas acciones que estimulen una mejor nutrición, el trabajo, la solidaridad, la participación comunitaria y el cuidado del medio”. En este marco se destaca “un trabajo junto con las escuelas”, “la interacción con el gobierno municipal” y “la alianza con organismos oficiales nacionales e internacionales en la preservación de los ambientes naturales, tal el caso de la Administración de Parques Nacionales”.

En las tres ciudades, se identifican también la organización de eventos patrocinados (carrera 10 km Tenaris Campana, 10 km Ternium Siderar, Maratón Acindar Villa Constitución) y donaciones (por ejemplo 130 tubos para la terminación de la fachada de la biblioteca municipal de Campana; entrega de mobiliario nuevo para la escuela primaria de Otamendi) o trabajos voluntarios (el trabajo de 200 voluntarios en una escuela de San Nicolás).

Educación

En Campana, Siderca lleva a cabo el Programa de Fortalecimiento de la Educación Técnica en Primaria que apunta a la enseñanza de la geometría en 15 escuelas primarias. También construyó y gestiona integralmente la Escuela Técnica Roberto Rocca, inaugurada en 2013, por una inversión de 125 millones de pesos para



Foto 25.
La interferencia
“privada-pública”, en un
parque en Campana, visto
desde la calle Costa.
Massin, 2013

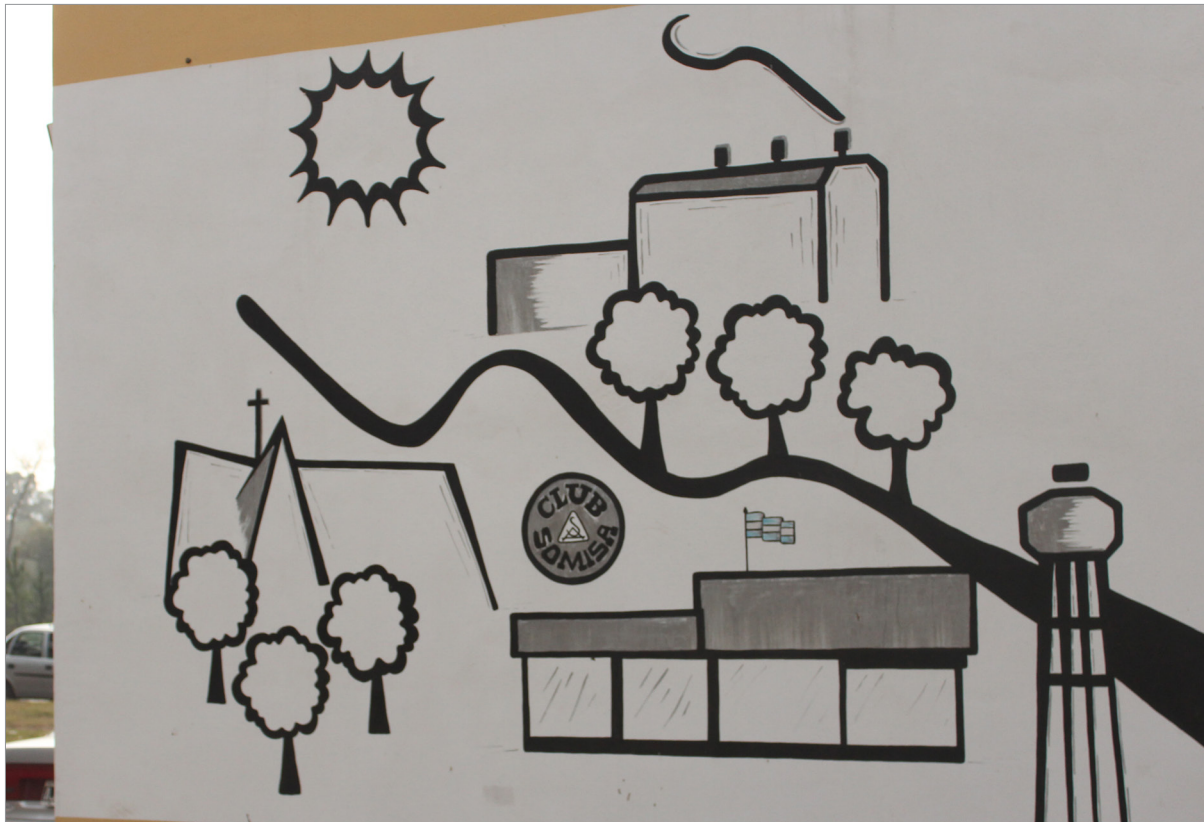


Foto 26.
Barrio Somisa.
Massin, 2013

alrededor de 400 alumnos. El objetivo de la escuela es formar técnicos con especialidades industriales.

A su vez, Siderar destina el 75 % de su inversión social al desarrollo de proyectos educativos. Así casi mil Becas al Mérito fueron entregadas por la Fundación Hermanos Agustín y Enrique Rocca⁹³ y Siderar a alumnos de escuelas de San Nicolás y Ramallo desde el inicio del programa en 2010.

Finalmente, la Fundación Acindar, constituida en 1962, se dirige a los familiares de los empleados. Precisamente desde 1996 existe un programa dirigido a alumnos de escuelas primarias de Villa Constitución para “estimular en los niños la conciencia ambiental, la adquisición de hábitos de cuidado del hogar”, en el cual participaron 44 000 jóvenes en el país.

La actividad universitaria también es objeto de atención por parte de las empresas. La Universidad Tecnológica Nacional (UTN) tiene dos sedes en el corredor⁹⁴: la Facultad Regional San Nicolás y la Facultad Regional Delta en Campana, que proponen carreras de ingeniería. La Facultad Regional San Nicolás nace en 1964, con el auge de la siderurgia y el incremento de la necesidad de mano de obra calificada especialmente ingenieros metalúrgicos, mecánicos y eléctricos. La Facultad Regional Delta en Campana se crea en 1972⁹⁵. Hoy las dos tienen convenio con las empresas de la zona (Ternium Siderar y Monsanto por ejemplo) para los trabajos finales o pasantías. Otra interacción es el financiamiento de compra o donaciones de materiales técnicos.

Dimensión física

Un mapeo en dos fechas (1970 y 2010; mapas 41, 42 y 43) da cuenta de la evolución del tejido urbano alrededor de las tres plantas siderúrgicas y completa el trabajo de terreno. Las industrias pesadas requieren predios importantes por establecimiento, especialmente si integra reservas inmobiliarias, ya sean para una extensión futura o una especulación (Dezert & Verlaque, 1978: 172).

⁹³ La Fundación Hermanos Agustín y Enrique Rocca, creada en 1977, “se orienta a la colaboración y apoyo al desarrollo social de la comunidad, principalmente en los rubros: salud, educación, cultura y asistencia social. Desarrolla su actividad también en nombre de las empresas de la Organización Techint”.

⁹⁴ En el país, la UTN cuenta con 29 sedes y 70 000 estudiantes en el país.

⁹⁵ Campana cuenta también con una sede de la Universidad Regional de Luján.

Se observan tres dimensiones comunes. Primero, la organización espacial y el crecimiento del predio industrial; en cada predio se van agregando máquinas, galpones, muelles, áreas de producción, de almacenamiento, de circulación, de tratamiento de los desechos... lo que representa inversiones importantes para las empresas. Los cálculos muestran que en Siderca la superficie ocupada por el predio industrial era de 200 ha en 1970 y de un poco menos de 300 ha en 2010; en Somisa es de alrededor de 500 ha; y en Acindar, pasó de 100 ha en 1970 a 300 ha en 2010, sin contar con una reserva de terrenos de 150 ha. En proporción con la superficie total de la ciudad, representan alrededor del 10 %. Manzagol (1981: 222) calculaba cifras de 11 % en las 48 principales aglomeración norteamericanas y para todas las actividades industriales. Por lo tanto, en las tres ciudades, son cifras altas.

Segundo, alrededor del predio, el tejido urbano va creciendo y densificándose; en Campana, esta evolución se produce entre 1950 y 1970, con la construcción del barrio obrero Siderca. En San Nicolás, Somisa inicia sus actividades un poco más tarde, contemporáneamente a la construcción de un barrio obrero dedicado y de un golf. En Villa Constitución, el predio estuvo más aislado del tejido urbano, pero ya aparecieron nuevos barrios en frente del barrio.

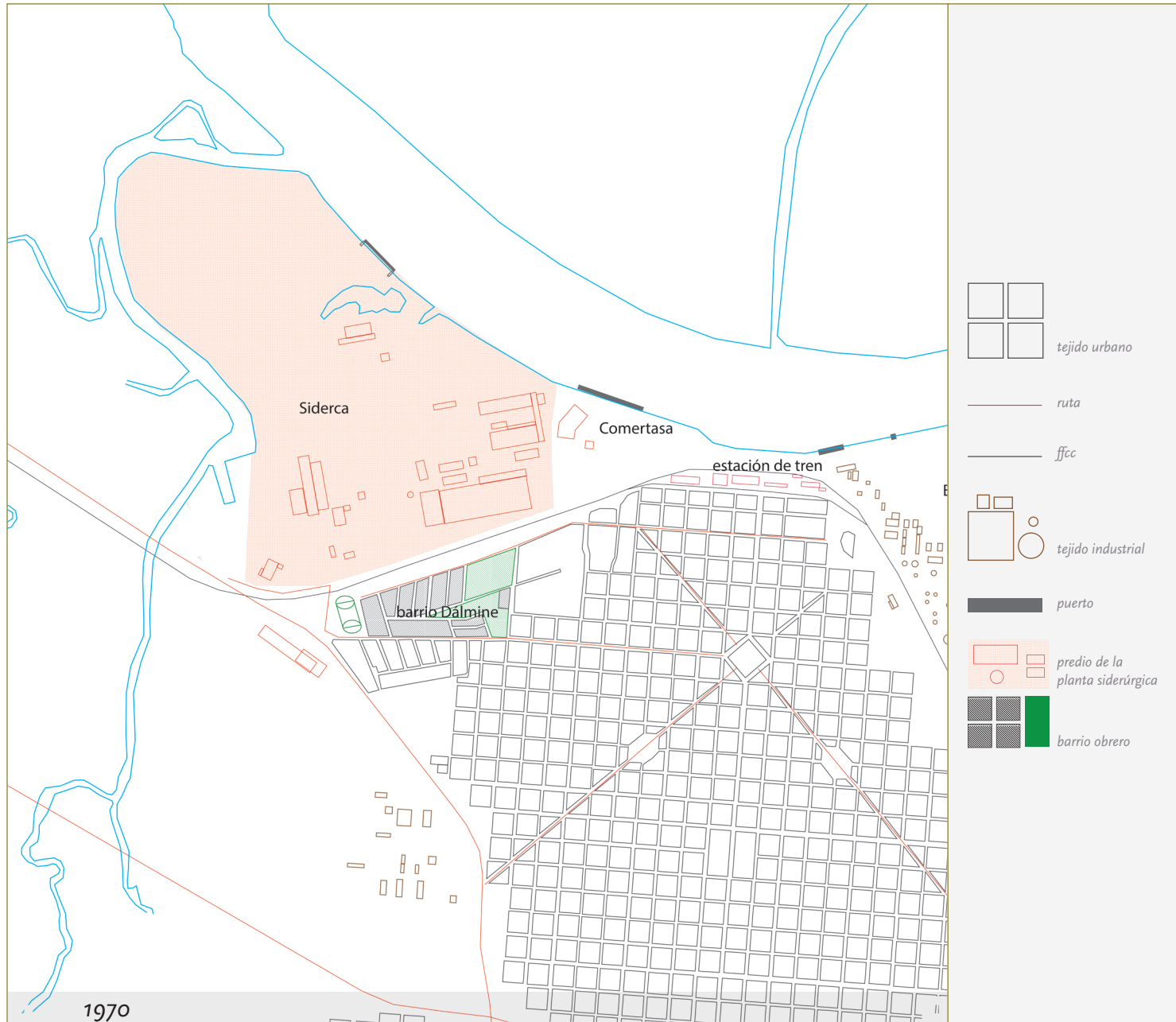
Tercero, se observa el desarrollo de otra zona industrial cerca de las siderurgias. En San Nicolás en particular se insiste en el Parque Industrial Comirsa, un predio de 400 ha vecino a Siderar, creado en 1974.

Así una gran parte del tejido urbano e industrial, en varias de sus dimensiones, nace y se desarrolla alrededor de las grandes plantas siderúrgicas.

Dimensión simbólica

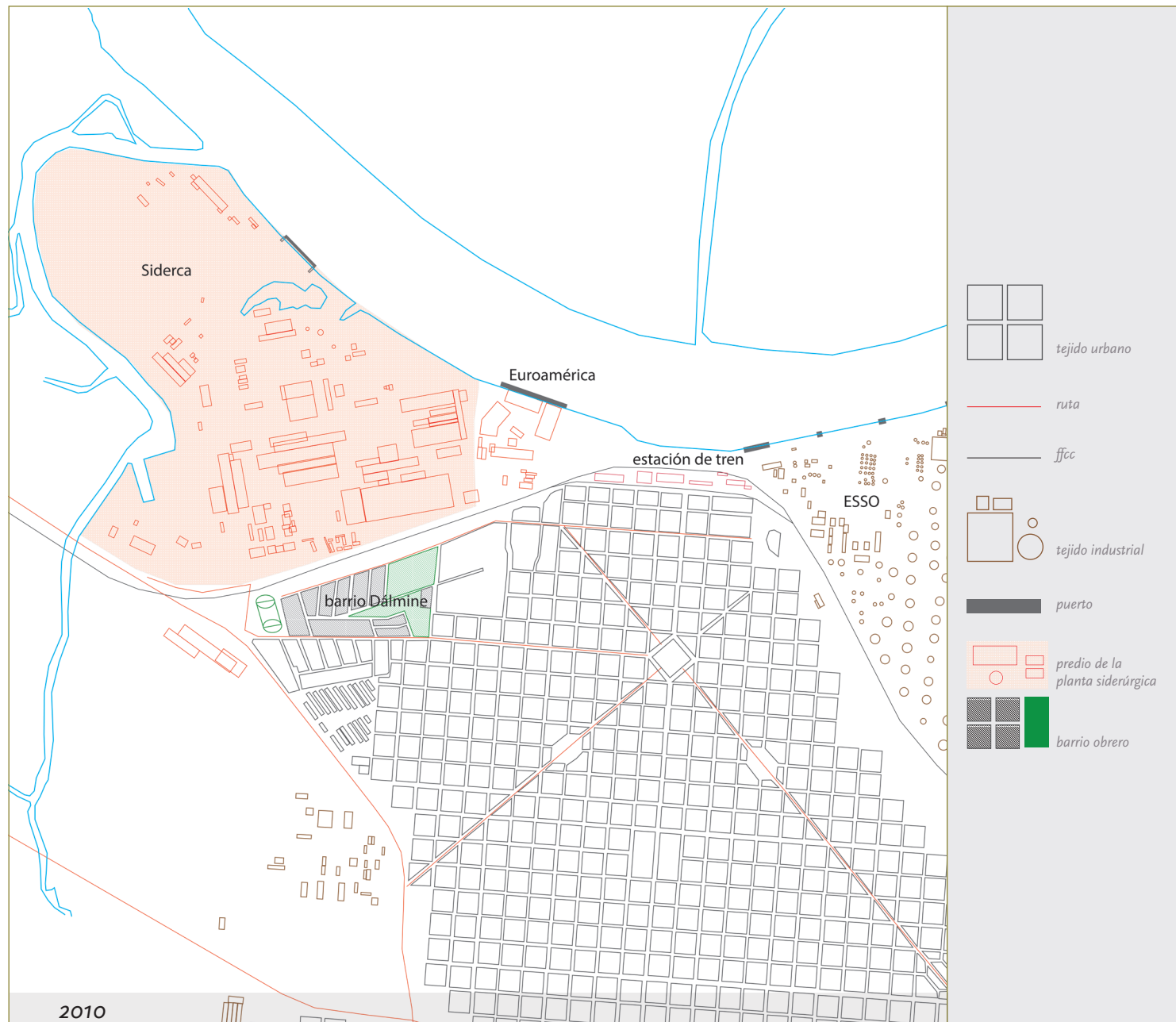
Estas tres dimensiones –intervenciones urbanísticas, sociales y físicas– participan de una cuarta, la dimensión simbólica. A la manera de Lefebvre (1974), quien toma el ejemplo de la iglesia comunal o del *beffroi* de la ciudad europea en la Edad Media, la planta (fotos 29 y 30) y sus objetos simbólicos asociados (torre –llamado “cebolla” en Campana–, carteles; ver foto 31), su perfil y sombra ejercen una presencia muy fuerte sobre la ciudad. Forma parte del espacio vivido y experimentado, un espacio dominado a la vez por la planta, la industria y la empresa. Para Prévôt-Schapira (1984), estos elementos participan de la “función mnemónica”, que moviliza en permanencia la población.

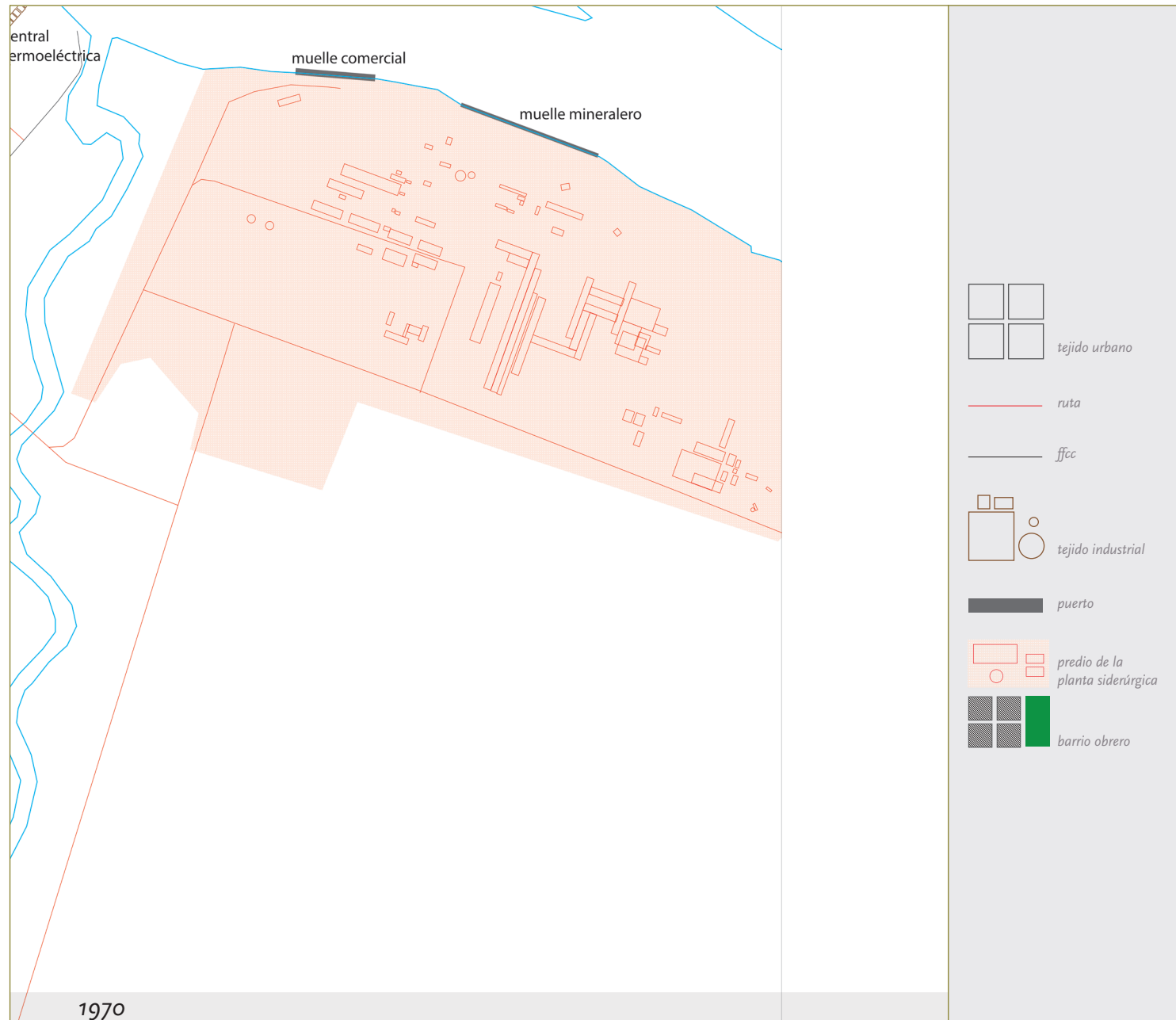
Ahora bien, hay dos maneras de considerar esta “puesta en acciones e imágenes” (Prévôt-Schapira, 1984) de las siderúrgicas: como injerencia de un actor privado, quizá movido por actos filantrópicos pero cuyo objetivo es generar ganancias, o al contrario como paliativo a la debilidad de los poderes públicos, que no llevan políticas urbanas fuertes.



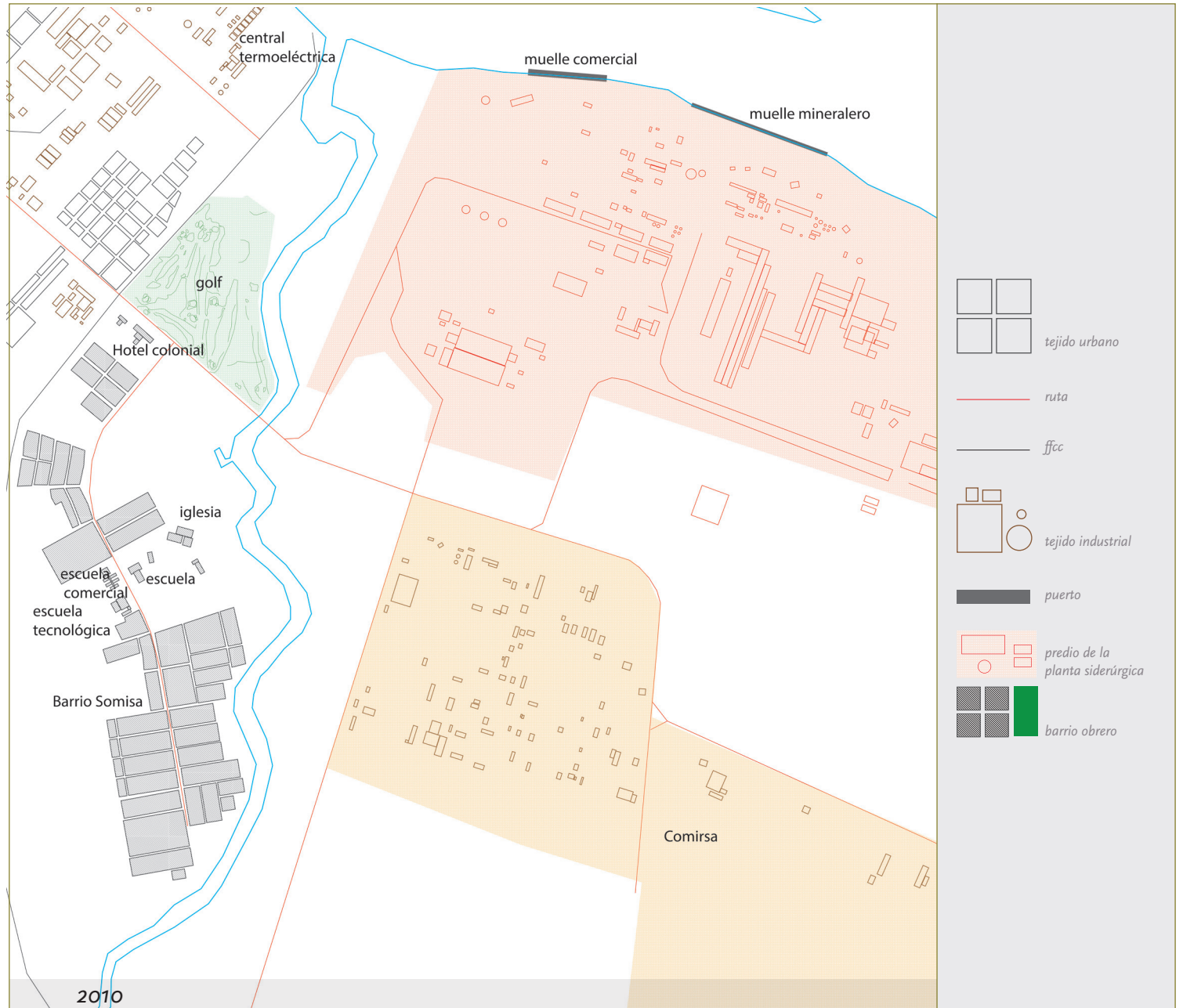
Mapa 41.
Evolución del tejido urbano
alrededor de la planta
Siderca en 1970 y 2010.
Fuentes: mapas
municipales y
folletería Siderca
Escala: 1:20.000

Mapa 41.
Evolución del tejido urbano
alrededor de la planta
Siderca en 1970 y 2010.
Fuentes: mapas
municipales y
folletera Siderca
Escala: 1:20.000

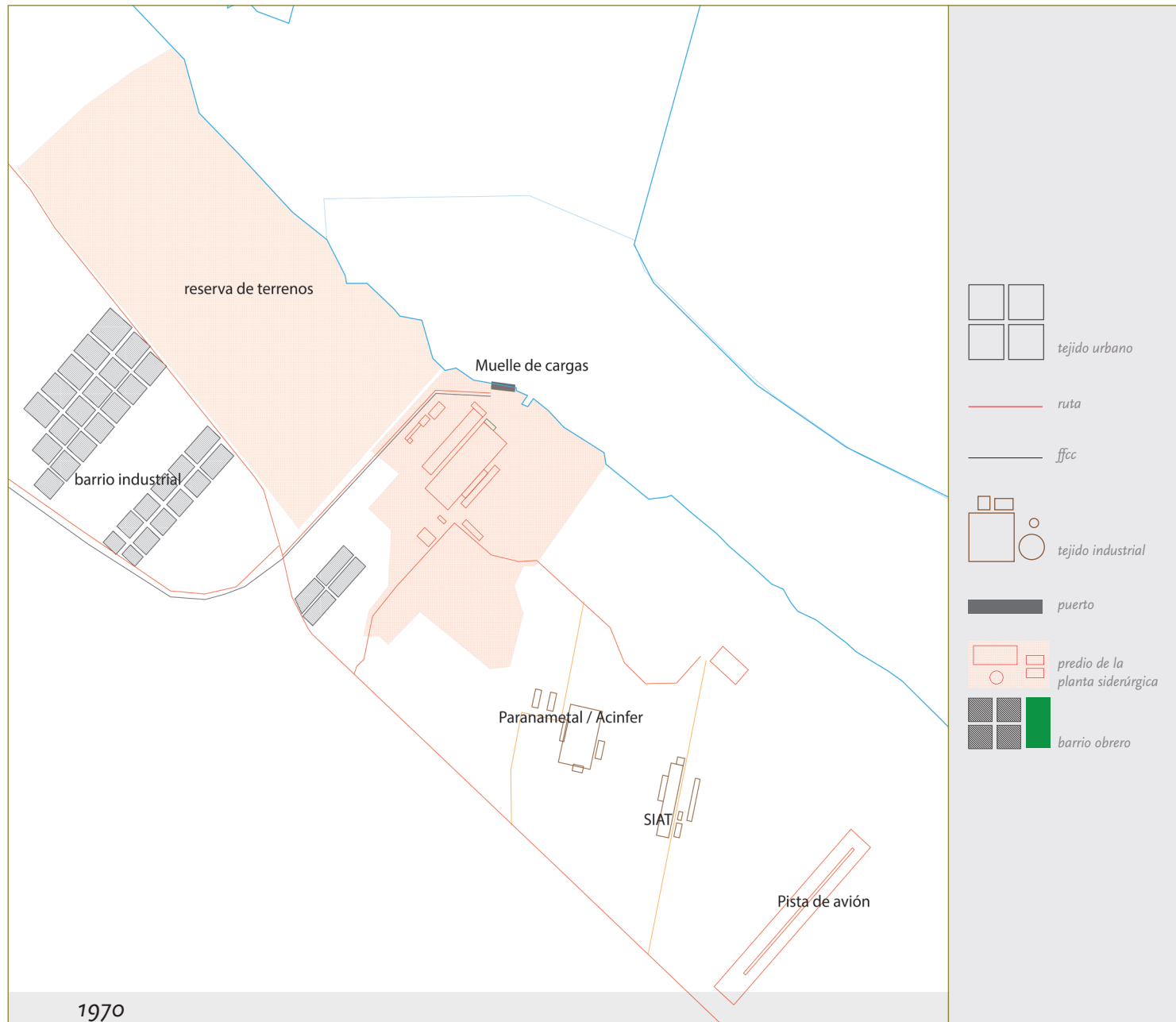




Mapa 42.
Evolución del tejido urbano
alrededor de la
planta Somisa en
1970 y 2010.
Fuentes: mapas
municipales y folletera
Somisa / Siderar
Escala: 1:20.000



Mapa 42.
Evolución del tejido urbano
alrededor de la
planta Somisa en
1970 y 2010.
Fuentes: mapas
municipales y folletera
Somisa / Siderar
Escala: 1:20.000



Mapa 43.
Evolución del tejido urbano
alrededor de la planta
Acindar en 1970 y 2010.
Fuentes: mapas
municipales y folletera
Acindar
Escala: 1:20.000

Mapa 43. Evolución del tejido urbano alrededor de la planta Acindar en 1970 y 2010.
 Fuentes: mapas municipales y folletera Acindar
 Escala: 1:20.000





Foto 27.
Planta Siderca.
Massin, 2010



Foto 28.
Planta Siderar.
Massin, 2013



Foto 29.
"Cebolla" Tenaris
en Campana.
Massin, 2010

2. Los actores privados recientes y posfordistas: ejemplo de los actores portuarios

En este apartado, nos interesamos en los actores privados, considerando los actores portuarios que calificamos de *posfordistas*. Suponemos que son actores metropolitanos de primer orden, con modalidades de intervención en la vida urbana distintas de las empresas *fordistas*: no crean urbanidad, entendida como carácter de lo que hace una ciudad, combinación entre la densidad y la diversidad (Brunet et al., 2005; Lévy & Lussault, 2013). En efecto, las relaciones entre puertos y ciudades son complejas: los puertos están vistos como “devoradores de espacio y de paisaje” y “no hacen la ciudad” (Roncayolo, 1991). Ahora bien, la reforma portuaria de 1992 ha permitido la reactivación de los puertos argentinos, específicamente en el litoral del bajo Paraná entre Buenos Aires y Rosario. Si la trayectoria de los puertos de estas dos metrópolis es bien conocida, no es el caso con respecto a los puertos de las ciudades medianas del corredor. Optamos por enfocarnos en las terminales privadas en la zona de Campana-Zárate que hemos podido visitar. Este trabajo de campo se completó con una veintena de entrevistas, llevadas a cabo entre 2012 y 2014, con actores portuarios y responsables municipales (ver anexo 1), además de una revisión de los diarios locales y especializados.

La conurbación de Campana-Zárate y su situación privilegiada

La elección de un estudio detallado de las terminales privadas se ha centrado en el polo industrial y portuario de Campana-Zárate, por su dinamismo y su posición en el frente metropolitano del AMBA⁹⁶. El desarrollo de las actividades siderúrgicas, químicas, automovilísticas y logísticas ha gravitado alrededor de las actividades portuarias, que tienen lugar actualmente en (ver mapa 44 y fotos 32 y 33):

- Terminales industriales (Faplac, Siderca, Esso, Rhasa, Carboclor, Vandaval, Petromining), todas construidas antes de 1980, salvo Faplac.
- Terminales comerciales (landlord ports) de granel de todo tipo (Delta Dock, Piapasa, Euroamérica, Maripasa), contenedores (TZ), automóviles (TZ, Delta Dock), granos (Las Palmas) y petroquímicos (Vitco, Tagsa), más una en construcción (PTP).

También se destaca la presencia de cinco terminales abandonadas y terrenos baldíos portuarios, que son la evidencia de procesos profundos de reconversión (ver foto 34). Se trata de puertos públicos (*service ports*) de principios del siglo XX que ya no funcionan desde hace décadas (Muelle Fiscal de Zárate, Muelle Fiscal de

Campana, FerryBoat) o puertos privados más recientes que han sido abandonados (Zárate Puerto, Celulosa).

Inspirándonos de Losano (2008, 2011) y Lefevre (2009), se listan tres elementos que explican el dinamismo de la zona.

- La disponibilidad de terrenos con precios bajos y lejanía a la “deseconomía” (saturación de los territorios, congestión, altos precios del suelo)

La disponibilidad de grandes predios baratos en Campana y Zárate es una diferencia mayor con Buenos Aires, donde las terminales portuarias están restringidas en su actividad, encerradas entre el Río de la Plata y la ciudad densa. Así Foulquier (2001: 156) señala que el puerto de Buenos Aires sufre de una falta de espacio y que se han formulado varios proyectos de expansión. Sin embargo, varios obstáculos lo han hecho fracasar: legales, debido a su estatuto mixto y complejo; políticos, por ser el puerto histórico de la capital del país; y financieros. En Campana-Zárate, las terminales privadas están liberadas de la intervención de los poderes públicos, y la tierra está disponible y a precios de compra accesibles. Además la zona ofrece oportunidades de expansión y modernización, necesarias a corto plazo (Llorente, 2010).

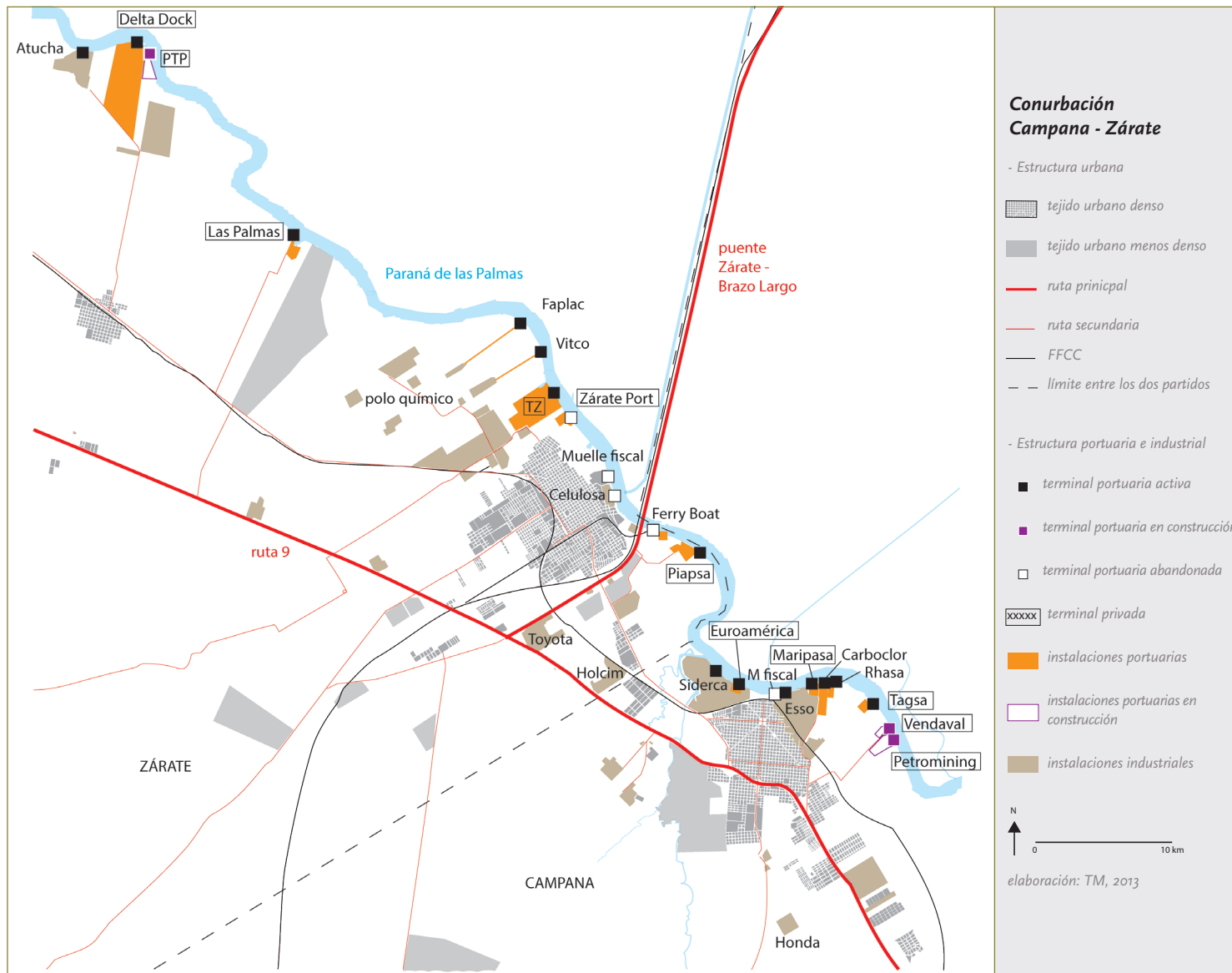
- El acceso al mercado: infraestructura de transporte

El espacio disponible también facilita la conexión con las infraestructuras marítimas, viales y ferroviarias. En Buenos Aires, la congestión de las vías de acceso a las zonas portuarias es problemática y la conexión con la línea de ferrocarril Roca solo permite el vínculo con el sur de la provincia de Buenos Aires, mientras que casi el 75 % de las exportaciones portuarias provienen de la parte norte (Forget, 2011: 66; Zuidwijk, 2011). En cambio, las instalaciones de Campana-Zárate están conectadas a la línea del ferrocarril Mitre que proporciona una conexión con el norte del país. Los costos de transferencia y de transporte siguen siendo altos, pero tienen un gran potencial.

- Una mano de obra especializada y la existencia de “bastiones industriales”

Por último, se agrega otra dimensión: una situación metropolitana privilegiada. Veltz (2009: 124) habla del “poder metropolitano” como resultado de la serie de “interacciones de base territorial”. En Campana-Zárate estas condiciones se manifiestan de la siguiente forma: una vieja tradición industrial, que ha producido una mano de obra abundante y bien formada; la presencia consolidada de grandes empresas nacionales que actúan a nivel mundial y que a partir de finales del siglo XIX han utilizado los puertos para apoyar sus negocios; y un marco político y jurídico bastante flexible para el desarrollo de las actividades industriales. Además, esta zona se encuentra cerca del foco urbano de Buenos Aires.

⁹⁶ En el anexo 4 se aporta información más detallada sobre las diez infraestructuras portuarias privadas del polo Campana-Zárate, todas construidas entre 1992 y 2014.



Mapa 44.
Conurbación de
Campana-Zárate



Foto 30. Litoral portuario del Paraná en Zárate. Martín, 2009



Foto 31. Litoral portuario del Paraná en Zárate. Martín, 2009

Foto 32.
Litoral portuario
en Campana.
Massin, 2010



Foto 33.
Barco abandonado
en Campana.
Massin, 2010



Figura 46.
Proyecto Zárate chico.
www.zaratechico.com, 2014



Los actores portuarios privados: constructores y operadores... y promotores inmobiliarios

Los actores portuarios se volvieron “actores metropolitanos de primer orden” (Prévôt-Schapira, 2001), desde un punto de vista tanto urbanístico como económico-financiero. En la Argentina, gran parte de los estudios relaciona los procesos de metropolización con el tándem construcción-obra pública y la actividad inmobiliaria, que se transformaron en un tema central de la agenda pública, considerado como central para recuperar empleo (del Río, 2014). En este marco, la inversión inmobiliaria es la opción privilegiada desde los años 2000, en un país donde la rareza de los créditos (en consecuencia de la pesificación asimétrica de las deudas) protegió al mercado local de la burbuja de los *subprimes*. Otra característica es que la clase media no accede fácilmente al mercado inmobiliario, a diferencia de Chile o México (Franceschini, 2011). En los 1990, estas inversiones se concentran en una primera instancia en la CABA y algunas ciudades del conurbano; luego, en los 2000, ocupan los centros urbanos del “interior”, ya sean las capitales provinciales o las ciudades intermedias.

En el caso particular de los actores portuarios, existe un estudio sobre una ciudad industrial italiana, parecida a las ciudades del corredor: Savona, con 63 000 habitantes y 9000 empleados en la actividad industrial (Colombo & Porcu, 2014). Ahí los autores muestran como grupos de empresariales han empezado a invertir en el sector inmobiliario y a desarrollar proyectos inmobiliarios en las zonas industriales del puerto, apoyado y legitimado por la Autoridad Portuaria; así actuaron la multinacional Demont (siderurgia y construcción naval), GF Group (líder mundial del negocio de frutas y verduras) y Campostano Group (operario portuario).

Los procesos son parecidos en las ciudades del corredor y las consecuencias ocurren en dos planos. En una dimensión urbanística, son promotores muy activos con proyectos portuarios modernos de tamaño medio. En la conurbación “fabrican” el espacio litoral metropolitano: nuestras estimaciones suman más de mil hectáreas de construcciones portuarias en total, es decir alrededor de un cuarto de la superficie construida de la aglomeración⁹⁷. A estas actividades hay que agregar el rol de desarrollador inmobiliario con programas de alta gama. El ejemplo más notable es el Proyecto Zárate Chico, primera etapa del plan municipal de revitalización costera de la ciudad (figura 44). Consiste en la construcción de viviendas, oficinas y un hotel en un predio de diez hectáreas con vista al río, en el sitio de una antigua planta de refrigeración rehabilitada. Uno de los dos desarrollistas es Servicios Portuarios, *holding* argentina que se dedica a dos actividades principales: la gestión

⁹⁷ Afuera de la conurbación, a lo largo del Paraná, los predios son más grandes todavía. La multinacional del grano Bunge adquirió en 2004 400 hectáreas con 3 km de ribera sobre el río en el partido de Ramallo.

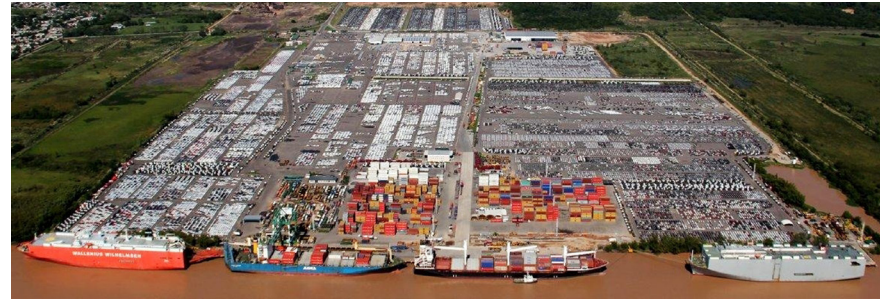


Foto 34. Terminal Zárate, 2010 y Massin, 2012

y operación de cinco terminales portuarias costeras y el desarrollo de proyectos inmobiliarios en Rosario, Villa Constitución y Zárate. Estas construcciones participan de la fabricación urbana en un patrón neoliberal.

En la dimensión económico-financiera, estos actores están fuertemente conectados a las dinámicas de la globalización y desempeñan un papel importante en la economía metropolitana. Según lo permitido por la ley de 1992, los actores privados trabajan íntegramente el proyecto portuario: desde la compra de los terrenos para la construcción de terminales, pasando por las conexiones a las redes viales y ferroviarias, hasta el dragado de acceso de los muelles. En la zona, el costo promedio de construcción y puesta en servicio de una terminal se estima entre USD 8 y 45 millones, frente a los USD 300 millones invertidos por Bunge para su complejo portuario y de trituration en Ramallo o los 200 a 400 millones para la construcción de la terminal de contenedores TecPlata en La Plata (revista de prensa). Es difícil brindar explicaciones específicas sobre la brecha en estas inversiones, pero sin duda se puede mencionar el precio de la tierra y una complejidad técnica menor. Por lo general, son los mismos actores quienes se encargan de la explotación de las terminales. En todo caso, son actores principalmente argentinos con capacidades financieras importantes, pero que no están entre los más poder-

osos de los grupos nacionales. Según nuestras estimaciones, el total de las inversiones en construcción y agrandamiento de las terminales privadas desde 2001 llegan a USD 250 millones. A raíz de estas observaciones se identifican tres perfiles de actores portuarios: el primero incluye empresas especializadas en la logística portuaria (TZ, PTP, Tagsa), el segundo en el transporte en general (Euroamérica, Maripasa) y el tercero en el negocio de granos (Las Palmas, Petromining).

En el primer grupo se destacan las instalaciones Terminal Zárate o TZ (ver foto 35) que fueron construidas por el grupo argentino Murchison, especializado desde hace más de un siglo en las operaciones portuarias. En 1988, durante los debates en el Congreso de la Nación sobre la reforma portuaria, la empresa empieza a buscar un terreno “ubicado en el norte y fuera de Buenos Aires, cerca de una ciudad, pero no encerrada por ella” (entrevista personal, 2013). El grupo compra entonces una centena de hectáreas en Zárate. El primer paso es la puesta en marcha de una terminal especializada para automóviles, y luego en 2001 de otra para contenedores. En la actualidad, estas dos terminales son las más dinámicas de la región. En 2011, 400 000 vehículos exportados y 400 000 importados (es decir el 90 % del total de los vehículos importados en el país) pasaron por sus muelles, que pueden almacenar 50 000 vehículos. La parte para contenedores experimenta un movimiento de 150 000 TEU anuales y el *masterplan* prevé más de 500 000, en su mayoría para la exportación. En total, la superficie operativa alcanza 135 hectáreas más 35 hectáreas de almacenes que están directamente conectadas a la red del ferrocarril Mitre. La terminal Tagsa, construida en 1996 por Odfjell, una empresa noruega especializada en el transporte y almacenamiento de líquidos granel que posee una docena de terminales en todo el mundo, incluida una en Dock Sud, y la terminal en construcción al norte de Zárate por el grupo de PTP presentan estrategias similares.

En el segundo grupo se mencionan la terminal Euroamérica, construida en 1992 por la empresa danesa Lauritzen, uno de los principales actores portuarios mundiales, y Maripasa, construida en 1996 por la empresa argentina arenera Lojda. Fueron compradas en 2007 por el grupo logístico argentino Transportes Don Pedro, que cuenta con una flota de 10 000 vehículos y 19 centros de distribución en el país, y que quiere garantizarse así el control total de la cadena logística.

Por último, en el tercer grupo se encuentran algunos de los competidores más “modestos” de las poderosas transnacionales del grano, que transformaron el litoral en el norte de Rosario y no han invertido en las terminales portuarias de la conurbación (Forget, 2011). Este es el caso de la terminal de Las Palmas, propiedad de Molinos Cañuelas, que pertenece a la familia Navilli, grupo argentino activo desde 1930 en el comercio de granos. También se debe nombrar la empresa Trafigura, bajo el nombre de Petromining, que está construyendo una nueva terminal de combustibles minerales de 60 ha. Es el tercer grupo más grande del mundo

vinculado al negocio del petróleo, por debajo de Vitol y Glencore. La compañía está presente en América Latina con sus filiales Terminal Impala y Puma Energy, y su división de minería MiningGroup.

3. Conclusión del capítulo: una urbanidad desafiada

Son tres tipos de actores que participan del carácter híbrido de la metropolización del corredor. Los primeros son las grandes empresas siderúrgicas, que tienen una influencia importante e histórica en las dimensiones urbanísticas, sociales, físicas y simbólicas de las ciudades. Los segundos son los actores portuarios: sus instalaciones operativas se ubican en grandes predios monofuncionales que crean cortes en la ciudad; además desarrollan actividades inmobiliarias destinadas a la clase adinerada. Por lo tanto son dos actores metropolitanos de primer orden que dejan su impronta en las ciudades del corredor; según un modo que va en contra de la idea de ciudad inclusiva (ver Gehl, 2013). Frente a esta situación, los municipios carecen de poderes y recursos. Estos elementos confirman que se trata de un espacio no concebido y considerado como territorio de oportunidades por los actores privados.

Conclusión de la tercera parte: una metropolización híbrida

En esta parte identificamos las principales actividades en el corredor y los actores ligados a ellas. La industria y la actividad portuaria, en sus varias configuraciones son claves para entender las lógicas espaciales y funcionales del corredor.

El corredor comienza a estructurarse a finales del siglo XIX debido al auge del litoral portuario del Paraná y del Río de la Plata, junto con la implantación de las primeras industrias del país. Por ejemplo los primeros frigoríficos del país se ubican en San Nicolás en 1882, en Campana en 1883 y en Zárate en 1886. Su rol en la organización territorial argentina se refuerza con la voluntad tecnocrática de hacer del corredor un eje de desarrollo y la construcción de grandes infraestructuras y de plantas industriales estatales, simbolizadas por la planta siderúrgica Somisa. Sin embargo, se nota cierta desaceleración económica y demográfica en la década de los ochenta. Luego, en el marco de las políticas neoliberales de la década de los noventa, la privatización de los puertos, el mejoramiento de las condiciones de navegación del Paraná y la instalación de nuevos actores industriales devuelven al corredor un dinamismo notable. También se considera como un sitio privilegiado para el proceso de “pampaenización”: la actividad agropecuaria, en particular el cultivo de la soja, y la ganadería se expanden en las áreas naturales del territorio metropolitano, espacialmente en el delta⁹⁸.

⁹⁸ En 2008 el delta fue el centro de atención de las noticias por la quema de 200 000 hectáreas de sus pastizales y bosques nativos, supuestamente para sustituirlos por el cultivo de la soja y la ganadería vacuna.

Hoy se identifican cuatro actividades fundamentales para el funcionamiento del corredor metropolitano: las industrias pesadas, las industrias automotrices, las actividades portuarias y la soja. Los principales actores con presencia precoz se han convertido en actores globales potentes y nuevos actores metropolitanos han aparecido.

La hipótesis suponía que el corredor metropolitano es objeto de una “industrialización metropolitana” de trayectoria lenta y prolongada así como rápida y transitoria, que da lugar a un territorio híbrido. Podemos responder de manera positiva, ya que identificamos tres tipos de lógicas y temporalidades: las dimensiones fordistas, las dimensiones posfordistas y las dimensiones híbridas. Tenaris es el ejemplo paradigmático de esta situación y su evolución híbrida le permitió convertirse y mantenerse como empresa globalizada líder. En este marco, el corredor juega un papel de conexión a los flujos globalizados y se nutre de ellos en reciprocidad. El corredor es un espacio que implica numerosas escalas y lógicas de acción.

* * *

Las primeras tres partes analíticas nos permiten exponer una primera conclusión antes de que la cuarta parte proponga “coser” estas dimensiones. En un marco nacional de reindustrialización y de crecimiento de las exportaciones, identificamos un corredor metropolitano con lógicas y dinámicas propias y marcado por una metropolización híbrida. Así, al llegar a este punto de la tesis, podemos presentar cinco elementos de análisis, **cinco tipos de tensiones**:

- El corredor se encuentra a la interfaz de dos espacios naturales frágiles (la pampa y el delta del Paraná) y de dos áreas metropolitanas (AMBA y AMR).
- El corredor presenta desafíos sociales y medioambientales, ligados a las movi- lidades y al modelo urbano que se desarrolla en las ciudades.
- El corredor está profundamente integrado en los flujos globalizados, por la presen- cia de empresas globales y de puertos modernos, pero un modelo fordista temprano sigue subsistiendo.
- Las dinámicas de reestructuración del espacio se hacen por inversiones privadas.
- El corredor no es un espacio concebido y frente a los actores privados que actúan por oportunidad, los actores públicos aparecen ausentes.

Este enfoque por las tensiones abre a la noción de interespacialidad, desarrol- lada por Lévy (2010, 2013), quien la categoriza en tres tipos: la interfaz (*interface*), la coespacialidad (*cospatialité*) y el encaje (*emboîtement*). Aplicando este modelo al corredor, usamos las primeras dos figuras.

La **interfaz** es la familia más básica: es *una interacción por contacto, por yuxtaposición*, que cuestiona el tema de los límites. Las interfaces más perceptibles son aquellas donde la interpenetración es menos fuerte: fronteras materializadas, zona de con- tacto entre la tierra y el mar. En el caso del corredor, **la interfaz es doble**: como espacio de contacto entre la pampa y el delta y entre las dos áreas metropolitanas. Ahora bien, estas cuatro unidades son espacios social y ecológicamente vulnerables y en oposición desde un punto de vista funcional y físico. Eso crea fuertes tensiones.

Además, el corredor responde al modelo de **coespacialidad**, es decir un espacio donde los elementos interactúan entre sí. Para Lévy (2013) son los investigadores de la Escuela de Chicago quienes abrieron nuevas formas de ver el espacio, mostran- do que existen “varias ciudades en una sola ciudad”, según el actor que se tome como referencia. Es *una interacción por conmutación, por superposición de dos espacios por lo menos* (un red y un territorio por ejemplo). En el corredor, la coespacialidad se expresa en el papel de los puertos y de los actores globales por un lado; y en el de los actores locales, menos insertados en los flujos globalizados y más fijados en el espacio de proximidad, por otro. También la coespacialidad conlleva una dimensión de **cotemporalidad**.

Estas dos lógicas de interacción por yuxtaposición y por superposición se com- binan **en procesos híbridos que dan lugar a un espacio complejo** (figura 45). La cuarta parte aborda este espacio complejo y propone pistas para resolver las tensiones identificadas.

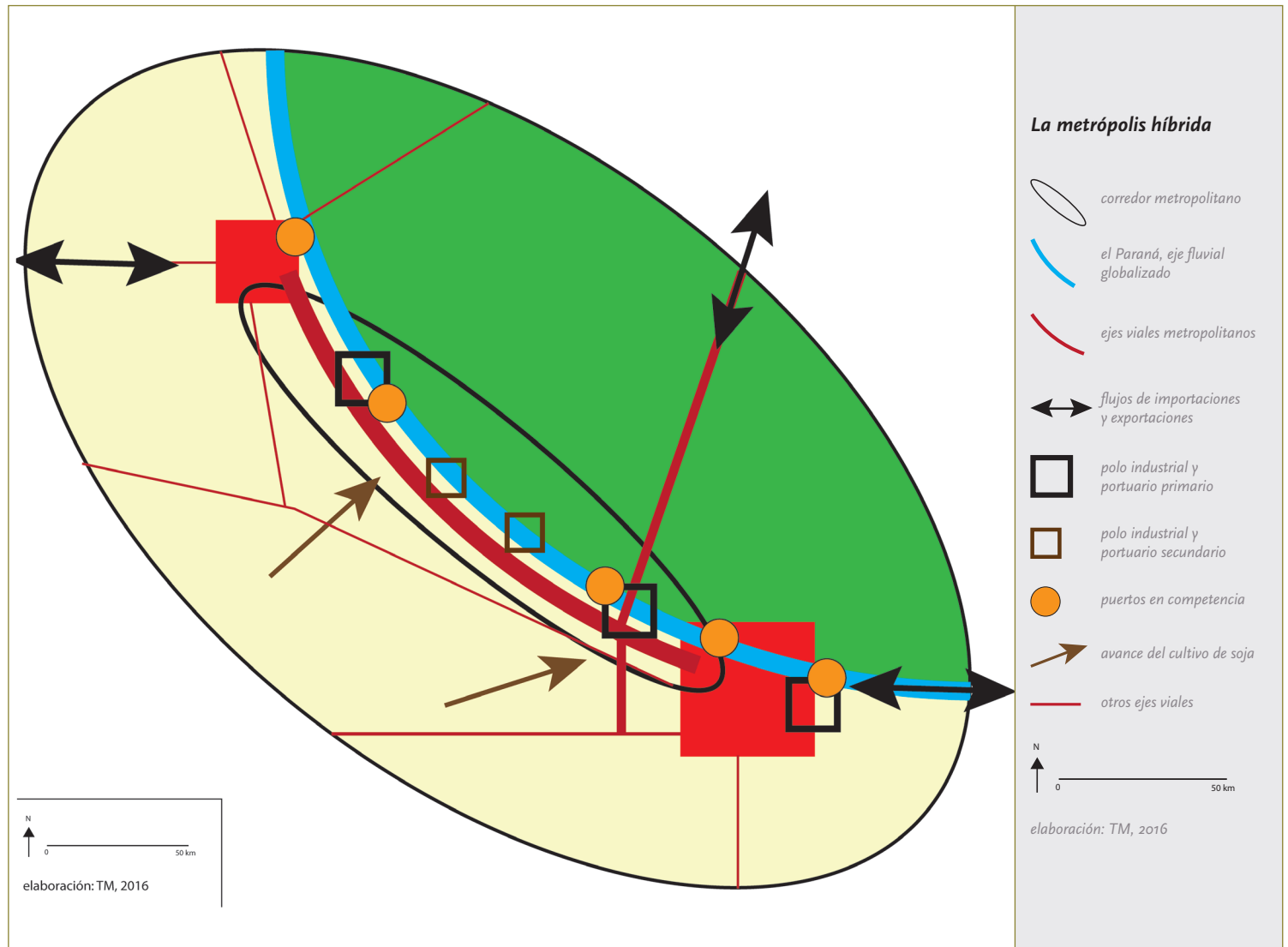


Figura 47.
La metrópolis híbrida

Parte 4
Pistas para la planificación de un espacio complejo.
Una triple articulación: social, medioambiental y política

La cuarta parte cuestiona la mejor forma de pensar la complejidad espacial y funcional del corredor. Ya vimos que su devenir depende en gran medida de los actores privados de escala de acción internacional y globalizada. En este contexto, las pistas y propuestas buscan favorecer un desarrollo equilibrado, solidario y ecológico, con un enfoque integrado y anticipador, que trate de involucrar a los actores públicos y de combinar las dimensiones identificadas en las primeras tres partes.

Además, como sostiene Faliès (2013: 370), para estudiar la complejidad siempre es necesario observar y definir la frontera, el límite del sistema. Así, consideramos que un elemento central para estas articulaciones es el Paraná, que enfocamos desde una perspectiva metropolitana e inscribimos en varias escalas. Con este se construye un enfoque basado en tres elementos que se resumen en la siguiente tabla (figura 46). Exploramos las dimensiones social, medioambiental y política y avanzamos tres pistas de reflexión: una acción común entre la sociedad civil y los municipios (X), el Paraná como elemento central y coherente de la planificación territorial (XI), la necesidad de una visión compartida de la metrópolis que integre los márgenes (XII).

Dimensión	Social	Medioambiental	Política
Diagnóstico	<i>Poca urbanidad</i> <i>Falta de transporte público</i>	<i>Atomización de las responsabilidades</i> <i>Desconocimiento de la situación</i>	<i>Falta de representación y de visión (espacio concebido)</i>
Estudio de caso	<i>La oposición a los megaemprendimientos de los humedales del Paraná</i>	<i>La difícil integración del Paraná en las reflexiones y acciones metropolitanas</i>	<i>Visión metropolitana: ejemplo del Sena en París</i>
Pistas	<i>Regulación</i> <i>Mejor nivel de descentralización y necesidad de una legitimidad sociopolítica</i>	<i>Planificación regional y urbana</i>	<i>Representación</i> <i>Visión compartida</i>
Propuestas	<i>El Paraná como oportunidad para una acción común y una alianza entre la sociedad civil y el municipio</i> <i>Reactivar un servicio eficiente y accesible de tren de pasajeros</i>	<i>Planificación alrededor del Paraná, en dos escalas:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Regional: integrar el delta como espacio abierto en todo proyecto de planificación</i> • <i>Urbano: ver el río como medio</i> 	<i>El Paraná como elemento central de la visión metropolitana: pensar, de manera colectiva, la metrópolis desde sus márgenes</i>

Figura 48. Una planificación basada en tres dimensiones

X. La dimensión social: promover la alianza de los actores locales

En este capítulo se desarrolla el enfoque social, considerando especialmente la carencia de urbanidad en las ciudades del corredor. Se avanza la necesidad de que los actores locales del territorio desarrollen colectivamente procesos de aprendizaje y acción comunes. Sobre todo, involucra a dos actores: el municipio y la sociedad civil, que, a través de una alianza de sus acciones, pueden “regular” el territorio. Destacamos más específicamente el potencial del municipio, a pesar de su situación de tirantez entre intereses contradictorios (véanse los trabajos de Pintos, 2012, y Pintos & Narodowski, 2012) y el rol regulacionista de la sociedad civil cada vez más organizada para influir en los –pocos– temas de los que se apropia. También se formula la pregunta respecto de cuál es el mejor nivel de descentralización. Con ese fin citamos a Estèbe (2015) y a Vanier (2000), que proponen otra legitimidad que la “del suelo” o del espacio, una que tenga en cuenta la población. Para trabajar estas cuestiones, tomamos como caso de estudio las oposiciones y los conflictos de los megaemprendimientos en los humedales del Paraná.

1. Diagnóstico: ¿una ausencia de urbanidad?

Sin llegar al extremo y preguntarnos como hace Prévôt-Schapira en el caso de las ciudades petroleras mexicanas (1984) si estas merecen el calificativo de “ciudad” en su plena acepción o afirmar como Vanneph (1995) que existe “una urbanización sin urbanismo”, las ciudades industriales del corredor carecen de urbanidad. No hay una penuria de servicios, de comercio o de infraestructuras, tampoco un crecimiento totalmente anárquico. Pero enfrentan grandes problemas: la posición central de las instalaciones industriales, la contaminación de todo tipo (agua, aire, visual), el uso sórdido del espacio y la proporción importante de poblaciones vulnerables, entre otros. Ilustramos esta falta de urbanidad por medio de la debilidad de la planificación municipal en el caso de los megaemprendimientos y de los puertos.

La debilidad de la planificación municipal y el incumplimiento de las normas

En la mayor parte de los municipios del corredor existe una instancia de planeamiento urbano, de planeamiento estratégico, o ambos. Pero no hay una homogeneidad en la forma de aplicación de estos instrumentos ni en las etapas del proceso de planeamiento. Según el IDEBA (2015), los partidos se encuentran en tres situaciones distintas:

- Etapa básica de “delimitación preliminar de áreas” en Ramallo y Baradero;

- Zonificación en San Nicolás, San Pedro, Zárate y Exaltación de la Cruz;

- Plan de Ordenamiento Urbano en Campana con el Plan de desarrollo estratégico de 1999 (Municipalidad de Campana, 1999) y Plan de Desarrollo Territorial de Campana de 2011.

Aunque en Argentina existen algunos ejemplos conocidos y eficientes como el Plan de desarrollo estratégico de Morón, el Plan Estratégico y Plan de desarrollo urbano de San Fernando o los trabajos de la UBA en Almirante Brown, sostenemos la idea de que la elaboración de planes y códigos urbanos a nivel municipal se hace sobre todo por cuestiones legales y/o de legitimación discursiva, sin que sean operativos o sin voluntad de planificación eficiente. Varios argumentos sostienen esta idea.

El caso de San Nicolás es elocuente. En 1997 se crea el IPU, el Instituto Municipal de Investigación y Planeamiento Urbano, inspirado por la experiencia de Curitiba. En 2002, elabora y publica un plan estratégico, PLESAN (Municipalidad de San Nicolás, 2002), que nunca se llevó a cabo. Un dirigente local resume la situación así: “4 años de diagnóstico, 15 años de procesos erráticos” (entrevista personal, 2014). Hoy el Instituto sigue existiendo, pone a disposición mucha información de datos y cartográfica, pero no parece poder asumir ningún papel decisivo en la planificación municipal.

Ríos (2005) señala una situación más grave: “en la mayoría de los municipios, no existen planes integrales de planificación urbano-territorial sino sólo ordenanzas de zonificación que se cambian y ajustan de acuerdo con los proyectos que van presentándose y los intereses privados que quieren posicionarse”. Por lo tanto, “las zonas parecen ser consideradas como un ‘menú’, del cual puede seleccionarse la zona más conveniente para el proyecto urbanístico que quiera presentarse, y sencillamente con un procedimiento de desafectación y nueva afectación de zona se cambian las reglas del juego y se le facilita al inversor su elección”.

Los casos de los megaemprendimientos, Los Cardales en Campana o Colony Park y Remeros Beach en Tigre, ilustran lo anterior (son presentados después, véase la figura 50). En Campana, las obras se desarrollaron en una “reserva rural”, según el plan de ordenamiento territorial. Claudio Rodríguez, Secretario de Planeamiento, Obras y Servicios Públicos de Campana, explicaba en 2010 (entrevista personal) que “en la ordenanza de uso de suelo, es reserva rural, por eso se tiene que modificar para adaptar la zona a la nueva zonificación futura, lo que requiere de una ordenanza concreta del Consejo Deliberante. [...] La provincia tendrá que hacer lo propio con el cambio en la zonificación y todo lo relacionado a obras hidráulicas, y los vecinos podrán opinar en una Audiencia Pública para estos proyectos”.

En cuanto a Colony Park, las obras se desarrollaron en una zona declarada Reserva Natural Integral “Parque Ecológico de la Primera Sección de Islas del Delta del Paraná”, donde se permiten actividades económicas humanas limitadas, que no afecten negativamente al patrimonio natural.

Por último, respecto de Remeros Beach, el Plan de manejo Integral del Delta de Tigre fue promulgado en 2013, lo cual provocó reacciones optimistas de la sociedad civil. “Su función es trazar los criterios y estrategias para gestionar el desarrollo sustentable del área insular en el periodo 2013-2018”, y su objetivo general “consiste en equilibrar el proceso de ocupación territorial de la localidad Delta de Tigre con la preservación de los procesos, destacando el valor estratégico del Delta para el Municipio de Tigre y toda la eco región”. No obstante, en mayo de 2015, el Concejo Deliberante de Tigre aprueba una excepción al código de zonificación para desarrollar un megaemprendimiento en una zona clasificada como área rural, donde no es posible construir por encima de los nueve metros (cuando Remeros Beach contará con torres de 22 pisos). Además, como la zona es inundable debe regirse por la ley 6254, que en su primer artículo prohíbe la construcción de este tipo de proyectos inmobiliarios. Los concejales a favor del proyecto (20 y 3 en contra) justificaron su voto con “el déficit habitacional de Tigre” y argumentaron que validaron la iniciativa para darle “viviendas a los vecinos”.

Las actividades portuarias y la dificultad de planificar

Falta de visión integrada y libertad de acción de los actores portuarios

En el ámbito portuario, la falta política e institucional de visión global e integrada es obvia. Desde la reforma de 1992, el país cuenta con una Secretaría Federal de Transporte que depende del Ministerio del Interior y Transporte. Tiene bajo su responsabilidad la AGP, la empresa pública que administra el puerto de Buenos Aires, y cuenta con una Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, organizada en tres direcciones nacionales: vías navegables, transporte fluvial y marítimo y puertos. Este ente tiene poca autoridad directa sobre las terminales, y mucho menos sobre las de estatuto privado.

A nivel provincial, la Subsecretaría de Actividades Portuarias depende del Ministerio Provincial de Producción, Ciencia y Tecnología. Está a cargo de los puertos provinciales, bajo dos formas de gestión: las delegaciones (Dock Sud, San Nicolás, Coronel Rosales) y los consorcios (Bahía Blanca, La Plata, Mar del Plata, Quequén, San Pedro) pero sin tener poder de control sobre los puertos privados. La debilidad de la regulación pública se hace más grande por la ausencia de coordinación y visión general de las actividades portuarias y por la participación indirecta de otros actores. Este es el caso de la Prefectura Naval Argentina que depende del

Ministerio Federal de Seguridad. En una decisión del año 2000, se impide que naveguen buques superiores a 230 m en el Canal Mitre y en consecuencia en el Paraná, mientras que se les permite atracar en los puertos de Buenos Aires y La Plata. Un segundo ejemplo se refiere a la Terminal Las Palmas, que tiene prevista, desde hace varios años, una expansión de sus muelles. Hasta ahora no se ha podido realizar por desacuerdos con su “vecino”, un barrio cerrado náutico, llamado Puerto Panal. Los propietarios y los residentes se opusieron a esta expansión, debido al ruido causado por el trabajo. Desde hace cuatro años el proyecto se encuentra parado.

A nivel local, seguimos con los ejemplos de Campana y Zárate: no tienen ninguna secretaría o dirección que se dedique a la actividad portuaria, ambas promueven las instalaciones portuarias que operan en la zona a cambio de apoyo político. En efecto, la localización de terminales portuarias modernas les da una visibilidad y un dinamismo industrial comprobables. Por ejemplo, la Cámara de Servicios Portuarios y de Comercio Exterior de Campana y Zárate, activa desde hace diez años, trabaja en estrecha colaboración con los dos municipios y organiza el seminario anual *Polo Estratégico Portuario Campana Zárate*. En consecuencia, los conflictos entre actores hoy son débiles y los operadores portuarios privados tienen plena libertad para llevar a cabo sus proyectos; ni los municipios, que están tratando de sacar provecho de este impulso, sin poder controlarlo mucho, ni la sociedad civil, poco movilizadas sobre este tema, se oponen. Es una situación paradójica, ya que no hay creación de urbanidad, como vimos.

La falta de creación de urbanidad

En cuanto a los sitios portuarios antiguos, la reforma de 1992 ha liberado muchos terrenos baldíos. En Buenos Aires (Puerto Madero) y en Rosario se realizaron proyectos urbanos e inmobiliarios de gran amplitud, con base en el modelo *waterfront revitalization* (Alemany Llovera, 2015). Sin embargo, es común que en las ciudades más pequeñas no se hayan realizado emprendimientos de reciclaje urbano de los sitios históricos, lo que acelera la deterioración de los tejidos lindantes a los puertos. Un ejemplo significativo es el baldío portuario de Puerto Zárate (construido originalmente sobre un baldío industrial, en el antiguo predio del frigorífico), que quedó en abandono como resultado de la quiebra de la terminal en 2010 (véase la foto 36).

La construcción de nuevos sitios portuarios en la periferia tiene también impactos negativos en cuanto a la morfología, las circulaciones y la especialización funcional, que los separan de la ciudad. De hecho, se han construido espacios *ex nihilo*, herméticos (acceso controlado, limitado a los empleados), monofuncionales y de vocación puramente técnica. Están conectados directamente a la carretera o a las instalaciones industriales, sin un vínculo directo con la ciudad, excepto por al-

gunos empleados que llegan a pie o en bicicleta por una carretera secundaria. Por lo tanto, estos dispositivos impiden la diversidad, el intercambio y la *simultaneidad* (Lefebvre, 1968), es decir la urbanidad (Lévy & Lussault, 2013; Nédélec, 2013). En alguna medida, se trata de un retorno al funcionalismo, consecuencia del aislamiento de las otras funciones que tiene la ciudad, en contra de las teorías y prácticas actuales de la planificación que promueven el uso mixto y la dimensión humana de la ciudad (Gehl, 2013). Esto se puede relacionar con el imaginario de los campanenses sobre su ciudad: la describen como “aburrida” o solo “para trabajar” (Municipalidad de Campana, 1999; Massin, 2008).

Ausencia de repercusiones económicas

Además hay que mencionar la ausencia de repercusiones económicas para las ciudades. En primer lugar, las actividades portuarias no generan una cantidad considerable de impuestos: el único impuesto que se aplica es la *Tasa por Inspección de Seguridad e Higiene*. Representa aproximadamente el 0,3 % de los recursos financieros para cada uno de los municipios, es decir, menos de USD 100 000 para un presupuesto anual de aproximadamente USD 40 millones. En segundo lugar, a diferencia de las grandes industrias presentes en la zona, las instalaciones portuarias crean pocos puestos de trabajo. En nuestra muestra, el número promedio de empleados es de 100 por terminal (hasta 650 en TZ) (véase el anexo 4), cuando Toyota y Siderca emplean a más de 4000 empleados. Finalmente, las instalaciones portuarias generan un tráfico denso de camiones que deteriora las infraestructuras viales de acceso a las terminales, cuya responsabilidad recae en los municipios (fotos 37 y 38). Como lo expresaba un representante de una empresa productora de cosechadoras, “en Argentina, las máquinas andan mucho más por las calles y rutas, ya que son contratistas. No es lo mismo en los EE. UU., donde se quedan donde el dueño” (entrevista personal, 2012). Otro representante, de Bunge, explica que en la planta de Ramallo, “en marzo y abril, llegan 8 barcos de 50 000 toneladas por día a los tres muelles del puerto. A veces tienen que esperar. Después una parte sale en tren pero siempre hay 1500 camiones al mismo tiempo. Y la logística es todo externa: Bunge no tiene ni barco, ni camión” (entrevista personal, 2012). Cada vez más los municipios tratan de involucrar a los actores portuarios para financiar el mantenimiento y la reparación de las rutas y, en varios casos, el propio operador portuario se hace cargo de la infraestructura vial.

Frente a estas dificultades de planificación que tienen consecuencias importantes sobre la urbanidad en el corredor, defendemos la importancia de las lógicas de asociación entre el municipio y la sociedad civil, en una lógica regulacionista. Creemos que el municipio es el actor público con más potencial para una planificación eficiente.

Foto 35.
Baldío portuario en Zárate.
Fuente: Facebook Zárate
de ayer



Foto 36.
Puerto de granos
Villa Constitución.
Massin, 2012



Foto 37.
Ruta 188 en San Nicolás,
acceso al puerto.
Massin, 2012



2. Los varios actores públicos y el papel de los municipios

A continuación estudiamos el papel de los tres tipos de actores institucionales que corresponden a los tres niveles de la organización federal del país. Antes de enfocarnos en el municipio, se describe rápidamente la presencia del Estado federal y de las provincias en el marco de la metropolización.

El Estado federal y las provincias, protagonistas menores de la metropolización

En la Argentina, se suelen presentar las prácticas políticas de los tres niveles de gobierno divergentes en un marco general de inestabilidad institucional (Merklen, 2007: 320). En el campo de la planificación, las consecuencias nefastas de esta situación son bien estudiadas (del Río, 2014; Prud'homme, Kopp & Huntzinger, 2004; Ríos, 2005). En efecto, la planificación territorial en la Argentina es “históricamente débil. [...] Las excepciones e intervenciones estatales eran y son pocas y puntuales. La inestabilidad política incluyendo dictaduras militares hizo prácticamente imposible un concepto continuo y a largo plazo de desarrollo urbano, ya que cada gobierno nuevo postulaba distintas líneas directivas” (Janoschka, 2003: 10). Por su lado, Ríos (2005: 68) explica que “en la última década del siglo XX, la expansión urbana en el AMBA sucedió en un contexto donde el Estado en sus diferentes niveles de gestión disminuyó sus acciones directas sobre el territorio y operó como ‘acondicionador’ y ‘promotor’ activo con el objeto de facilitar la inversión privada”.

En el nivel más alto se encuentra el Estado federal; su pertinencia como marco de análisis y de acción es cuestionada por la metropolización, que ocurre a escalas que no son ni las de la acción ni las de la representación del Estado (Monnet, 2001 citando a Dollfus, 1990; Prévôt-Schapira & Rivière d'Arc, 2001). De esta forma su acción ha ido cambiando. En las décadas 1950, 1960 y 1970 tuvo un papel mayor en el desarrollo del corredor mediante la construcción de puentes, plantas industriales y de una central nuclear, el dragado del Paraná y de los canales de acceso y la construcción de viviendas a través del FONAVI⁹⁹. Desde la década de los 2000 se observa una “reactivación” del Estado (Svampa, 2001): con programas de infraestructuras de viviendas (Plan Federal de Viviendas) y de rutas, de redistribución (fondos jubilatorios, Asignación Universal por Hijo y por embarazo, Progresar, Procrear), renacionalización de empresas (AySA, ENARSA, Aerolíneas Argentinas, YPF, más una participación financiera en unas 40 otras como en Ternium; véase la lista en ANSES, 2016), programas de gran amplitud en la cuenca Matanza-Riachuelo... sin que sea muy simple analizar su importancia. *Last but not least* hay que

mencionar el sistema de subsidios a los servicios públicos: a la energía residencial (gas de red, gas envasado y electricidad), al agua y al transporte público de pasajeros (colectivo, tren y avión). Han ido incrementándose de manera muy marcada desde el año 2006, hasta el punto de convertirse en uno de los principales rubros dentro de la estructura del gasto público nacional (Puig & Salinardi, 2015).

Las principales expresiones del poder federal en el corredor son las siguientes (ver foto 39):

- Inversiones viales. Este es el rubro más complejo de analizar, ya que es difícil diferenciar entre los anuncios y las obras realmente ejecutadas (La Nación, 2015b). En las visitas de terrenos observamos la presencia de varios carteles anunciando obras, en la ruta 9 principalmente, sin haber visto muchas concretizaciones. Sin embargo, empezaron las obras de la repavimentación de la ruta nacional 188 que llega al puerto de San Nicolás, después de haber sido postergadas muchas veces.
- Inversiones ferroviarias. Estas se enmarcan en el Plan Integral de Obras Recuperación Sistema Ferroviario, gestionado por el Ministerio del Interior y Transporte. Según los anuncios, consiste en inversiones para el sistema ferroviario por más de mil millones de pesos en dos años. El proyecto de mejoras operativas a corto plazo tiene como prioridad los servicios de los ramales Sarmiento y Mitre, en particular la renovación de las vías Buenos Aires-Rosario. El objetivo es que el servicio pase de una capacidad máxima para 230 pasajeros en 10 servicios semanales a una capacidad doble con 100 servicios por semana. Una revisión de los horarios en junio del 2015 no muestra que haya una mayor frecuencia que antes.
- Construcción de viviendas mediante el programa Procrear. En octubre de 2014, en San Nicolás fueron sorteadas 714 viviendas para 2900 personas (de 4700 que participaron). El proyecto está ubicado a 6 km de la ciudad, al oeste del barrio Somisa. En el corredor es el único proyecto de este tipo.
- Inversiones en materia de energía. La planta regasificadora de Escobar fue inaugurada en 2011. La obra total consta de instalaciones de regasificación de gas natural licuado, una terminal portuaria ubicada en el Paraná de las Palmas y un gasoducto de interconexión de 35 km de longitud que atraviesa las localidades de Pilar, Exaltación de la Cruz, Campana y Escobar. La inversión total fue de 680 millones de pesos y compartida por YPF y ENARSA.

⁹⁹ Del nombre del Fondo Nacional de la Vivienda, el organismo estatal creado en 1970 para contrarrestar el déficit habitacional y proveer viviendas económicas para sectores de bajos ingresos.



Foto 38. Carteles del Estado federal. Massin, 2013

En el segundo nivel jerárquico se encuentran las provincias. En término de representación política y de administración de los territorios son un nivel fundamental, como resultado de una organización político-administrativa que tiene sus raíces en un federalismo heredado del siglo XIX (Prévôt-Schapira & Velut, 2015). Constituyen las instituciones públicas con los recursos económicos más grandes del país¹⁰⁰ (Velut, 2002). La Provincia de Buenos Aires, la más poblada del país, desempeñó un papel central en la electrificación del corredor en los años 1940 con la instauración del Primer Plan General de Electrificación. Hoy, además del marco legislativo en materia de planificación, una de las herramientas del poder provincial en el corredor es el programa de apoyo a la radicación industrial para la mejora de la infraestructura de los Agrupamientos industriales municipales.

Queda el caso de los parques industriales, una iniciativa conjunta del Estado federal y de la Provincia de Buenos Aires¹⁰¹. Sin entrar en los detalles de la categorización¹⁰² ni en los mecanismos financieros, se señala el Programa de parques industriales del Bicentenario, que financia las infraestructuras de los parques y otorga créditos para la radicación de empresas en estos. Salvo un artículo de Briano, Fritzsche y Vio (2003) y un anuario publicado a raíz de la Primera Exposición de Parques Industriales de la Provincia de Buenos Aires en 2015 (EPIBA, 2015), carecemos de datos para hacer un análisis fino. Sin embargo pareciera que conocen un cierto éxito. Según fuentes oficiales, en 2003 existían 80 iniciativas de este tipo frente a 314 a fines de 2012 y con la proyección de alcanzar 550 en 2020. En el marco del programa nacional que impulsa su desarrollo, la cartera ya entregó USD 4,6 millones entre 66 parques ubicados en 15 provincias. Los aportes están destinados a obras en los parques como el tendido de red de agua potable, la pavimentación de las calles internas, el alumbrado público o la construcción de oficinas administrativas. En la Provincia de Buenos Aires, en 2015, 59 partidos cuentan con parques o sectores industriales y los primeros datan de la década de 1970.

¹⁰⁰ En orden de importancia nacional, el presupuesto de la Provincia de Buenos Aires es el segundo tras el presupuesto nacional y antes del de la CABA (Mignaqui, 2012). Además las provincias emplean a casi los dos tercios del total de los empleados de la administración pública.

¹⁰¹ El Ministerio de Producción, Ciencia y Tecnología, a través de la Dirección Provincial de Desarrollo y Promoción Industrial es la autoridad de aplicación de las leyes 13 744 y 13 656 a los fines del reconocimiento de agrupamientos industriales y de beneficios impositivos a empresas.

¹⁰² Parque industrial privado, parque industrial oficial, sector industrial planificado mixto, sector industrial planificado oficial.

En el corredor se encuentran cinco y cuatro son públicos:

- Campana, creado en 2001, cuenta con 12 empresas distribuidas en 162 ha;
- Ramallo (Comirsa), creado en 1974 pero con estatutos actuales desde 1993, cuenta con 131 empresas, distribuidas en 485 ha (el segundo más grande en superficie de la provincia);
- San Nicolás (Parque industrial norte), creado en 2013 sobre un predio de 18 ha;
- Villa Constitución.

El último, privado, se encuentra en Zárate (Parque Industrial y Logístico Paraná de Las Palmas), creado en 2007 en 120 ha.

A continuación nos centramos en el tercer nivel institucional, donde consideramos los municipios en más detalle.

El municipio: un actor débil y bajo tensión, pero con un potencial clave

Los municipios del país se encuentran en el último nivel institucional. Los mecanismos financieros y tributarios que los rigen son bien estudiados (véanse los trabajos de Sanguinetti et al., 2001; Cetrángolo, 2006; Cravacuore, 2007; Mileta, 2012). Se observa que la autonomía de los municipios es relativamente baja con respecto a otros países, lo que se expresa en niveles de competencias reducidas y en poderes institucionales y financieros limitados, otorgados por “su” provincia. Pérez (2005a) habla de “una generalizada debilidad de los municipios argentinos” que se resume en una limitación jurídico-normativa, una falta de recursos financieros y un exceso de personal (Prud’homme et al., 2004).

Según Argonz (2014), las constituciones provinciales y sus distintos regímenes municipales limitaron históricamente las competencias de los gobiernos locales. Se identifican cuatro grandes campos de acción: la gestión administrativa para la marcha de la institución; el desarrollo urbano (planeamiento, obras públicas, catastro); la prestación de servicios públicos (higiene, agua potable, residuos); la regulación de la vida comunitaria (salubridad, seguridad, tránsito urbano). También hay una tendencia a cumplir nuevas competencias como la promoción económica o la protección del medioambiente. Pero aunque el Estado argentino efectúa políticas de modernización municipal, no pone en cortocircuito las provincias, a las cuales la Constitución asigna la competencia de definir el régimen, los estatutos municipales y las disposiciones de financiación (Prévôt-Schapira, 2000; Velut, 2002). Por lo tanto la definición del régimen municipal es de competencia provincial, así como la subdivisión político-administrativa de su territorio. Como consecuencia, no es

	1980	1993	2006	2009
Fuente	Carmona	Carmona	Carmona / Miletta	Miletta
Nación	69,5 %	50,6 %	47,6 % / 48,6 %	54,3 %
Provincia	25,6 %	38,6 %	42,0 % / 42,5 %	38,3 %
Gobiernos locales	4,9 %	10,8 %	10,4 % / 8,9 %	7,4 %

Figura 49. Evolución del gasto público por jurisdicción. Fuente: Carmona (2014) con base en datos del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos/ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas (2012) y Miletta (2012)

posible establecer con precisión cuántos municipios hay en el país (Vapñarsky & Gorojovsky, 1990; Vapñarsky, 2004) ni resumir simplemente los criterios jurídicos que exigen las distintas provincias para crear nuevos municipios.

Gasto público: una tendencia a la descentralización

En cuanto a los recursos, un primer análisis se hace a nivel nacional, considerando el gasto público por jurisdicción (Carmona, 2014). En efecto, el tema de las finanzas públicas municipales debe abordarse desde el contexto fiscal federal actual, es decir, en el caso del corredor, desde las relaciones financieras entre el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, por un lado, y de la Provincia bonaerense con los municipios que la componen, por el otro.

En el país, se identifican dos momentos significativos. Hasta 2000 se aprecia la disminución relativa del gasto del gobierno nacional, que evidencia el traspaso de responsabilidades desde el ámbito federal a las jurisdicciones subnacionales, especialmente a nivel provincial. También se nota un aumento del gasto público municipal, que se duplica entre 1980 y 1993 y luego decrece a partir de 2006 (figura 47). En los últimos años, el gasto del Estado Nacional se incrementa paulatinamente, mientras que el de las jurisdicciones provinciales y municipales disminuyen. Como observa Miletta (2012), esta tendencia de concentración central del gasto es opuesta a aquella que implicaría una mayor descentralización.

El concepto de federalismo fiscal argentino consiste en que el nivel superior de

gobierno recauda los impuestos nacionales que luego son distribuidos a los niveles inferiores a través de sistemas de coparticipación impositivos. De ahí se plantean cuestiones de distribución entre los tres niveles. El 65 % de la estructura de financiamiento de los municipios es aportado por las transferencias por coparticipación nacional y provincial u otras no automáticas, mientras que el 35 % es financiado por recursos propios. Los municipios perciben ingresos para financiar su funcionamiento de dos principales fuentes.¹⁰³

- Ingresos provenientes de niveles superiores de gobierno (coparticipación de impuestos nacionales y provinciales, transferencias...).

La coparticipación nacional de impuestos es un sistema fijado por la ley de transferencias de los recursos fiscales nacionales hacia los gobiernos provinciales. En la Argentina, es uno de los principales ejes en torno del cual se configura la relación político-financiera entre los tres niveles. Se fue modificando a lo largo del siglo XX. Hoy (ley de 23 548 de 1988) con un incremento de la participación de las provincias en la distribución primaria comparado con la ley anterior es una señal de descentralización fiscal.

¹⁰³ Aparte de Nordelta y Puertos del Lago, Eduardo Costantini, por medio de su empresa Consultatio dedicada a la administración de fondos de inversión y al desarrollo de emprendimientos inmobiliarios, realizó proyectos de vivienda en la CABA y en los EE. UU. (por ejemplo en Key Biscayne, con una inversión de USD 80 millones) y otros de oficinas en el microcentro porteño (por ejemplo en la zona de Catalinas, por USD 70 millones). El Estado argentino, a través del ANSES, posee el 25 % de la sociedad (ANSES, 2016).

Al nivel inferior, la coparticipación de impuestos provinciales está formada por los fondos automáticos que reciben por coparticipación federal más los recursos tributarios de origen provincial (impuesto a los ingresos brutos, inmobiliario, automotor, entre otros). Las provincias que distribuyen mayor porcentaje de sus ingresos corrientes a sus municipios son Tierra del Fuego (28,6 %) y Chubut (22,9 %), seguido por Buenos Aires (15 %); las que menos lo hacen son San Luis (8,9 %) y Misiones (9,6 %) (Argonz, 2014). En la práctica las provincias utilizan criterios de distribución de fácil cálculo y administración (población y superficie) por sobre criterios que busquen compensar los desequilibrios regionales o la eficiencia fiscal de los municipios, lo cual ocasiona grandes desigualdades en la distribución de los recursos.

Entre 2002 y 2009, las transferencias realizadas desde los dos niveles superiores de gobierno hacia los municipios, excluidos aquellos provenientes de la coparticipación, dejan entrever el mayor peso que van adquiriendo los gobiernos locales y las ciudades en materia de actuación (Miletta, 2012). Así entre 2002 y 2009 las transferencias provinciales hacia los municipios por objeto del gasto aumentaron un 126 % y las nacionales un 240 % (Carmona, 2014). Estas transferencias obedecen a una estrategia institucional deliberada de traspaso de funciones básicas y a una forma de compensar, en algunos casos de forma discrecional o con mayor control de los niveles superiores, la escasa participación real de los gobiernos locales en el gasto público total.

- Ingresos propios tributarios (impuestos delegados) o no tributarios (tasas, derechos, contribuciones...).

Se suele hablar de una “constelación de tasas municipales”, ya que, en promedio, cada jurisdicción contempla en su legislación unas veinte tasas, derechos y contribuciones. Sin embargo, el peso de los ingresos tributarios en los presupuestos municipales es limitado en la Argentina: entre el 2 % y 3 % del total de los ingresos municipales (mientras que en Francia representan casi la mitad, si se tiene en cuenta el conjunto de los impuestos). También se refleja en la gran disparidad fiscal en cuanto a la autonomía financiera municipal: 72 % de recursos propios en los municipios del Chubut, 8 % en los de la Rioja. Iturburu (2012) clasifica los municipios por provincia en tres grupos: provincias de gasto municipal per cápita alto (provincias mineras, petrolíferas y alguna de la pampa húmeda); medio (Entre Ríos, Río Negro, Buenos Aires y Santa Fe) y bajo (provincias del noroeste, noreste y cuyanas).

En la Provincia de Buenos Aires, Miletta (2012) muestra cómo los fondos adicionales a los establecidos por la ley de coparticipación provincial original se han incorporado paulatinamente, sin que alteraren sustancialmente el flujo de los fondos transferidos: el peso de la coparticipación bruta sobre el total de los fondos era del 83 % en 2003 y del 78 % en 2011.

El caso particular de los municipios bonaerenses: falta de autonomía y desequilibrio de las transferencias

La Constitución nacional de 1994 precisa en su artículo 123 que “cada provincia dicta su propia constitución, asegurando la autonomía municipal y reglando su alcance y contenido en el orden institucional, político, administrativo, económico y financiero”. De este modo, la reforma consagra la autonomía de los municipios, los cuales fueron habilitados para establecer sus propias formas de gobierno de acuerdo con los alcances determinados por cada provincia. Sin embargo, en 2014, solo veinte provincias habían reconocido en sus constituciones la autonomía municipal; Mendoza, La Pampa, Santa Fe y Buenos Aires, no.

En la Provincia de Buenos Aires, el régimen municipal está establecido por las normas de la Constitución provincial de 1933, debido a que la reforma de 1994 no incluye modificaciones en esta materia. Así los municipios bonaerenses se encuentran limitados en sus funciones y atribuciones, carecen de la posibilidad de dictar sus cartas orgánicas y en consecuencia de establecer su forma y órganos de gobierno y están restringidos en sus capacidades de establecer convenios u otras formas de cooperación, poder de policía, procedimiento administrativo, régimen de adquisiciones y contrataciones.

Los municipios de la Provincia no poseen potestades tributarias y solo pueden recaudar a través de tasas que son compensatorias de un gasto realizado para la prestación de un servicio: son insuficientes para asegurar la autonomía financiera. De hecho, los municipios apenas pueden financiar con sus propios recursos sus gastos en personal.

En la Provincia de Buenos Aires, las disparidades en cuanto a los presupuestos municipales en absoluto y por habitantes son grandes. De este modo, Dolores llega a 43 200 pesos/hab., mientras siete partidos (todos en el GBA) presentan una cifra inferior a 2000 pesos/hab. Los siete partidos del corredor están cerca del promedio provincial de 5500, todos entre 3500 y 5800 pesos/hab.¹⁰⁴. En cifras absolutas, en el corredor, el mayor presupuesto lo tiene San Nicolás con 611 millones de pesos anuales, seguido por Campana (431 millones) y Zárate (395 millones).

Miletta (2012) propone una comparación muy interesante de los partidos de provincia de Buenos Aires relacionando el PGB (Producto Bruto Geográfico) con las

¹⁰⁴ En la parte deltaica de Tigre se estima que existen más de 800 000 m² de construcciones privadas sin declarar (Plan de manejo del delta de Tigre, 28-02-2013, proyecto de ordenanza).

transferencias a municipios por parte de la Provincia. Basándonos en su método, pero retomando las cifras oficiales de 2003 –el último año en el cual ambos están disponibles juntos–, calculamos la relación entre transferencias (Provincia de Buenos Aires, 2016) y PGB por partido (Provincia de Buenos Aires, 2003b) (véase el anexo 7). Las transferencias son las que provienen del Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires y contienen tres elementos: Coparticipación bruta, Descentralización tributaria y Juegos de azar. Los resultados son heterogéneos: entre 0,18 % para Ensenada hasta más de 6,0 % en tres partidos (General Paz, General Guido, Tapalqué). Campana, Zárate y San Nicolás están entre los partidos que reciben menos recursos transferidos desde la Provincia en proporción del PGB, entre 0,50 % y 0,85 % del PGB. Si bien son cifras de 2003, el esquema de distribución bonaerense al considerar el tamaño del territorio, favorece a los municipios rurales con grandes extensiones geográficas, aun cuando sus niveles de desarrollo y de pobreza sean mejores que los de los municipios del conurbano. Así López Accotto, Martínez y Mangas (2009) observan que los municipios rurales, menos poblados, reciben una coparticipación por habitante que triplica la de los municipios del conurbano y de las ciudades del interior. Ahora bien, los municipios bonaerenses tienen muy pocas alternativas para aumentar sus ingresos propios con el vigente ordenamiento jurídico-institucional.

Elogio de los municipios

Algunos autores presentan una visión más positiva de los municipios: se encuentran más cerca de las poblaciones y de sus problemas, pueden aparecer menos desacreditados que el Estado federal y menos criticados que las provincias. Además son la escala adecuada de gestión de los territorios en una lógica de subsidiariedad, en el marco de las políticas de descentralización (Robin & Velut, 2005). Nos ubicamos en esta corriente y agregamos dos argumentos. El primero es que el tamaño y la cantidad de habitantes son lo suficientemente importantes como para que aparezcan como legítimos y sean una escala eficiente de gestión (15 km² y 1700 hab. en Francia, 50 km² y 4000 hab. en la Unión Europea, 2300 km² y 115 000 hab. en la Provincia de Buenos Aires, en promedio). El segundo es la existencia de una relación entre presupuesto municipal y proporción de hogares sin NBI (figura 48). En efecto, un análisis de correlación entre estas dos variables por municipio de la provincia de Buenos Aires, muestra que hay una relación significativa y positiva de 0,32, con un nivel de significación del 5 % (véase el anexo 8). El coeficiente es más importante todavía, de 0,42, si se excluyen los dos valores extremos (9 de Julio y Dolores), que presentan un presupuesto muy importante. En conclusión, existe una relación entre las dos variables que se considera fuerte.

Por lo tanto defendemos la necesidad de mejorar la autonomía de los municipios, por un lado, y aumentar sus recursos, por otro lado. En efecto la autonomía local se refiere

al poder de decisión de los gobiernos locales en cuanto a gastos y su financiamiento. Según la teoría del federalismo fiscal, esto alienta la responsabilidad local y la rendición de cuentas ya que los políticos son controlados por medio de las elecciones. En paralelo a la disponibilidad de más recursos, defendemos la idea de que estas dos características podrían reducir la fuerte tensión que sufre el municipio, el cual se encuentra entre la voluntad de desarrollar su territorio mediante las recaudaciones traídas por los emprendimientos y los equipamientos prometidos, y la necesidad de proteger las poblaciones y los espacios frágiles. En el corredor metropolitano más específicamente, los municipios están acorralados entre los intereses económicos relacionados con la creación de industrias, de terminales portuarias o de barrios cerrados y las dimensiones sociales y ambientales, significativas por la cercanía del río y del delta, que se tornan de importancia secundaria (Massin, 2013; Ríos, 2005). En este contexto, la influencia de la sociedad civil también puede ser determinante, como lo muestra el ejemplo de los megaemprendimientos.

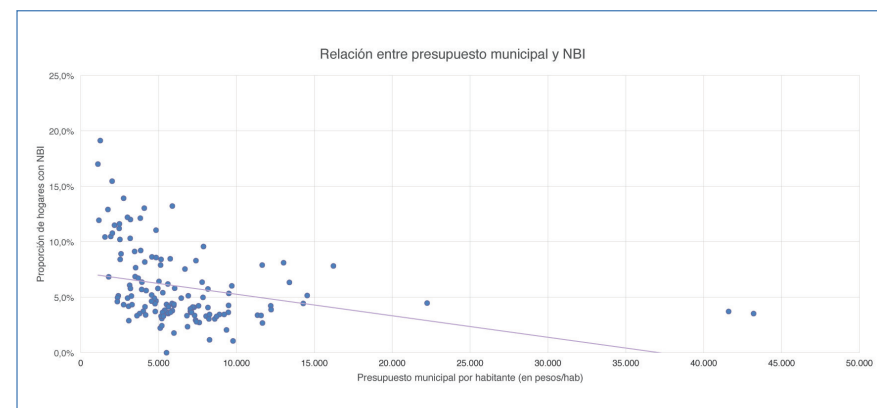


Figura 50. Relación entre presupuesto municipal por habitante y proporción de hogares con NBI. Fuentes: INDEC (2010) y Desafíos económicos

3. La sociedad civil local en los conflictos socio-medioambientales, una lógica regulacionista. Una ilustración por los megaemprendimientos

Sin entrar en el debate teórico sobre la definición de la sociedad civil (Pirotte, 2010), elegimos una acepción muy amplia: se considera aquí como las organizaciones, grupos o individuos, constituidos de manera más o menos formal fuera del marco y de la intervención gubernamental, institucional, legal y comercial, que actúan en el ámbito público.

La “conflictualización” o “conflicto de planificación” no es un fenómeno reciente: Dzedzicki (2004) identifica tales procesos ya a fines del siglo XIX en los EE. UU. Lo entiende como un conflicto causado por la realización de un proyecto que suscita una reacción de oposición de las poblaciones potencialmente impactadas por el proyecto (infraestructuras de transporte, industriales, de producción de energía, de tratamiento de los desechos y de las aguas, proyectos de urbanismo, proyectos turísticos...). En América Latina, se destaca que “los conflictos socioambientales se han multiplicado desde hace diez años y por lo general ven oponerse grandes empresas con el apoyo de las autoridades políticas locales o nacionales frente a poblaciones que quieren preservar sus condiciones de vida. Estos conflictos se han convertido en una escena importante de expresión política, en reacción, especialmente, a la pérdida de interés que ha sufrido la política tradicional. Se anclan en problemas concretos, las transformaciones territoriales, que conducen a una movilización local y se hacen eco de los problemáticas globales de protección del medioambiente, ocupadas por las redes nacionales e internacionales, incluyendo las principales organizaciones no gubernamentales (ONG) como Greenpeace o Conservation International” (Institut des Amériques, 2014).

En el mundo académico argentino el tema de los conflictos sociales en contra de grandes proyectos dio lugar a una importante monografía. Así el libro de Merlinsky (2013) presenta varios casos de “la creciente conflictividad en relación al acceso, la disponibilidad, la apropiación, la distribución y la gestión de los recursos naturales” que son la prueba de “la emergencia de la cuestión ambiental como asunto público”. Los trabajos de Svampa y Antonelli (2009) se interesan en las “resistencias sociales” alrededor de los proyectos de minería. A su vez, Carré (2013) estudia las estrategias de los “actores asociativos”, que engloban las ONG y las organizaciones sociales, que aparecieron a raíz de la crisis de 2001 para pesar sobre las decisiones públicas en materia de gestión metropolitana de los residuos. En particular identifica la presencia cada vez más importante de las grandes ONG del medioambiente (Greenpeace, GAIA, FARN). A su vez, Forget (2009), tomando el caso de los grandes proyectos hidroeléctricos del río Paraná, identifica dos tipos de bloqueo: institucional (por la Provincia de Misiones para el Proyecto hidroeléctrico Corpus) y ecológico (por las asociaciones ecológicas para el proyecto de represas en el Paraná Medio).

Desde un punto de vista metodológico, la grilla de análisis propuesta por Melé, Larrue y Rosenberg (2004), inspirada por Poirier Elliott (1988), es útil para identificar las cuatro dimensiones que explican la construcción de la oposición a un proyecto:

- El conflicto que se funda en las incertidumbres de los impactos potenciales de la implementación de una política o de un proyecto; es decir el temor a un cambio del entorno, a riesgos para la salud o a una devaluación financiera.
- El conflicto sustancial que se refiere a las consecuencias de la decisión: hay un desacuerdo sobre la naturaleza del proyecto o el contenido de la decisión de hacer el proyecto;
- El conflicto de procedimiento que cuestiona el proceso de decisión (ausencia de transparencia en la decisión o de diálogo);
- El conflicto estructural que se refiere a las relaciones de poder (crítica de la legitimidad de los tomadores de decisión, de los expertos técnicos). Son los fundamentos de la decisión política que son cuestionados: la equidad, la justicia, los derechos de las minorías, entre otros.

En nuestro territorio de estudio, desde los fuertes procesos de metropolización y la reforma constitucional de 1994 que hace del ambiente un bien jurídico protegido, la sociedad civil –compuesta en este caso por isleños y vecinos apoyados por asociaciones de defensa del medioambiente– se organiza para detener grandes obras en el delta. Cabe destacar los movimientos en contra de los proyectos del camino interisleño, decidido en 1999, y del puente en San Fernando en 2000. Intervinieron en particular la Asociación Pro Tigre y el Defensor del Pueblo de la Nación, que se opusieron a Ricardo Ubieto, intendente de Tigre durante 20 años, quien declaraba: “Queremos urbanizar el delta, ahora la isla no es redituable para el Municipio porque no percibimos tasas; creemos que el delta va a ser el desarrollo del año 2000” (La Nación, 1997). Finalmente no se realizó el proyecto, aunque el fracaso de la obra se explica también por las dificultades económicas de la época.

Elegimos cuatro casos de conflictos que conciernen cuatro barrios cerrados (Colony Park, Nordelta, Puertos del Lago, Los Cardales) (véase la figura 49), bajo la forma de megaemprendimientos en distintas etapas de desarrollo. Se entiende por megaemprendimiento las urbanizaciones cerradas mayores a mil unidades de vivienda con una serie de equipamientos en general exclusivos: red vial, institutos escolares, universidades, centros comerciales, helipuerto, lagunas artificiales y canchas de golf, entre otros. Consideramos que son una de las manifestaciones más claras de los procesos de metropolización. Los megaemprendimientos estudiados se ubican o en el

	Partido	Inicio de las obras	Año de apertura	Superficie (ha)	Población prevista	Empresa desarrolladora
Colony Park	Tigre	2007	Suspendida	300	-	Adrián Gabriel Schwartz
Nordelta	Tigre	1996	2000	1 600	10 000	Eduardo Costantini (Consultatio Real Estate)
Puertos del Lago	Escobar	2010	2013	1 400	60 000	Eduardo Costantini (Consultatio Real Estate)
Los Cardales	Campana	-	-	1 100	40 000	E2 S.A.

Figura 51. Los cuatro megaemprendimientos estudiados

delta mismo o en su proximidad, en zonas inundables cuyo funcionamiento depende directamente de él; ahora bien, las construcciones generan obras de embalses, pól-deres, dragados, excavaciones y derivación de cursos de agua. Esto perjudica el es-currimiento y flujo natural de las aguas a escala de todo el AMBA (Ríos, 2005). Con-juntamente, tiene como consecuencia la privatización de las tierras y de los canales.

El estudio de estos cuatro emprendimientos comenzó en 2011 y siguió hasta 2015. En 2011 se observaba, por parte de los municipios, una toma de conciencia cre-ciente acerca del valor ecológico del delta. Por ejemplo, ese año el municipio de Tigre presentó un Plan de Manejo de Islas del Delta de Tigre y un nuevo Código de Planeamiento Territorial de Campana que incluyó el sector insular del partido.

Para estos cuatro casos, suponemos tres elementos:

- se trata de conflictos ligados a las dimensiones sustancial y de incertidumbre: el conflicto se cristaliza alrededor de la naturaleza y de la escala de los proyectos así como de deseo de conservar y proteger la calidad del entorno;
- son contestaciones a la vez institucionales (del municipio) y ecológicos (de la sociedad civil);

- insistimos en la dimensión local de la contestación; los actores provinciales y nacionales tienen poca influencia.

Para caracterizar esta situación, usamos el concepto de regulación, tal como lo hace Vanier (2000: 108) para desenfocar la mirada y entender el juego de los ac-tores. “La regulación es lo que impide que el sistema explote bajo el efecto de fuerzas centrífugas resultantes de la contradicción”. Para él, este enfoque tiene en cuenta lo que está fuera del mercado e identifica los comportamientos individuales y colectivos que permiten resolver temporalmente las contradicciones inherentes al modo de producción capitalista. Para nosotros, la sociedad civil puede cumplir con este papel.

La presión de los desarrolladores sobre el municipio en Puertos del Lago

Esta situación fue estudiada por Emelianoff y Carballo (2002), quienes analizan el caso de Puerto Palmas en Campana. Por un lado, el nuevo barrio se apropia del pa-trimonio natural protegido y lo debilita por efectos de ruptura, de contaminación difusa y de artificialización del río y del medioambiente. Por otro lado, el desarrollador promete ofrecer a la municipalidad, en un contexto de recesión económica, la esperanza de una reconversión territorial y el fomento del turismo. Al abrir su

programa para el público y al negociar con la Administración de Parques Nacionales, el promotor desactiva la crítica ecologista. Otro ejemplo ilustra este enfoque: Puertos del Lago, en Escobar.

En un predio de 1400 hectáreas, el proyecto está preparado para recibir a 60 000 habitantes y aúna a seis barrios, que cuentan con *townhouses*, condominios, oficinas, dos colegios y un lago propio de seis hectáreas. La inversión directa del desarrollador, Eduardo Costantini¹⁰⁵, se estima en USD 415 millones y en USD 2 000 millones considerando la inversión privada en casas, departamentos, colegios y comercios (El Día de Escobar, 2015). En julio de 2010 se realiza una audiencia pública, en la cual el estudio de impacto ambiental es sometido a la consideración de particulares y entidades del partido; la amplia mayoría de los participantes se manifiesta en contra del proyecto. Pero las opiniones no son vinculantes y la aprobación del emprendimiento queda a total discreción del poder ejecutivo. A finales de octubre de 2010, Eduardo Costantini, el millonario desarrollador del proyecto, organiza una conferencia con periodistas locales. Sus argumentos a favor del proyecto de “una ciudad verde, sustentable” son sobre todo económicos: la generación de 4 000 puestos de trabajo a partir de 2015, una mayor recaudación tributaria para el municipio, así como centros comerciales y establecimientos educativos que estarán abiertos a la comunidad local. En abril de 2011, se lanzan dos nuevos barrios en Puertos del Lago, cuyas ventas superaron las expectativas.

Desde ahí se nota la escalada de conflictividad en los procesos de desarrollo urbano en o cerca del delta. Se dan nuevos escenarios de lucha y de participación política asociados a reivindicaciones vinculadas a las condiciones de vida, notablemente del medioambiente, que tienen una marcada dimensión territorial. Eso coloca a los gobiernos locales frente a nuevas demandas y responsabilidades. Los otros tres ejemplos –Nordelta, Colony Park y Los Cardales– ponen en evidencia la emergencia de las organizaciones sociales que ocupan el vacío dejado por los poderes públicos en la salvaguarda del interés común. También se nota una evolución en la influencia de estos actores.

Una presión constructiva en el caso Nordelta

Nordelta, la mayor urbanización cerrada del país y la más estudiada (Janoschka, 2003; Ríos, 2005; Riwilis, 2010; Thuillier, 2005a, 2005b; Girola, 2007), abarca un espacio de

¹⁰⁵ Aparte de Nordelta y Puertos del Lago, Eduardo Costantini, por medio de su empresa Consultorio dedicada a la administración de fondos de inversión y al desarrollo de emprendimientos inmobiliarios, realizó proyectos de vivienda en la CABA y en los EE. UU. (por ejemplo en Key Biscayne, con una inversión de USD 80 millones) y otros de oficinas en el microcentro porteño (por ejemplo en la zona de Catalinas, por USD 70 millones). El Estado argentino, a través del ANSES, posee el 25 % de la sociedad (ANSES, 2016).

1600 hectáreas diseñado para unos 80 000 habitantes y equipamientos escolares, recreativos y comerciales. El emprendimiento está separado herméticamente del resto de la vida urbana por protecciones físicas y un servicio de seguridad privada (Janoschka, 2003). La compra de tierras se llevó a cabo en los años 1970 y la aprobación del plan maestro por parte del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires data de 1992, pero las obras comenzaron en 1998 a partir de la incorporación del empresario Eduardo Costantini en el directorio de Nordelta S. A. y duraron cuatro años.

Entretanto, hubo rechazo y protestas por parte de los vecinos, en particular los de Las Tunas, un barrio humilde que sufre numerosas inundaciones por el movimiento de tierras. Se organizaron protestas que obligaron a los desarrolladores a invertir para construir desagües. A raíz de eso, en 2002, se crea la Fundación Nordelta, una organización sin fines de lucro que “implementa programas de salud, educación, trabajo y desarrollo comunitario con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las personas del Barrio Las Tunas”. La institución colabora en las áreas de salud y educación, desarrollo comunitario e inserción laboral; asimismo organiza actividades para difundir sus tareas y recaudar fondos. Girola (2007) cita a un promotor inmobiliario del emprendimiento que es mucho más pragmático respecto de las intenciones de la Fundación: “cumple una función de contención [...] yo te doy esto, así que no me jodás” (registro de campo, abril de 2004). Vidal Koppmann (2010), a su vez, no descarta el interés en capacitar mano de obra local para luego incluirla en la construcción de algunos de sus emprendimientos. Sin embargo, cualquiera sea la razón para la Fundación, la acción de los vecinos fue fundamental y permitió su creación.

La suspensión de Colony Park

El caso más simbólico del rol de la sociedad civil es el de Colony Park. El proyecto consistía en la edificación de un “country náutico” en una isla del delta de una superficie de 300 hectáreas. Se preveía la realización de un canal artificial de 30 metros de ancho para separar la construcción de las otras islas, así como 60 hectáreas de lagunas interiores para deportes de vela y remo y una red vial propia. La idea era poder acceder con auto hasta cada lote a través de tres transbordadores privados. Además de los equipamientos típicos, habría un helipuerto y tres marinas para más de 700 embarcaciones.

A pesar del estatuto de Reserva Natural Integral y la falta de autorizaciones necesarias, se empezaron las obras en 2007¹⁰⁶. Es decir, avanzaron lo antes posible sin que nadie pudiera intervenir, aprovechando la extensión y el carácter interjurisdiccional del territorio insular y, una vez hecha la denuncia, se cumplieron los pro-

¹⁰⁶ En la parte deltaica de Tigre se estima que existen más de 800 000 m² de construcciones privadas sin declarar (Plan de manejo del delta de Tigre, 28-02-2013, proyecto de ordenanza).

cedimientos. Desde el invierno de 2011 las obras están detenidas y hoy se lee en la página internet del proyecto que “se ha suspendido la obra de construcción en razón que en la fecha no se ha acompañado la declaración de impacto ambiental. Se informa al público en general que se encuentra suspendida la comercialización del proyecto”¹⁰⁷. La Audiencia Pública convocada en julio de 2011 por el Organismo Provincial para el Desarrollo Sustentable (OPDS, de la Provincia de Buenos Aires), donde se expresaron representantes de municipios de la zona, miembros de la sociedad civil y representantes de la consultora, marca un hito, ya que se denegó la Declaración de impacto ambiental. Los gobiernos municipales de Tigre y San Fernando, por primera vez, se declaran en contra de un emprendimiento. Para Rubén Quintana, investigador del Conicet, se trata de “un antecedente importantísimo y este resultado es un logro de la participación ciudadana. La reacción del Municipio de Tigre fue una consecuencia de la asistencia masiva de gente a la audiencia pública además de las acciones de las ONG en contra de este proyecto. También fue refrendado por el OPDS lo cual le da un peso mucho mayor” (Quintana, entrevista del 30 de septiembre de 2011). El pronunciamiento del OPDS menciona la obligación de restaurar la zona que fue impactada. Señalamos aquí el papel de la Fundación Metropolitana –que desarrolló varios proyectos con la Municipalidad de Tigre–, que había desaconsejado el proyecto, después de haber llevado a cabo en 2010 un proceso participativo para el Plan de Manejo del Delta, con el objetivo de facilitar la participación ciudadana en la formulación de dicho plan.

Una acción aguas arriba en Los Cardales, una alianza con la municipalidad

En agosto de 2015, el Concejo Deliberante de Campana, partido donde se proyectaba el megaemprendimiento Los Cardales, aprobó una ordenanza que declara “zona no urbanizable” a los humedales del río Luján. Hasta ahora, durante cuatro años, ningún proyecto había podido comenzar a hacer obras ya que lo impedía un recurso de no innovar, establecido por el municipio, hasta que se hicieran estudios y se resolviera definitivamente. La asociación Vecinos del Humedal tuvo un rol mayor en esta evolución (figura 50 y fotos 40 y 41).

Esta se define como “vecinos autoconvocados en defensa de Los Cardales y de Río Luján” y existe desde fines de 2010. Nació a raíz de dos eventos: en julio de 2010, en los medios de difusión local, se publicaron notas referidas a un proyecto urbanístico, presentado ante la Municipalidad de Campana por la empresa E2 S.A., que contemplaba la construcción de una “megaurbanización” prevista para 40 000 personas sobre 1 100 hectáreas en la llanura de inundación del río Luján. Paralelamente, el mismo año, el Municipio de Campana había comenzado a elaborar el nuevo Código de Ordenamiento Urbano Ambiental del partido, en cuya versión preliminar la zona se definía como Área Complementaria – Subárea de Desarrollo

de urbanizaciones especiales condicionada, que autorizaba la instalación de clubes de campo y barrios cerrados sobre áreas inundables y de desagüe natural.

Por lo tanto, en octubre de 2010 los vecinos comenzaron a reunirse y a consultar a profesionales y referentes de la zona sobre la importancia de los humedales. En marzo de 2011 elevaron a la Municipalidad de Campana un proyecto alternativo que proponía para la zona de referencia la creación de un área protegida con la categoría de “Paisaje Protegido” según la ley provincial 12 704. En julio de 2011 el Consejo Deliberante de Campana aprueba el nuevo Código de Ordenamiento Urbano Ambiental, que modifica la versión preliminar, en el cual se establece que: “el espacio comprendido entre la subárea para el desarrollo de urbanizaciones especiales y el Río Luján se mantendrá como Área Rural por el término de año. No admitiéndose en ese lapso la presentación de iniciativas que pretendan modificar este destino. En el plazo mencionado y con la participación del Consejo Urbanístico Ambiental se realizarán los estudios necesarios a fin de asignar usos e indicadores de esta zona”.

En mayo de 2015, viendo que, a pesar del año de prórroga no había novedades en cuanto a la determinación de los usos e indicadores de la zona, comenzó una campaña mediática local que tuvo resonancia. Así en julio de 2015 el Concejal Hugo Longas presentó un proyecto de ordenanza que prohíbe definitivamente la urbanización de la planicie de inundación del río Luján. Marca un éxito para los defensores de los humedales. Finalmente, en agosto, el Concejo Deliberante aprobó por unanimidad la Ordenanza 6374-15 que estipula lo siguiente: “Establécese como No Urbanizable al área territorial del Municipio de Campana comprendido al noreste la Ruta nacional 9, al noroeste Ruta provincial 014-2, al suroeste el límite del partido con el partido de Exaltación de la Cruz y al este el río Luján, que se encuentren por debajo de la línea de cota de 5 metros establecida por el Instituto Geográfico Nacional”.

El peso de la asociación de vecinos de zonas rurales que quieren evitar la urbanización a través proyectos de gran escala, fue fundamental en la redacción y en la aprobación de la ordenanza. Todo partió de una iniciativa local.

107 <http://www.islacolonypark.com/>

¡BASTA DE COUNTRIES!

MOVILIZACIÓN

en defensa del humedal

MIERCOLES 22 DE JULIO // 11 HS
 Y con presencia permanente todos los Miércoles hasta que se trate el proyecto por el Honorable Consejo Deliberante!
 (Concentración: Plaza de la estación de Esobar)

¿Sabías que los countries y/o barrios privados sobre humedales provocan inundaciones?
 ¿Y sabías también que contaminan las napas del agua que vos consumís?
 ¿Sabías que los countries y/o barrios privados privatizan costas, cierran calles, se apropian de espacios verdes y alteran cursos de agua?
 ¿Sabías además que destruyen sitios arqueológicos de pueblos originarios?

Tratamiento YA! del proyecto de ordenanza "En defensa del humedal" (Nota N° 2843)

 Basta de barrios privados - Cuidemos los humedales



PARA QUE NO TRANSFORMEN EL CAMPO EN UN PAREDÓN!!!

NO

MEGAURBANIZACIÓN

Río Luján y Los Cardales
 Defienden El Río y El Humedal

Figura 52. La movilización de la sociedad civil contra los barrios cerrados. Fuente: Agrupación de varias asociaciones y Asociación civil Vecinos del Humedal

4. Conclusión del capítulo: la fuerza de una acción local común entre el municipio y la sociedad civil

La tirantez del municipio se explica por las presiones de los actores privados en el marco de una planificación débil y la agudeza de los desafíos medioambientales y sociales. Sostenemos la idea de que la resistencia a estas presiones se debe expresar en la escala local, con el apoyo de la sociedad civil. Estamos de acuerdo con Merlinsky (2013) quien muestra que a fuerza de reclamos populares y decisiones judiciales, el tema ambiental se ha ido instalando en la agenda colectiva nacional. De este modo se ha logrado paliar, en cierta medida y puntualmente, la debilidad –o la pasividad– municipal frente a las grandes obras. Sin embargo, muchas veces no ha podido paralizar los proyectos pese a una gran movilización, como es el caso en Puertos del Lago. Por lo tanto, es difícil saber si se trata de un hecho puntual o bien de una tendencia estructural que marca una movilización significativa y creciente de la sociedad civil. La situación del empleo en el partido, el dinamismo económico del país, la agenda electoral y el respeto mínimo de los derechos de las poblaciones locales más vulnerables por parte de los desarrolladores, dificultan las conclusiones sobre su papel real. Lo que sí es cierto es que cada vez más las discusiones y los argumentos a favor o en contra de estos proyectos tratan no solamente sobre un proyecto inmobiliario, sino acerca del futuro de un territorio, cada vez menos visto como un “territorio sin ley¹⁰⁶”. Insistimos en la escala local de la contestación, ya sea en cuanto a los actores institucionales (municipio) y la sociedad civil (asociaciones de vecinos), o a las acciones propias y la resonancia mediática.

En síntesis, podemos concluir que existe una evolución hacia más control de los proyectos de urbanización en los humedales: la sociedad civil local –especialmente cuando logra “orientar” al intendente del municipio– aparece hoy en día como una pieza clave para un desarrollo equilibrado del corredor y del delta, como regulacionista de las situaciones dominadas por actores privados. A la hora de pensar el futuro de la metrópolis, es importante insistir en esta idea e integrar las organizaciones locales en los proyectos de planificación. Además, se propone reforzar el papel de los municipios, otorgándoles más recursos y poderes.

106 En 2010, el intendente de Tigre, Sergio Massa, reconoció públicamente que “hay 10 500 construcciones sin declarar y con habilitaciones irregulares, entre ellas, un importante barrio náutico, con 27 casas ya construidas, cuyos valores van desde los USD 300 000 a un millón y que no han pagado los derechos de construcción ni abonado las tasas de recolección de residuos. Hasta tienen un helipuerto sin declarar” (La Nación, 2010).

XI. La dimensión medioambiental: pensar la metrópolis desde sus medios naturales. La doble escala del Paraná

Como vimos anteriormente, el corredor se encuentra en la interfaz de dos grandes espacios naturales, la pampa y el Paraná y su delta; este “encuentro excepcional” explica no solo su desarrollo urbano e industrial, sino también su complejidad y vulnerabilidad.

En cuanto a la situación medioambiental, no existe un estudio que considere el corredor como conjunto, pero tres elementos muestran lo preocupante de la situación.

- Primero, según el PET avance I (Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios, 2008), las condiciones ambientales de la Franja Industrial Paraná-Plata provocan “un riesgo de inundaciones, de contaminación hídrica por efluentes industriales y cloacales, riesgo de accidentes químicos, afectación del recurso ictícola y del aprovechamiento comercial”. A su vez, el trabajo de Avina sobre la Megaciudad (Avina & Instituto de gestión de ciudades, 2011) afirma que las dos aglomeraciones Villa Constitución-San Nicolás y Zárate-Campana son sitios preocupantes en cuanto a la contaminación ambiental.

- Segundo, con respecto a la continuidad ecológica de los cursos de agua (posibilidad de la libre circulación de las especies biológicas y del buen flujo del transporte natural de los sedimentos en un curso de agua), Ríos (2005), Pintos y Narodowski (2012), Kofman y Guz Bejar (2014) y Zagare y Manotas Romero (2014) muestran los riesgos asociados a la construcción de barrios cerrados en el delta del Paraná o en sus alrededores. A una escala metropolitana, cerca del 25 % de la superficie del Gran Buenos Aires pertenece a áreas inundables, siendo las cuencas de los ríos Matanza-Riachuelo, Reconquista y Luján, los bajos ribereños del Río de la Plata y el delta del Paraná, áreas de expansión urbana (Pírez & Ríos, 2008).

- Por último, un estudio de 2015 (Universidad Nacional de La Plata, 2015) presenta, para los partidos bonaerenses, el “índice de agresividad de la actividad agropecuaria” que refleja el impacto potencial de los agroquímicos a partir de la combinación de la actividad realizada y la tecnología empleada. Los partidos con mayor agresividad son claramente los del corredor y del territorio metropolitano.

A una escala más pequeña, el delta del Paraná es de una importancia primordial para el mantenimiento de los equilibrios ecológicos del Río de la Plata y de las metrópolis de Buenos Aires y Rosario, importancia reforzada por las modificaciones esperadas por el cambio climático en los deltas (Syvitsky et al., 2009; Meyer & Nijhuis, 2014). Además, es un territorio que alberga poblaciones socialmente



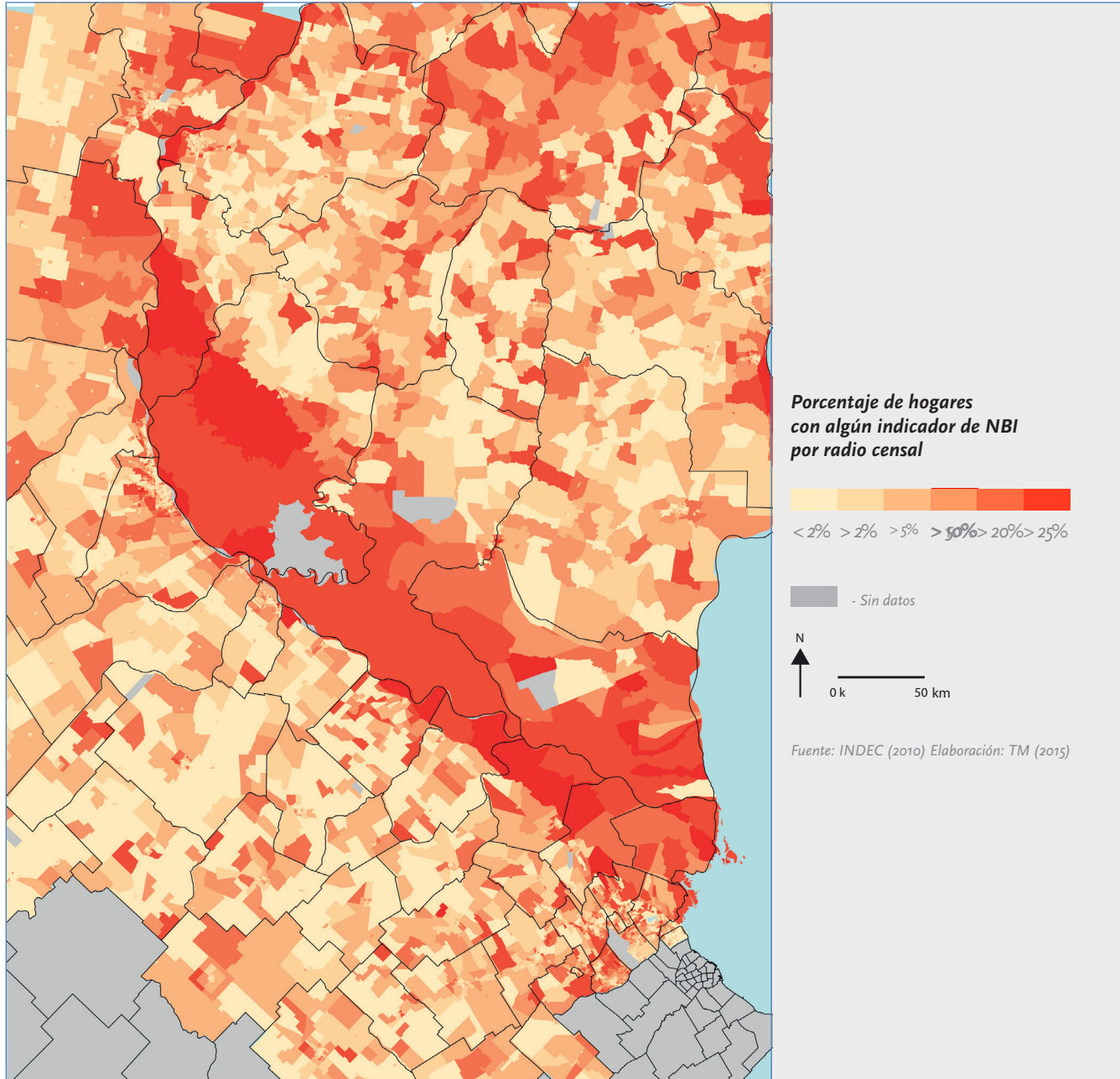
Foto 39.
Acción de la asociación
Vecinos del Humedal
No al basural en
Cardales y Pilar.
Vecinos del Humedal, 2013



Foto 40.
Presencia de la asociación
Vecinos del Humedal y
de vecinos en el Consejo
Deliberante de Campana.
Vecinos del Humedal, 2011

muy vulnerables: el mapa 45 muestra claramente que las poblaciones del delta viven en condiciones económico-sociales difíciles, con niveles de NBI extremos. Por lo tanto, los desafíos de una transición hacia un desarrollo equilibrado del delta y del territorio metropolitano son muy grandes. Creemos que los frenos identificados en tal transición (importancia de los actores privados, planificación débil) pueden ser superados, en particular a través del delta del Paraná considerado como espacio metropolitano abierto.

Desde un punto de vista administrativo, los partidos del corredor abarcan una parte muy amplia del delta: casi 1500 km² (2700 km² contando Tigre, San Fernando y Escobar) (véase el anexo 2). Así, por ejemplo, el partido de Campana está compuesto por 377 km² de parte “continental” y 578 de parte “deltaica”. En Zárate, las cifras son de 553 y 649 km². Ahora bien, pocos documentos de planificación contemplan esta realidad. En consecuencia, creemos que el Paraná tiene que ser un elemento central para la planificación metropolitana, considerándolo desde dos perspectivas escalares. El **Paraná como delta en una escala regional** donde aparece como un espacio abierto metropolitano **y como río en una escala urbana**, donde se tiene que considerar como medio y no como barrera en la planificación local.



Mapa 45.
Las vulnerabilidades sociales en el delta y en el territorio metropolitano

1. Escala regional y metropolitana del Paraná: el delta como espacio abierto

Situar al delta en el centro de las proyecciones metropolitanas, como espacio abierto, es una pista interesante. La noción de espacio abierto apareció a fines de la década de los 1960 en las reflexiones de los urbanistas anglosajones. Designa una porción de espacio privado o público cuya función principal es responder a diversos usos: actividades recreativas, protección de recursos naturales, valor paisajístico, entre otros (Banos & Sabatier, 2010), a lo cual agregamos el carácter poco intensivo del uso de estos espacios. Faliès (2013) destaca que es una noción que se aplica bien al contexto americano, debido a la inmensidad de las realidades geográficas.

Los espacios abiertos aseguran tres funciones principales: sociales (contacto con la naturaleza, ocio, espacio de encuentro, alimentación local), medioambientales (ciclo del agua, contención de las inundaciones, soporte de la biodiversidad) y económicas (empleos de proximidad, turismo). Por lo tanto consideramos que el delta podría fomentar la cooperación local al poner en práctica una gobernanza de multiactores, públicos y privados, y privilegiar esta cooperación alrededor de un tema concreto, sin mucha “carga política”. Esto podría ayudar a lograr una convergencia de los intereses y federar las fuerzas locales.

La ley argentina no categoriza los espacios abiertos, mientras que los documentos de planificación territorial hablan de “grandes reservas de espacios abiertos”, “espacios verdes metropolitanos”, “grandes espacios regionales” o “espacios verdes a escala metropolitana”. Aquí se toma el concepto en un sentido muy general: un espacio abierto es un espacio multifuncional, que puede estar compuesto por distintos medios (naturales, forestales, agrícolas, litorales, urbanizados de baja densidad de población y de construcción, entre otros). Puede ser analizado de esta forma por los poderes públicos pero también puede ser considerado de otras formas, como, por ejemplo, todo espacio no muy intervenido o construido por el ser humano. La pregunta que surge entonces gira en torno al grado de intervención.

Espacios abiertos en el AMBA

La Argentina es por excelencia un país de espacios abiertos, entre la infinidad plana de la pampa y la Patagonia. Algunos de estos espacios, por su tamaño y ubicación adyacente a los procesos de metropolización, estructuran el área metropolitana. Pero también son generados de manera transitoria o de manera más duradera, por los procesos metropolitanos.

En el caso de Buenos Aires, los espacios abiertos parecen infinitos, ya que la llanura pampeana no presenta límites físicos en su crecimiento hacia el norte, el oeste y el sur. Por consiguiente, el “cinturón” o “anillo” verde, es decir, el espacio peri-

urbano conformado por una trama de quintas o huertas familiares que rodean al AMBA y donde “se despliega un frente productivo que transforma el espacio rural en suelo urbano”, es el primero de los espacios abiertos metropolitanos (Barsky, 2005; Garay, 2003: 80; Le Gall & García, 2010). Además, en todo rigor, el Río de la Plata por sus características físicas (poca profundidad, incremento del territorio insular sobre sus aguas abiertas por avance anual del orden de 80 metros) es también un espacio abierto *aménageable*. Dos proyectos muestran lo anterior: Épsilon y el reciente modelo territorial presentado por la Subsecretaría de Planeamiento del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. En Épsilon, de Claude Della Paolera (2006), se describe el escenario que los nuevos afloramientos de tierra permiten vislumbrar para el futuro. Si se tomara como límite externo la traza del canal Mitre, quedaría una superficie estimada en 12 000 ha (más de la mitad de la CABA actual), que de alguna manera tendería a agregarse a la metrópolis. Asimismo, se prevé el avance del delta hasta el actual puerto de Buenos Aires para 2200, lo que se ve como una oportunidad para hacer una gran reserva natural de tierra. El reciente modelo territorial, presentado por la Subsecretaría de Planeamiento (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2011: diapositiva 14), toma la misma idea de usar el Río de la Plata como reserva de tierra disponible.

Más estricta y específicamente, se identifican cinco espacios abiertos con distintos estatutos en las segunda y tercera coronas del AMBA (mapa 46):

- Los bosques de Ezeiza, que constituyen unas 4 000 hectáreas abandonadas y deterioradas; desde 2009 el Ministerio Federal de Desarrollo Social promueve la recuperación y la puesta en valor de 200 hectáreas del área.
- El Campo de Mayo que, con 8 000 ha, abarca una de las más grandes guarniciones militares del país. Fue adquirido en 1901 por el gobierno nacional como campo para las tropas militares.
- El Parque Pereyra Iraola de 10 000 ha, que fue expropiado en 1949 para hacer un parque público y una Reserva de Biosfera desde 2008 (Vidal, 2007; de Marco, 2013).
- La franja costera del Río de la Plata, cuya superficie se estima en aproximadamente 20 000 ha.
- El delta del Paraná, que en su primera sección se extiende sobre más de 200 km².

Los documentos de planificación consultados reconocen el valor de ellos y promueven, de manera general, su preservación. Además, algunos los insertan en una visión metropolitana. Así el Plan Urbano Ambiental (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 1999: 27) afirma que “las áreas verdes de la ciudad no son sufi-

cientes para atender a la totalidad de la demanda de la población. Si bien en una visión metropolitana la oferta verde para la recreación es significativa con grandes espacios regionales, a nivel local se detectan limitaciones”. Para la Fundación Metropolitana (2010), “es necesario definir y defender un sistema de espacios verdes regionales, aprovechando ventajas propias de la estructuración histórica del espacio metropolitano, así como una política para el borde urbano-productivo metropolitano y la preservación de los espacios ambientalmente estratégicos”.

El mayor de ellos es el delta del Paraná. Es un humedal antropizado desde hace siglos y, a partir de finales del siglo XIX, ha sido codiciado por los porteños como lugar de ocio y residencia. Hoy en día su proximidad al AMBA, su riqueza ecológica, su tamaño y el bajo precio de sus tierras le otorgan una gran atracción ambiental y económica. Las modificaciones esperadas en los medios deltaicos por el cambio climático confirman los desafíos y la complejidad de su gestión y generan preguntas sobre su papel, tanto a escala local como metropolitana.

El delta del Paraná: el “pulmón metropolitano”

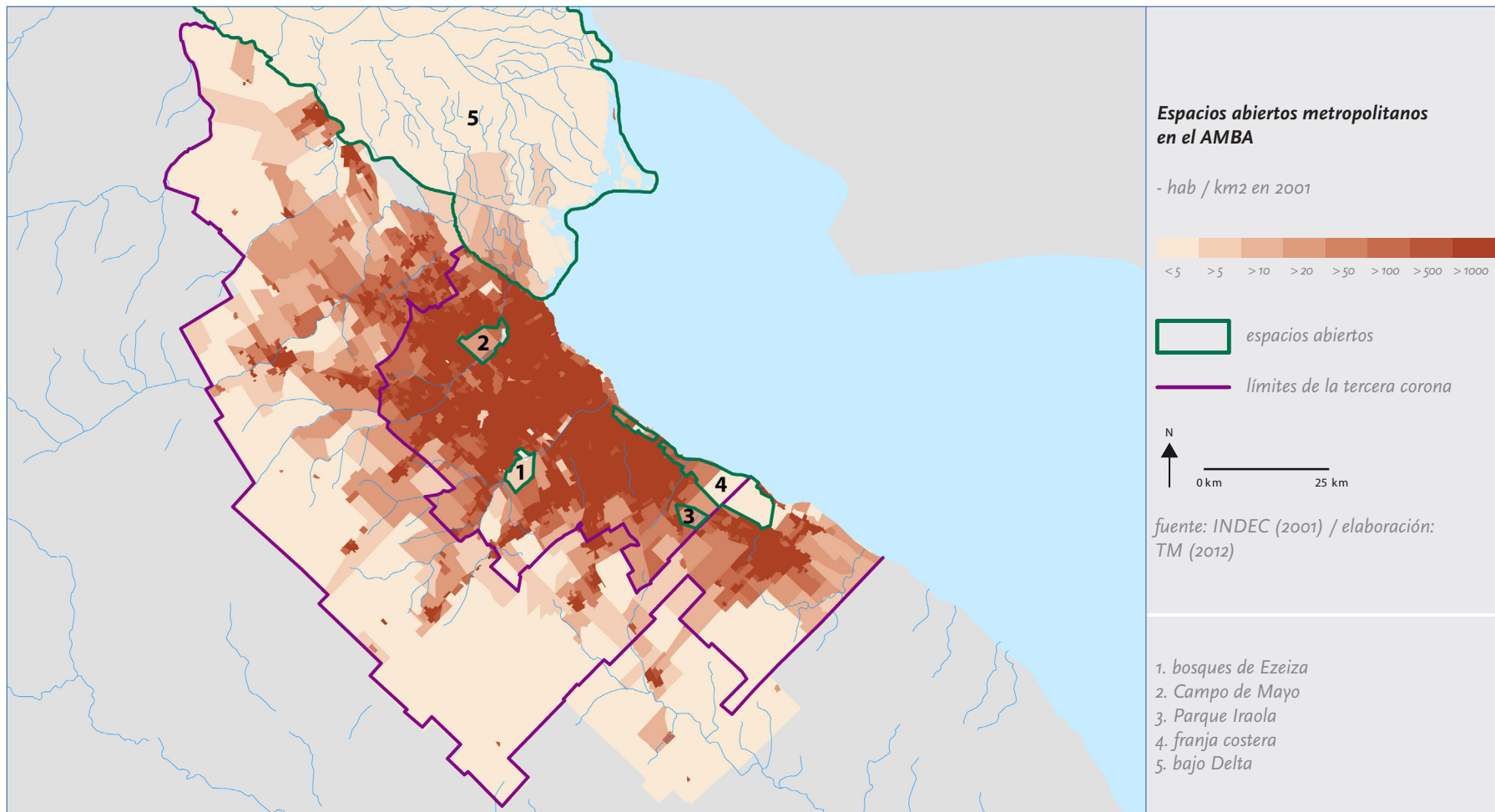
El delta del Paraná se extiende por 400 km en una superficie de unos 17 000 km², entre la ciudad de Diamante y la confluencia de los ríos Paraná y Uruguay, y se divide en delta superior, medio e inferior (Bonfils, 1962). Posee una larga historia de intervención humana, de uso productivo y residencial desde hace varios siglos: casi la mitad de la superficie del delta inferior está transformada por la actividad humana (Kandus & Malvárez, 2002: 92): las actividades forestales ocupan dos tercios de la superficie, la ganadería un 20 % y frutales y cultivos industriales el resto. Se estima que la población del delta está conformada por alrededor de 30 000 habitantes: 10 000 en el delta bonaerense, 20 000 en el entrerriano. Además es uno de los territorios socialmente más vulnerables de la metrópolis. En el mapa 45 el delta se dibuja con una gran claridad a partir de los porcentajes de hogares con algún indicador de NBI.

El delta estaba poblado originariamente por grupos de indígenas guaraníes y tapuyas. En el siglo XVI los jesuitas establecen ahí plantaciones frutales, pero al ser expulsados en 1767, la región queda abandonada. Durante el Virreinato del Río de la Plata, las tierras del delta son utilizadas para abastecer Buenos Aires de recursos naturales. Poco después de la Revolución de Mayo, el Gobierno empieza a interesarse en el territorio, habitado entonces por piratas y gauchos perseguidos. Bajo la presidencia de Sarmiento se lleva a cabo la “colonización” del delta, por lo cual se comienzan a entregar constancias de la posesión de tierras. Se toma conciencia de las potencialidades de estas tierras ubicadas a las puertas de Buenos Aires: es la “invención del delta” (Ruiz Moreno, 2004). El tren desempeña un papel fundamental en este proceso ya que el ferrocarril llega a San Fernando en

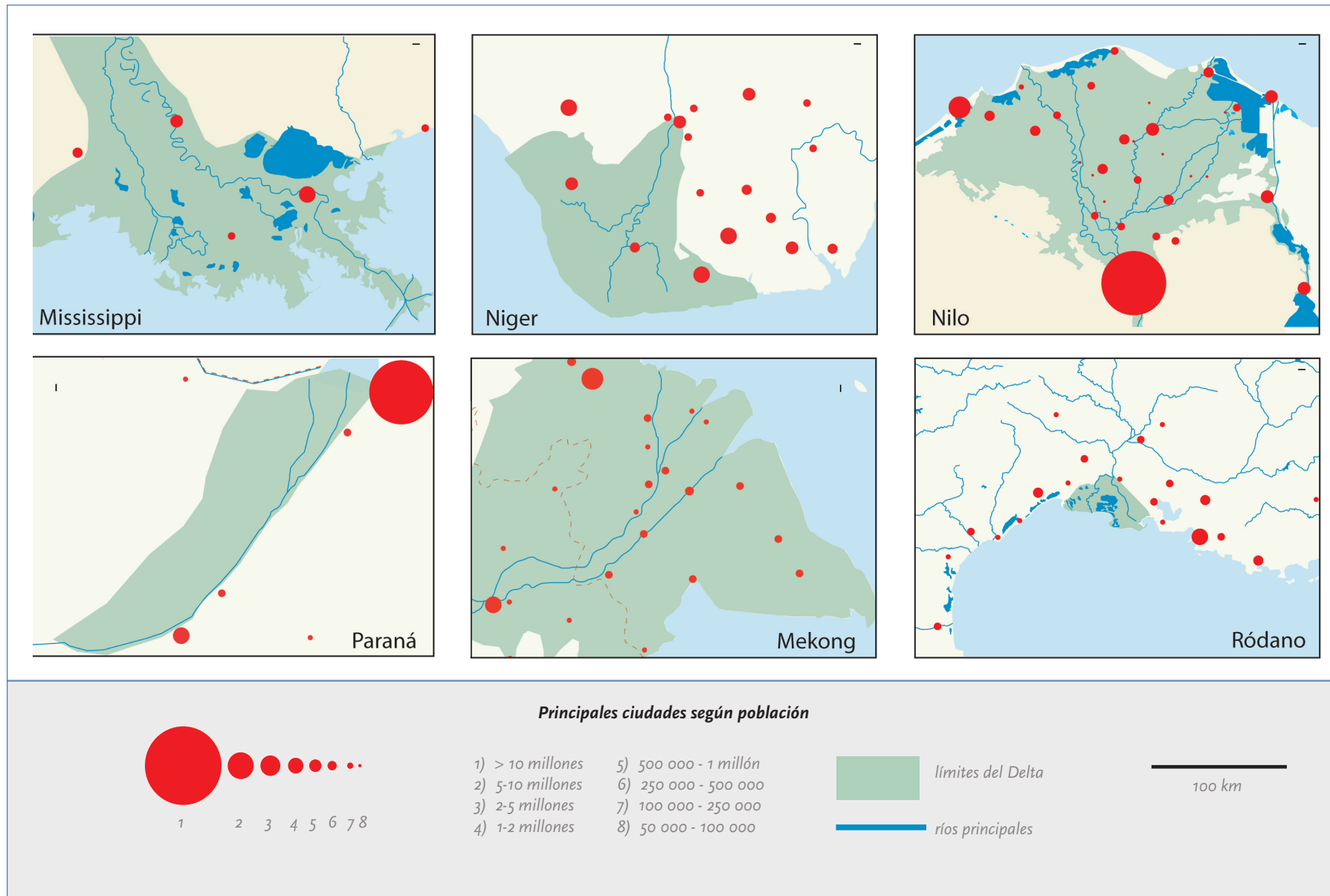
1863 y a Tigre en 1865, lo cual permite paseos diarios desde la Capital y facilita el negocio de productos locales, sobre todo de frutas. Es entonces necesario obtener un conocimiento detallado de la configuración territorial, establecer jurisdicciones político-administrativas y poblar el territorio por medio de flujos migratorios, en su mayoría europeos (Gentile & Natenzon, 1998). Estos objetivos se logran hacia finales del siglo XIX, lo que beneficia a la producción frutícola y horticultora. En la década de 1930 se alcanza el máximo de población del delta con 40 000 habitantes y, en 1940, se dice que “la región isleña está llamada a ser en un futuro no lejano un emporio de comercio, industria y producción de proyecciones enormes para el país” (S. Castillo, 1940: 16). Sin embargo, el crecimiento de otras áreas de cultivos frutales y las crecidas significativas del río Paraná determinan su decadencia. Además, el modelo económico dominante de industrialización no se asume en el delta sino en el eje fluvial industrial en expansión. En consecuencia, mientras que la margen derecha crece y concentra las producciones industriales, el delta pierde sus habitantes y servicios (Natenzon, 1991). Como respuesta se empiezan a aplicar programas de incentivo de reforestación, de mejoramiento técnico de las especies forestales y de mitigación de las inundaciones. Luego, el desarrollo de los puertos privados desde 1990 y el aumento de tránsito de buques de ultramar sobre el Paraná hacen que el delta siga constituyendo uno de los ejes principales de soporte de transporte del comercio argentino. La década se caracteriza también por otras obras de gran escala que mejoran su accesibilidad por tierra mediante la remodelación de la autopista Panamericana, la creación del Tren de la Costa y el emprendimiento de un parque de entretenimientos y casino en Tigre. De forma paralela, se ve el aumento del parque náutico y de las infraestructuras hoteleras. Esto responde a dos fenómenos principales que afectan el bajo delta: el incremento del turismo y el desarrollo de los barrios cerrados.

Ahora bien, el delta inferior es de gran importancia en el mantenimiento de los equilibrios ecológicos, hidrológicos y geoquímicos del Río de la Plata y de la metrópolis. Es, sin duda, el “verdadero pulmón verde” de la región (Provincia de Buenos Aires, 2007a: 142) y las modificaciones inducidas por el cambio climático refuerzan los desafíos de su gestión (Fanchette, 2006; Meyer & Nijhuis, 2014). En efecto, en las regiones metropolitanas, las zonas naturales, en particular los deltas, son afectadas directamente por los cambios planetarios pero están también en posición de aportar soluciones innovadoras, al constituir espacios abiertos indispensables para la durabilidad de las metrópolis. En el caso del delta, se lo puede considerar como una interfaz, una zona de transición entre el eje fluvial industrial y la pampa ondulada, por un lado, y la Mesopotamia menos urbanizada, por otro.

Una comparación con cinco deltas del mundo (mapa 47), equivalentes en superficie (salvo el Ródano), muestra que el Paraná es el menos urbanizado, si se compara el “nivel de urbanización” (presencia de ciudades superiores a 50 000 hab.).



Mapa 46. Espacios abiertos metropolitanos en el AMBA



Mapa 47. Comparación entre seis deltas

Con el Ródano, es el único que no cuenta con ninguna ciudad en su perímetro deltaico. Pero también es el único, con el Nilo, con la presencia de una metrópolis superior a 10 millones de habitantes a proximidad. Es una situación específica donde el río y el delta desempeñan un papel de interfaz crucial entre dos medios: sobre la margen derecha del Paraná, el corredor como zona de mayor dinamismo productivo del país y la pampa productiva; sobre su margen izquierda, el delta como humedal con condiciones predominantemente silvestres y una densidad de población inferior a 2 hab./km². Ahí aparece claramente su potencial como reserva natural. Pero es sobre todo un espacio vulnerable, donde los desafíos territoriales, económicos, ecológicos y sociales son importantes, y donde las amenazas y las presiones biofísicas son múltiples.

En un desplazamiento conceptual de la metrópolis, de su corazón a sus márgenes, el delta es un elemento bisagra en la visión del territorio metropolitano. No es una tarea fácil ya que se trata de un espacio insólito para la planificación.

Un espacio insólito y complejo de planificar

Multiplicidad de actores y de escalas

La configuración multiescalar, las distintas divisiones administrativas del delta y el carácter internacional del río Paraná se acompañan de la presencia de numerosos protagonistas implicados: el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de Cuenca del Plata, la Dirección Provincial para el Desarrollo del Delta Bonaerense, el OPDS, la Dirección Provincial de las Islas, el Conindelta, el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) y los servicios municipales, entre otros. En cuanto al poder de la policía, la Prefectura Naval Argentina comparte sus prerrogativas con la policía de las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos y Santa Fe, las prefecturas de la zona del Río de la Plata y la zona del delta y las de cada municipio.

Esta multiplicidad de actores ha tenido consecuencias en el desarrollo de varias obras en el delta, especialmente en el caso de Colony Park. Todo se hizo sin permiso y con mucha confusión. Los tres organismos públicos encargados de habilitar un emprendimiento de tal escala afirmaron que Colony Park no estaba en condiciones de empezar sus obras. Esta situación revela la falta de control de los oficiales responsables de la zona así como la mirada evasiva de la Prefectura Naval.

Una difícil puesta en valor. El rol de los municipios.

La facilidad para marcar las grandes etapas del uso y de la evolución de la visión del delta no refleja las dificultades que enfrentan las instancias públicas al consid-

erar este espacio. Desde mediados del siglo XX hasta la década de los 1990, el lema de los documentos de planificación era la modernización del delta, mientras que desde los 1960 hasta finales de los 2000 fue su “desarrollo” y “fomento”. En cambio, desde hace una década se promueve su “conservación” y “aprovechamiento” (figura 51). Lo anterior nos hace sostener el argumento de que el delta es un espacio atípico e insólito para las instancias públicas. Esto explica, en cierta medida, por qué ha habido varias declaraciones de intención sobre la organización del delta que en la práctica no han tenido mucho éxito. La ley nacional 18 000 de 1968, que divide el delta en seis secciones, es meramente administrativa (Bautista, 1986); el Estudio integral para el desarrollo del Delta del Paraná Bonaerense de 1972 y el Plan de acciones en el Delta bonaerense de 1986, preparado por el Consejo Federal de Inversiones, fueron papel mojado. Las acciones de la Corporación de Fomento del Delta Bonaerense (Corfodelta) en 1993 para “realizar la planificación, promoción y ejecución de la política de desarrollo integral de la región, estimulando la iniciativa privada y de las instituciones intermedias de productores” terminaron seis años después, cuando el gobernador de la Provincia decidió disolver todos los entes autárquicos. La Corfodelta quedó como una asociación limitada que actualmente no tiene presupuesto; pudo producir el Plan estratégico para el desarrollo del Delta bonaerense de 1997 pero no fue ejecutado. Finalmente, a nivel municipal tampoco se identifican medidas claras y fuertes. Gentile y Natenzon (1998: 77) sintetizan que las municipalidades del delta “no se han caracterizado por desarrollar políticas específicas para la zona insular, la que ha quedado relegada en relación a las inversiones y las acciones que se llevan a cabo en tierra firme”. El Consejo intermunicipal del Delta (Conindelta), creado en 1983 como organismo unificador que reúne a los intendentes de los nueve partidos bonaerenses del delta, carece de recursos y no dispone de una sede permanente. Su principal función es el cobro y la distribución del canon que pagan las empresas areneras de la costa del Paraná para obras, que equivale a menos de USD 20 000 por municipio.

Balance: una comparación entre 2011 y 2015. ¿Solamente declaraciones de buenas intenciones?

Poco ha cambiado desde la Declaración de Gualeguaychú (1987) que establecía que el delta del Paraná era “uno de los deltas más importantes del mundo. Lamentablemente, desde hace décadas esta región es escenario de una creciente postergación producto de la carencia de una política de desarrollo integral que potencie sus inmensas posibilidades”. En 2011, habíamos identificado los documentos impulsores, que no habían podido producir una medida fuerte, pero proponían actuar a nivel regional y de manera participativa. Cuatro años después, en 2015, las expectativas no se han realizado.

Plan	Año	Autor-comanditario
<i>Ley 18 000</i>	1968	<i>Ley provincial</i>
<i>Estudio integral para el desarrollo del Delta del Paraná Bonaerense</i>	1972	<i>Latinoconsult-Ministerio de Economía, Provincia de Buenos Aires</i>
<i>Creación Conindelta</i>	1983	<i>Ley provincial</i>
<i>Plan de acciones en el Delta bonaerense</i>	1986	<i>Consejo Federal de Inversiones</i>
<i>Declaración de Gualeguaychú</i>	1987	<i>Candidatos (electos) a Gdor. por el Partido Justicialista de las Provincias de Buenos Aires, Cafiero, y de Entre Ríos, Busti</i>
<i>Creación Corporación de Fomento del Delta Bonaerense</i>	1993	<i>Decreto provincial</i>
<i>Plan estratégico para el desarrollo del Delta bonaerense</i>	1997	<i>CORFODELTA-Ministerio de Economía, Provincia de Buenos Aires</i>
<i>Plan Integral Estratégico para la Conservación y Aprovechamiento Sostenible</i>	2008	<i>Provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos y Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación</i>
<i>Conservación de los humedales y los modos de vida asociados en el Delta del Paraná</i>	2010	<i>Wetlands International</i>
<i>Conservación, Aprovechamiento Sostenible y Ordenamiento Ambiental del Territorio del Delta Bonaerense</i>	2011	<i>Organismo provincial para el desarrollo sostenible</i>

Figura 53. Principales documentos de planificación del delta

El Plan Integral Estratégico para la Conservación y Aprovechamiento Sostenible (PIECAS) de 2008, firmado entre las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos y la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, fue pensado para funcionar como una herramienta de ordenamiento territorial de la región. En 2010 ha comenzado a avanzar, lentamente, y marca un compromiso de las tres provincias y de la Nación. En 2013 fue publicado el documento final¹⁰⁹ que propone lineamientos y recomendaciones. A nuestro juicio, son muy generales o tecnocráticos.

El proyecto “Conservación de los humedales y los modos de vida asociados en el Delta del Paraná” fue llevado a cabo por la oficina en la Argentina de Wetlands International desde 2010. Apoyando el PIECAS, buscó promover un debate con los actores clave en áreas prioritarias del delta sobre la importancia de conservar los servicios de los humedales y avanzar en propuestas productivas sustentables. Dio lugar a varias publicaciones técnicas sobre actividades productivas en el delta.

La iniciativa de ley provincial de “Conservación, Aprovechamiento Sostenible y Ordenamiento Ambiental del Territorio del Delta Bonaerense”, propone integrar todos los municipios de la zona, aunque, como vimos, provoca discusiones en su etapa de formulación. En 2015 no se encuentra ninguna noticia más de la iniciativa.

Finalmente, la ley 26 331 de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos, aprobada por el Congreso Nacional a finales de 2007, es el marco normativo actual para toda intervención sobre los bosques del país. Sin embargo, a seis años de su sanción, la provincia de Buenos Aires –la única provincia del país en esta situación– aún no ha oficializado su Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos. Como dijimos antes, es la única en esta situación. La legislación aprobada regula la protección ambiental para el enriquecimiento, la restauración, la conservación, el aprovechamiento y el manejo sostenible de los bosques nativos, así como de los servicios ambientales que estos brindan a la sociedad. También, establece la necesidad de que cada una de las provincias realice un ordenamiento territorial de sus bosques nativos mediante un proceso participativo y crea el Fondo Nacional para el Enriquecimiento y la Conservación de los Bosques Nativos. El eje central de la normativa se basa en el ordenamiento ambiental del territorio, orientado hacia la conservación de las áreas de mayor valor y la organización de las actividades productivas en áreas con mediano y alto grado de impacto antrópico. En este marco, una de las primeras acciones llevadas a cabo por el OPDS fue la elaboración de un mapa de bosques nativos. Se agruparon los partidos en cinco

¹⁰⁹ Disponible en:

http://obio.ambiente.gob.ar/multimedia/files/PIECAS_%20DOCUMENTO_%20FINAL_%20V_%202013.pdf.

categorías, donde una de ellas corresponde al “Delta” conformado por el borde deltaico de los partidos de San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Baradero, Zárate, Campana, Tigre, San Fernando y Escobar. Según las especificaciones, el medio no debe transformarse pero puede ser hábitat de comunidades indígenas. Será interesante ver cómo sigue el proyecto.

En conclusión, desde hace varios siglos, el bajo delta del Paraná participa de la construcción del AMBA y, hoy en día, es un espacio muy codiciado, social y ecológicamente frágil frente a los procesos de metropolización. La debilidad de la gestión ambiental y territorial a distintas escalas, la dificultad de categorización, la ausencia de una política clara de gestión, la atomización de las responsabilidades (en el sentido de *accountability*¹¹⁰) de los numerosos actores y la vulnerabilidad de los isleños acreditan la idea de que el delta es “tierra de nadie” y generan abusos por parte del sector privado. Hoy son pocos los que quieren un delta virgen de toda antropización. La pregunta fundamental se relaciona entonces con el grado y la naturaleza de las intervenciones del negocio inmobiliario. En este marco, la reflexión acerca del ordenamiento del delta marca una evolución positiva por medio de los logros puntuales de la sociedad civil. Sin embargo, la mejor propuesta es sin duda evitar la multiplicación de los documentos y la dilución de las responsabilidades.

¿Cómo superar esta situación?

Como vimos, el desafío, por lo tanto, es integrar el Paraná y su delta en la planificación metropolitana: se trata de superar las tensiones entre su planificación parcial e ineficiente, la poca legibilidad de los espacios protegidos, el hecho de que sea un espacio muy codiciado, por su riqueza ambiental y la presencia de poblaciones muy vulnerables. Dos pistas emergen de lo anterior.

La primera se basa en el hecho de que la visión del futuro del delta no es compartida por todos los actores: esquemáticamente se opone una visión naturalista a una visión pragmática. A mediados de 2011, el OPDS lanza un proyecto de ley provincial de “Conservación, Aprovechamiento Sostenible y Ordenamiento Ambiental del Territorio del Delta Bonaerense”, que apunta a hacer del delta un espacio natural protegido de toda intervención. Se les pide a los municipios integrantes del delta bonaerense que participen de la elaboración del proyecto de ley mediante un foro. Hasta ahora, solamente el municipio de San Fernando, que abarca la Reserva de Biosfera Delta, hizo pública su posición, claramente en contra del proyecto de ley. En particular, critica la idea de mantener la insularidad y defiende la construcción de obras de trasbordo entre el continente y las diferentes islas¹¹¹. Esta

¹¹⁰ El inglés distingue entre *responsibility* y *accountability*; éste último se refiere a la “obligación de rendir cuentas” e introduce la idea de que esta obligación no se puede compartir.

¹¹¹ “El proyecto propone, a contramano de la historia y el sentido común, la prohibición de uso de

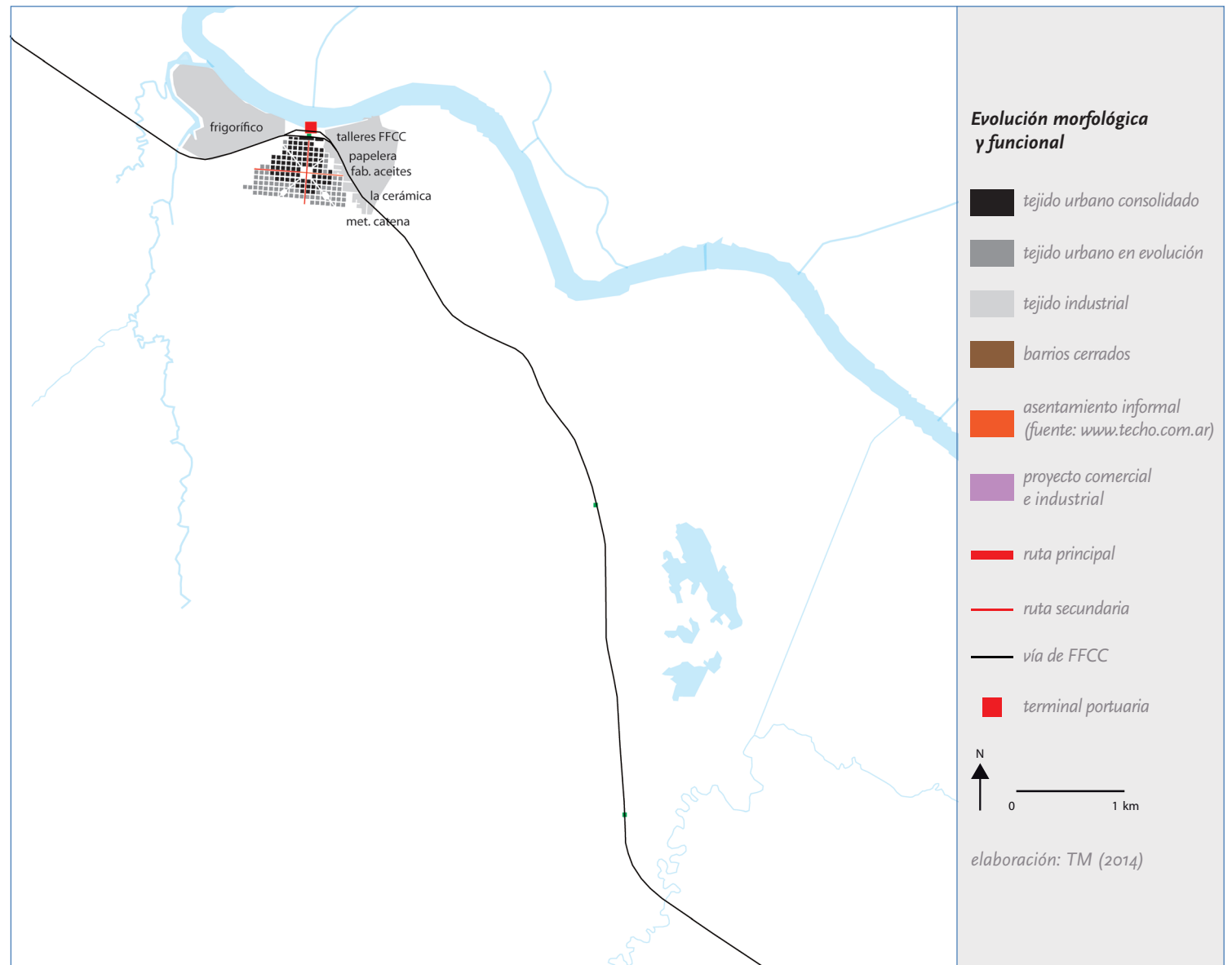
oposición evidencia dos elementos. Primero la situación particular del partido de San Fernando: su parte continental está urbanizada e integrada al conurbano de Buenos Aires, mientras que su parte deltaica está totalmente separada y alejada de los procesos de metropolización; se encuentra cubierta por una reserva de biosfera y aislada de los megaemprendimientos. Segundo y sobre todo, muestra las relaciones complejas entre los municipios y la provincia, y las diferencias de visión entre los municipios en cuanto a su situación deltaica. **Por lo tanto, sostenemos que una cooperación profunda entre los municipios del delta es necesaria, antes que cualquier medida propuesta a un nivel jerárquico más alto.**

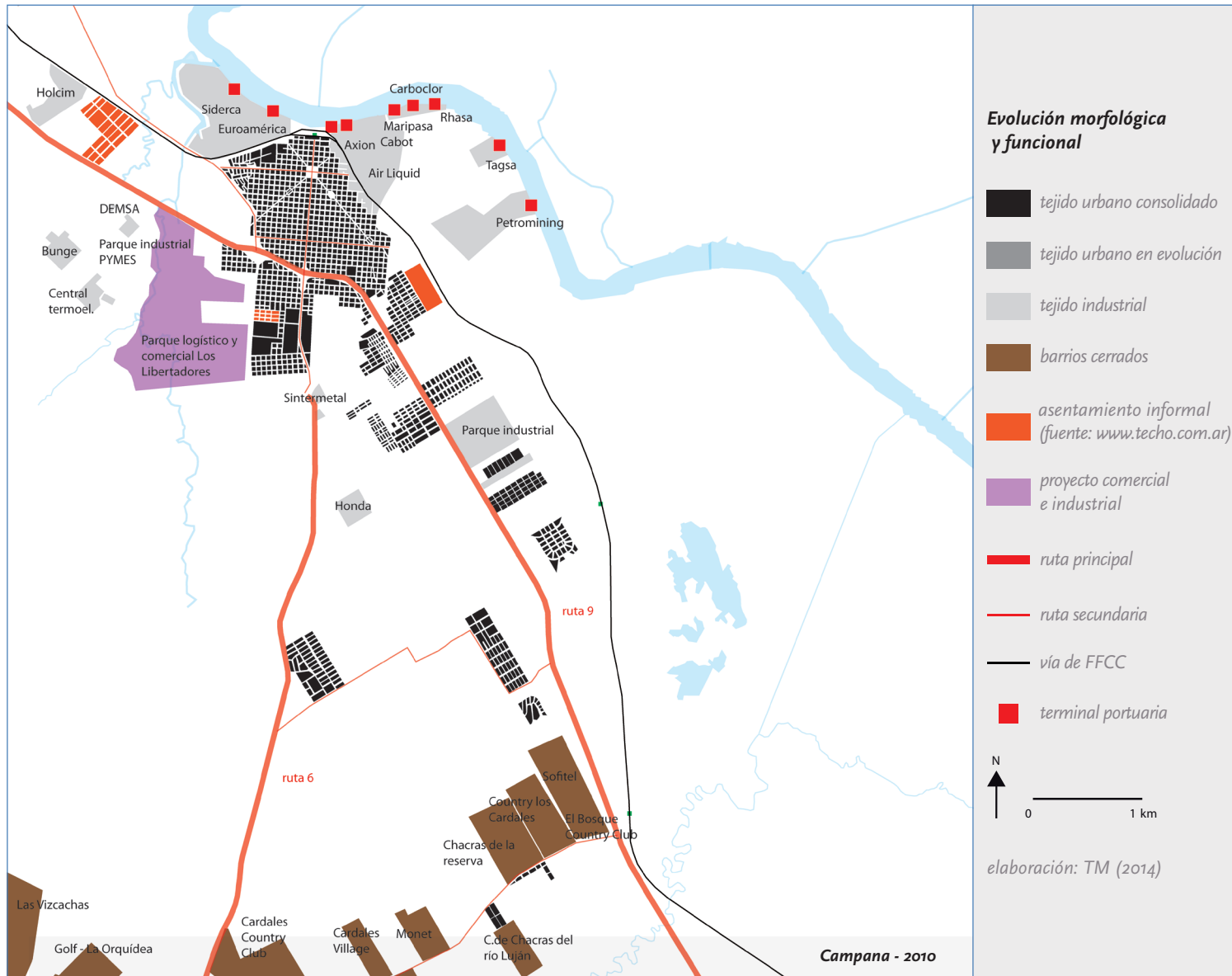
La segunda pista observa que los modos de gobernanza son concebidos para territorios bien delimitados (Estèbe, 2015). ¿Cómo entonces imaginar herramientas de regulación para los espacios con límites fluctuantes y el interterritorio? Estèbe (2015: 21) plantea la pregunta de darle más importancia al espacio que a la población. Vanier (2000) sostiene la misma idea: hay que encontrar otras legitimidades más allá que aquellas ligadas al suelo y por lo tanto inventar otra relación entre poder y territorio, en una visión posfuncionalista. Es decir hay que adaptarse a la geometría variable de los perímetros de competencia, a las discontinuidades, al sistema de actores múltiples, entre los cuales los municipios son los que ya existen y perduran.

En efecto, hoy en día, las modalidades de gobernanza territorial se conciben para espacios bien delimitados (Cattan & Fretigny, 2011). Ahora bien, la magnitud de las redes y de los flujos en las estructuraciones territoriales impone dejar de pensar en términos de “perímetros pertinentes” y las políticas territoriales deben extraerse de la localidad en la cual se encuentran encerradas. Es lo que Estèbe llama la construcción de territorios “consistentes”, capaces de concluir entre ellos acuerdos estratégicos. Propone inspirarse en el Reino Unido y en el *duty to cooperate*, incluido en la nueva ley nacional de planificación de 2011 (*Localism Act*) y que obliga a cada autoridad de planeamiento a examinar con sus vecinos los temas que salen de su perímetro administrativo y dar la prueba concreta que llevó a cabo este ejercicio (Estèbe, 2015: 71). Si no es el caso, la autoridad de tutela no acepta el documento de planeamiento. Es un proceso eficiente: más que crear perímetros concretos, vuelve pertinente el perímetro administrativo. También, en paralelo, es necesario considerar el Paraná a una escala más grande, la del río que estructura una ciudad.

automotores, la construcción de puentes o túneles e incluso de otros sistemas de trasbordo entre el continente y las diferentes islas. La propuesta podría ser risible si no se estuviera hablando del principal eje vial carretero del Mercosur y la principal región productiva forestal de la Provincia de Buenos Aires”, posición de San Fernando.

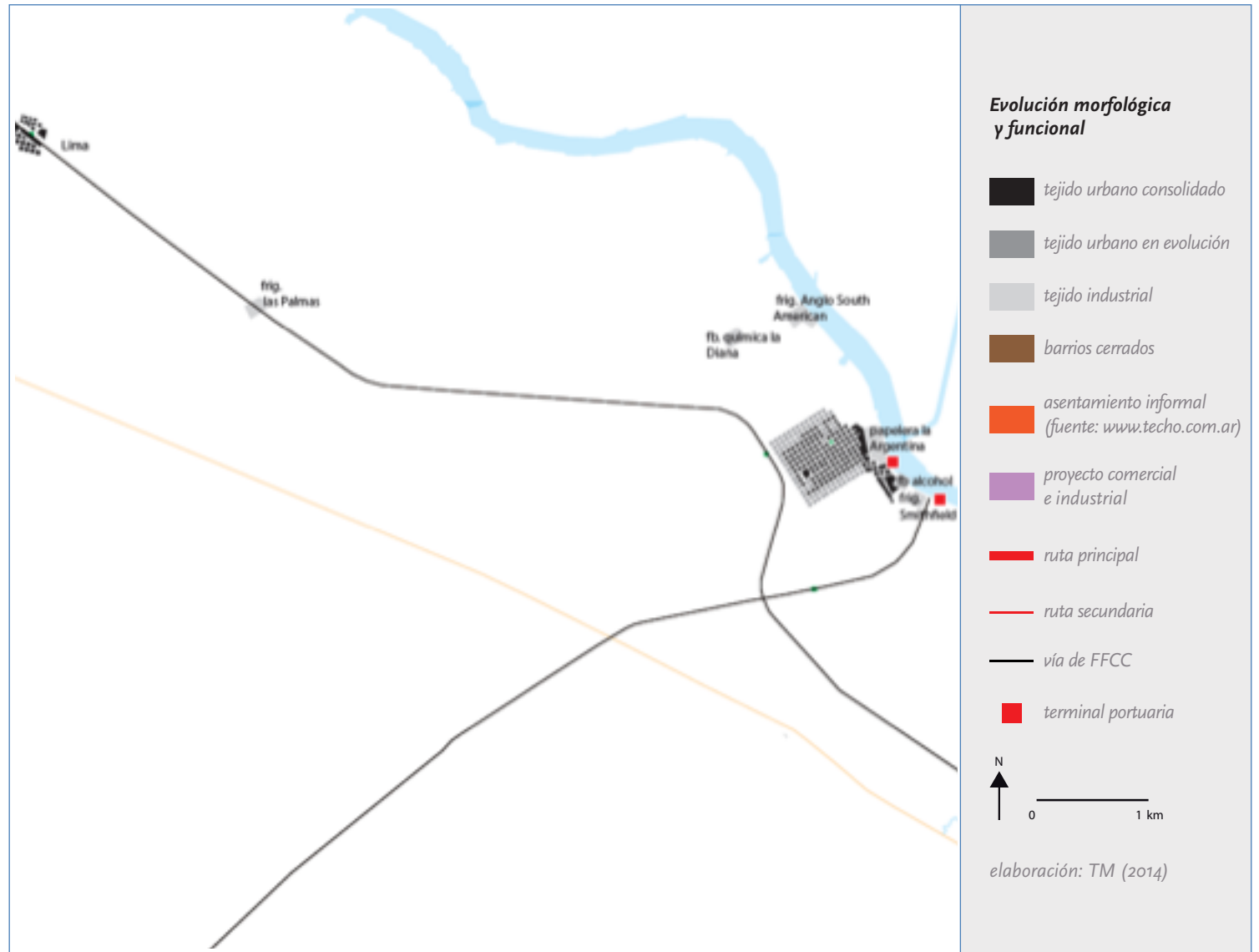
Campana.
Fines del siglo XX

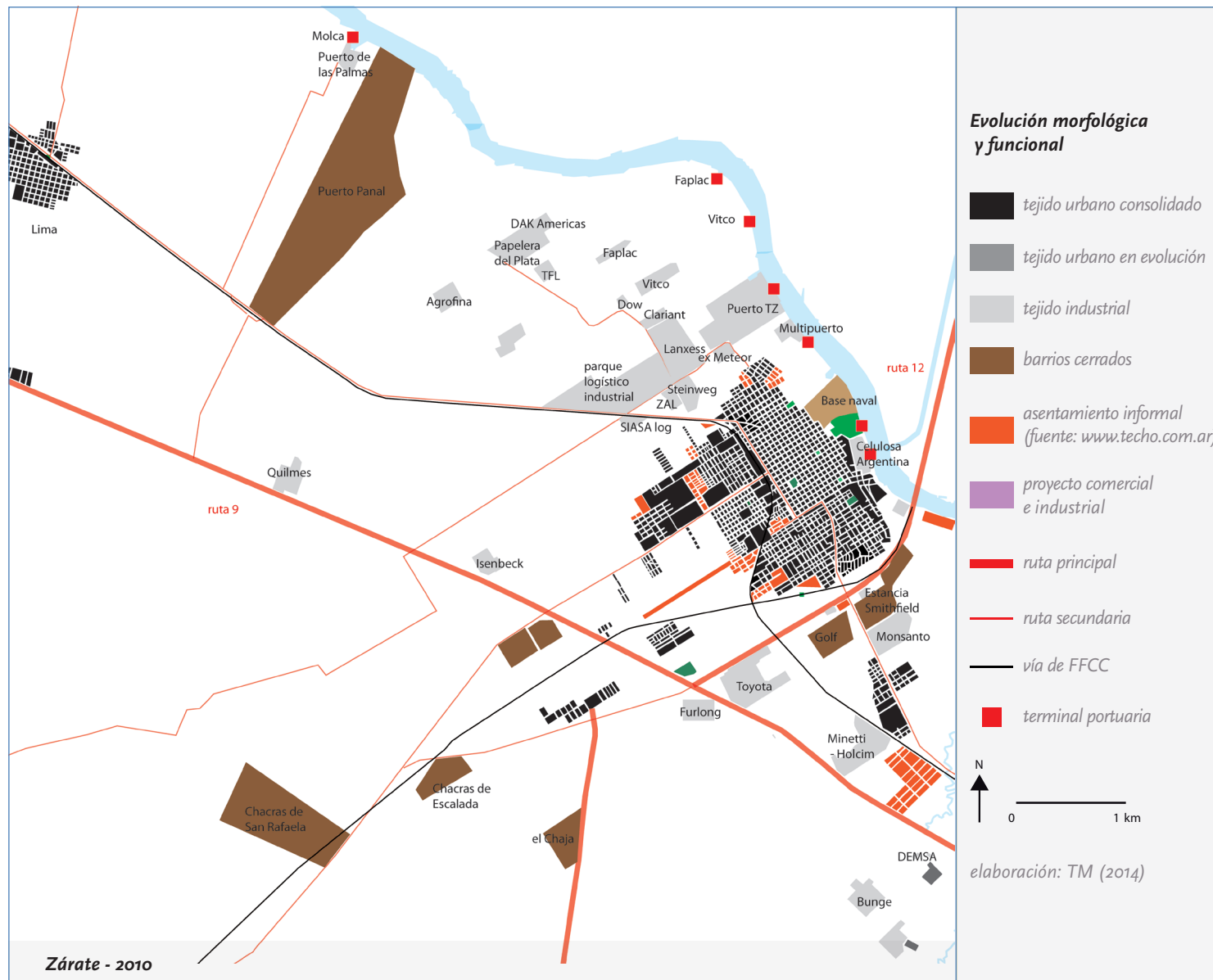




Mapa 48.
Evolución morfológica
del tejido urbano e
industrial en Campana

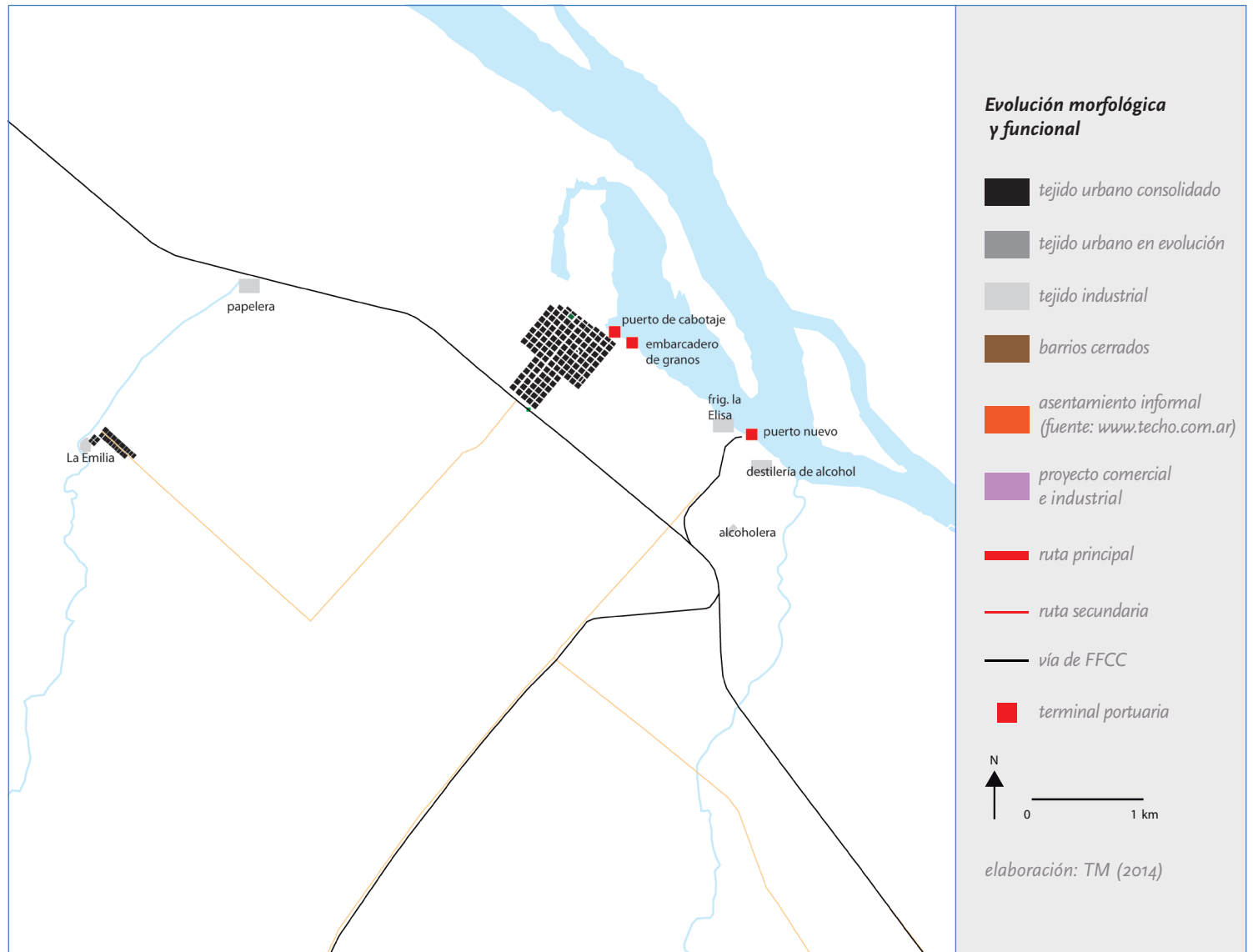
Zárate.
Fines del siglo XX

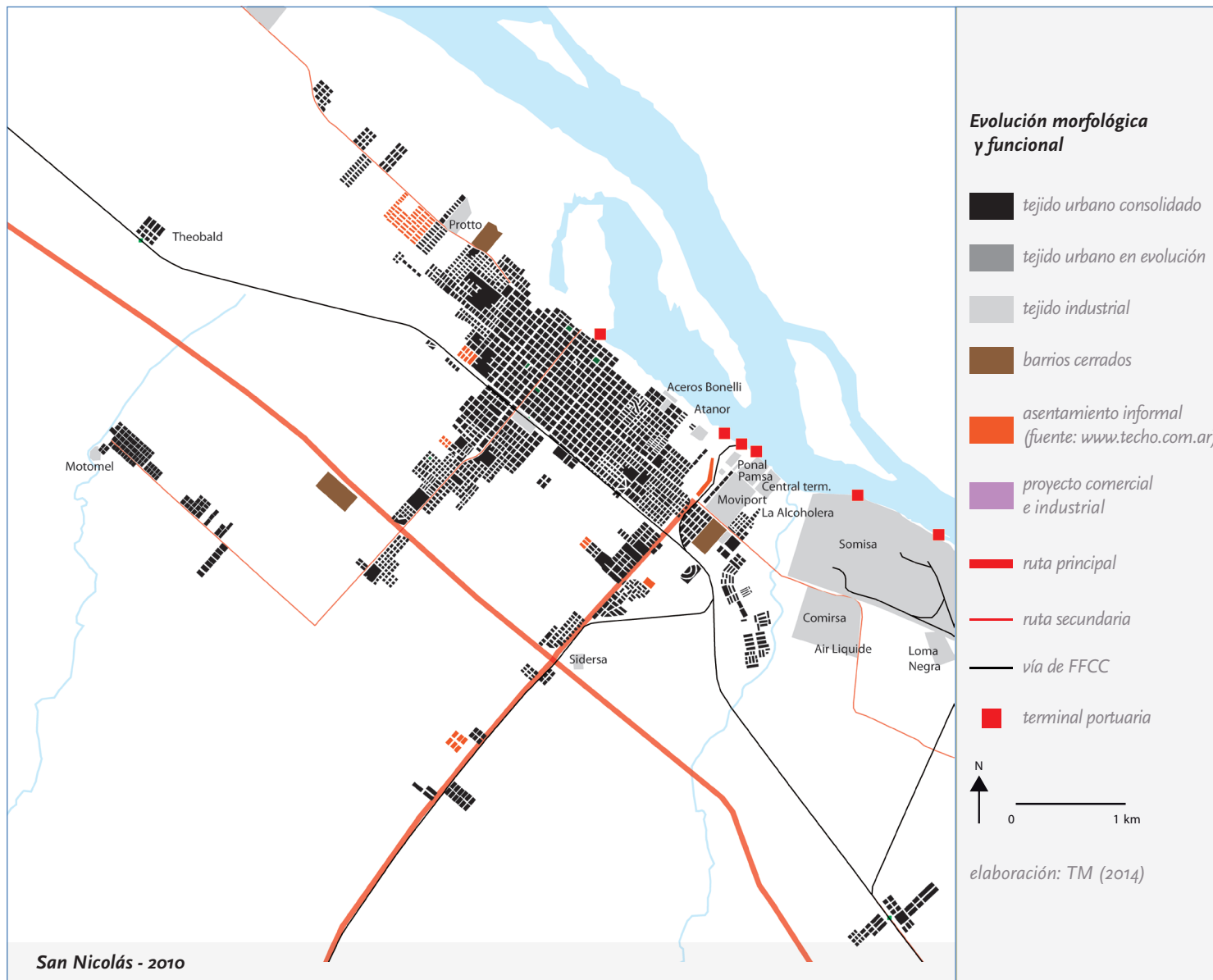




Mapa 49.
Evolución morfológica del
tejido urbano e industrial
en Zárate

San Nicolás.
Fines del siglo XX





Mapa 50.
Evolución morfológica del
tejido urbano e industrial
en San Nicolás

Foto 41.
El Paraná en Baradero.
Massin, 2011



Foto 42.
Balneario a orillas
del Paraná en Baradero.
Enbaradero, 2015



Foto 43.
El Paraná en Campana.
Massin, 2010





Figura 54.
El contacto ciudad
– río en Campana.
Fuente: imagen google maps.
Escala: 1:20.000. ↑ Norte

2. Escala local del Paraná: el río como “transición”

Todas las ciudades del corredor se encuentran a orillas del Paraná (Paraná de las Palmas en Campana y Zárate; un brazo menor en Baradero; Paraná en San Pedro, Ramallo, San Nicolás y Villa Constitución). Si bien en San Pedro, Baradero y Zárate ha habido buenos proyectos de recalificación de la costanera, la puesta en valor del río en sus segmentos urbanos no es suficiente.

Un desarrollo urbano que integre el río

En los mapas 48, 49 y 50 se presenta la evolución morfológica y funcional del tejido urbano e industrial en Campana, Zárate y San Nicolás, en dos fechas, a fines del siglo XIX y en 2010¹¹². Se observa la existencia de un mismo modelo, con variantes. Como es sabido, la presencia de las industrias a lo largo del río se explica

por razones prácticas: su localización es un hecho histórico, contemporáneo de la creación de las ciudades y eso nunca ha cambiado. El tejido urbano, a su vez, se ha expandido del otro lado, para llegar hasta la autopista 9. Es muy claro en Campana y Zárate, pero menos en San Nicolás, donde la ribera es más pequeña. Las ciudades le dan la espalda al río y hay pocas conexiones entre las dos orillas (solo por barcazas; la ruta 12 en Zárate no es una excepción, ya que es una ruta pensada para velocidades altas, no tiene ninguna escala “humana”).

Sin embargo, los usos del río existen. Muchas veces son recreativos; en Baradero y San Pedro en particular, es una dimensión muy fuerte (véanse las fotos 42, 43 y 44). Con pocos esfuerzos y proyectos de escala reducida, se puede mejorar la integración del río y de sus bordes a la ciudad. Pero pasa también por una toma de conciencia de los vecinos y de los responsables políticos.

¹¹² En el anexo 6 el esquema existe para cuatro fechas: fines del siglo XIX, 1950, 1975 y 2010.

Un desconocimiento del valor del río por parte de los vecinos y un desinterés por el poder municipal

Tomamos el ejemplo de Campana, donde en 2007 llevamos a cabo 56 encuestas sobre la visión de los campanenses sobre su ciudad y las islas del delta (Massin, 2008). Contaban con cuatro partes: las preocupaciones de los habitantes, el conocimiento de las islas, la imagen de las islas, y las esperanzas y expectativas en cuanto a las islas. Un tercio de la gente nunca fue a las islas, otro tercio ha ido algunas veces y el último tercio va seguido. Son cifras bajas, ya que las islas se encuentran a poco metros del casco urbano. Desvela una falta de interés, una carencia de comunicación y las dificultades para acceder a las islas. Para caracterizar las islas, el 64 % de los adjetivos usados son positivos, 8 % negativos. El 21 %: tranquilas, agradables, silenciosas, el 13 %: sin contaminación, el 12 %: naturales, ecológicas. Estas cifras confirman las tendencias de la encuesta de 1999 (Municipalidad de Campana, 1999), que concluía la construcción histórica de Campana alrededor de un sistema dicotómico, oponiendo lo rural a lo urbano, la naturaleza al progreso. Así aparece la necesidad de no considerar más el río como límite o barrera, sino como medio. Pasa por el desarrollo del vínculo entre la parte continental y la parte deltaica, con el río como elemento unificador. Por ahora, toda la ciudad le da la espalda al río: solo existen cinco cuerdas en contacto “directo” (figura 52).

Pistas para una integración ciudad-río

En muchas ciudades del mundo, el río está visto como un elemento central de la planificación urbana (véanse los casos de Londres, Filadelfia, Lyon o Nantes). En Argentina, los ejemplos de Rosario o Posadas son pistas interesantes. Para Forget (2012) y Galimberti (2014), la ciudad de Rosario resulta ser un caso emblemático de políticas públicas en la transformación del frente costero por la “recuperación ribereña”, desde un punto de vista recreativo, turístico, cultural, residencial y comercial. Después de la transferencia de la administración portuaria a la Provincia de Santa Fe en 1992, la ciudad de Rosario heredó una parte importante del puerto inutilizado en la parte central de la ciudad. La municipalidad aprovechó esta situación y transformó buena parte de los baldíos portuarios, donde integró equipamientos culturales y de ocio en los parques: paseo ribereño, Museo de Arte Contemporáneo en lo que fue una planta de acopio de granos o talleres culturales en los antiguos talleres de la estación del ferrocarril Belgrano. En Posadas, el proyecto urbano de frente fluvial consolida un frente costero que promueve el desarrollo urbano a partir de un sistema de parques, equipamientos culturales, recreativos, residenciales y de servicios. El objetivo es proteger y mantener las grandes extensiones de nuevos parques, potenciar las riquezas naturales, culturales e históricas y aprovechar la excelente posibilidad de una renovación urbana.

Ahora bien, en las ciudades del corredor, se trata de casos complejos por los cortes muy fuertes producidos por las infraestructuras y los predios portuarios. Sin embargo, sostenemos que hay muchas posibilidades para mejorar la situación, si comienza a considerarse el río como lugar de recreo y de potencial patrimonial. Eso implica una reflexión profunda sobre las nociones de fachada, paisaje, acceso, paseo, tratamiento de la ribera, carácter mixto de los usos, barranca como elemento del paisaje, que no detallamos aquí, pero que los arquitectos pueden apropiarse. Además se abre una reflexión sobre la integración de los puertos y de las industrias en el paisaje urbano.

3. Conclusión del capítulo: ¿llegó la oportunidad? La articulación local y regional a través de un objeto concreto

El Paraná, como delta y como río, es un elemento ineludible del futuro del territorio metropolitano y una gran oportunidad para una gestión metropolitana sustentable y **coherente a varias escalas**. En primer lugar permite abarcar una escala que integre las dos áreas metropolitanas así como el corredor. En segundo lugar es urgente actuar ya que los episodios climáticos agudos, que recientemente ocurrieron en la región, están directamente ligados a los equilibrios del delta (inundaciones en La Plata y en el AMBA de 2013, inundaciones en la Provincia de Buenos Aires en 2015 y 2016, episodios cada vez más frecuentes de lluvias y tormentas de tipo tropical, entre otros). Dado que un cuarto de la superficie del Gran Buenos Aires pertenece a áreas inundables (Pírez & Ríos, 2008), el Paraná desempeña un papel central en el manejo de estas vulnerabilidades. En tercer lugar nos parece fértil aprovechar la “virginidad” institucional del delta, donde las presiones políticas son menos fuertes que en las áreas metropolitanas.

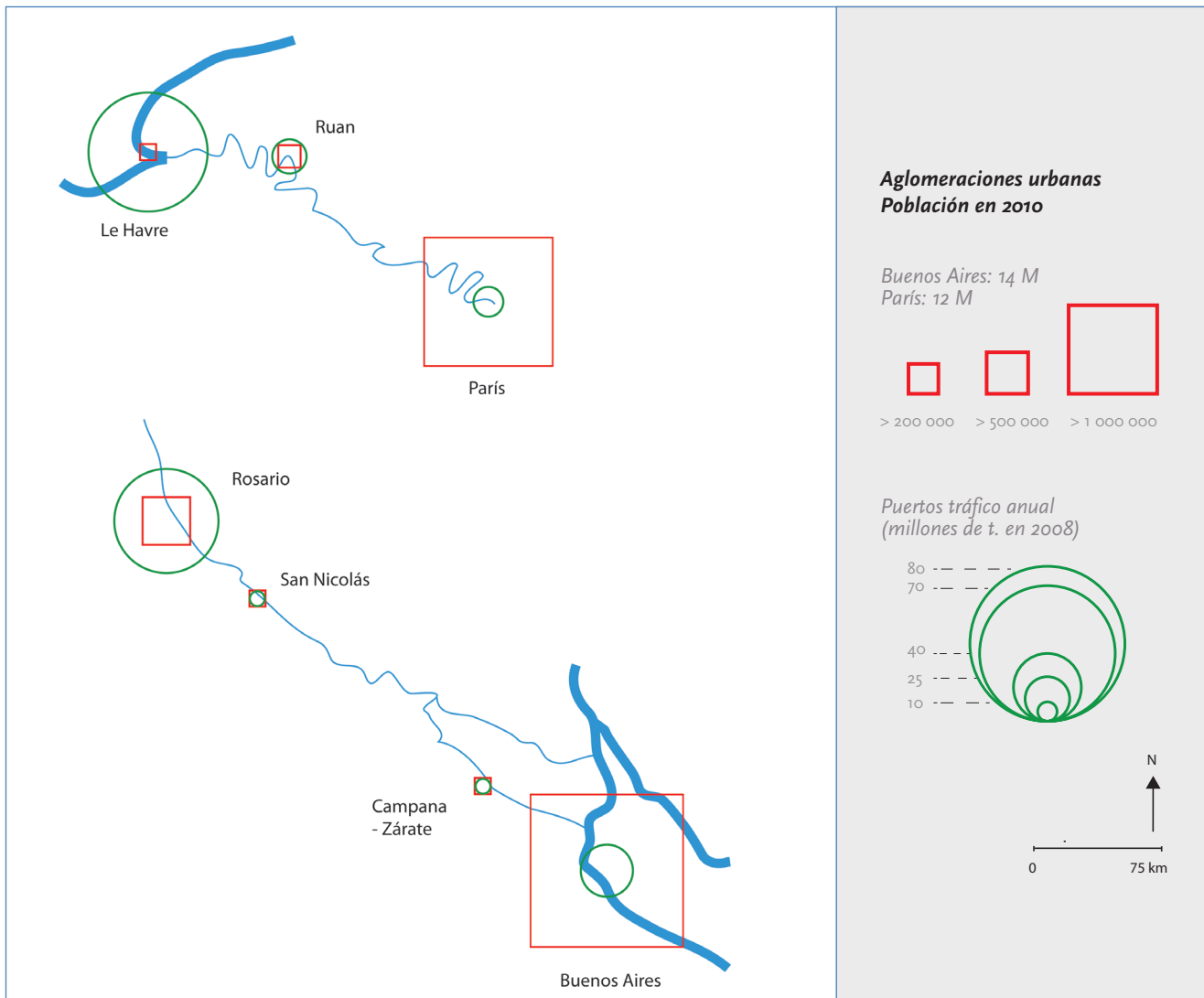


Figura 55.
París y el Sena, Buenos Aires y el Paraná

XII. La dimensión política: representar la metrópolis

En la segunda parte vimos los límites de la “puesta en esquema” del territorio metropolitano. Una de las razones son las dificultades conceptuales de pensar y concebir este territorio en su globalidad y su complejidad. En efecto, las metrópolis son por esencia objetos difíciles de representar y de fijar en un dibujo: lo que las define es precisamente su naturaleza cambiante que hace que nunca es posible tener una representación cartográfica o paisajística estable. Grumbach (AIGP, 2014) remarca que, después de un umbral estimado en 10 millones de habitantes, el desafío de representación de las metrópolis es imposible: plantean un problema específico de representación ya que generan sistemas demasiado complejos para ser reducibles a la escala de un cerebro humano. Específicamente en el caso del corredor metropolitano, vimos que se trata de un territorio a la vez fluvial, natural, industrial, portuario y urbano. Por lo tanto se constituye alrededor de elementos a la vez lineales y continuos (río, litoral), puntuales o difusos en archipiélago; de este modo está sometido a diferentes lógicas de planificación y es difícil privilegiar una, así como llegar a una coherencia. De ahí surgen dos riesgos.

El primero es hacer abstracción de la importancia de una representación comparada de la realidad metropolitana, que condiciona la acción: si no se logra entender y figurarse la metrópolis, es imposible ponerse de acuerdo sobre como y para que cambiarla, ni interpretar los desafíos de planificación y de gobernanza. En consecuencia estamos convencidos de la necesidad de construir la representación de la “metrópolis bonaerense”, su proyecto económico, social y medioambiental, su identidad y su imagen.

El segundo es “pensar mal” el espacio, en una visión demasiado descendiente, que no permita abarcar la complejidad territorial. Vanier (2013) indica que se tiende excesivamente a buscar un nuevo territorio de la metrópolis, que en realidad es demasiado complejo, discontinuo y multiescalar como para “calzar” en un territorio unificador. De ahí surge la pregunta de la buena escala de acción.

El caso de la metrópolis parisina, ampliada al valle del Sena, es un elemento interesante de comparación y de prospectiva, aunque la organización territorial (París se encuentra aguas arriba, Buenos Aires aguas abajo) y político-administrativa presenta grandes diferencias. En términos demográficos, los dos territorios París/Sena y Buenos Aires/Paraná son parecidos: 14,9 millones de habitantes, en 42 000 km² y 355 hab./km² para *Paris Seine Normandie* (Coopération des agences d'urbanisme, 2011); 15,5 millones de habitantes, en 36 500 km² y 425 hab./km² para el territorio metropolitano (ver anexo 3). En cuanto a la actividad portuaria, a través de Haropa –la agrupación los puertos de Le Havre, Ruan y París– el valle del Sena es el primer complejo francés con 128 millones de toneladas de tráfico marítimo y fluvial. En el litoral metropolitano argentino, era de 118,7 millones en 2008 (ver figura 53).

1. La representación visual y mental

Aquí se presenta el caso del *Grand Paris*, término impreciso y adueñado por muchos actores y que agrupa varios elementos, pero que refleja la voluntad de promover la escala metropolitana para el futuro del área metropolitana parisina.

El Grand Paris y el Atelier

Entre las múltiples dimensiones del *Grand Paris*, las más importantes son:

- Un proyecto de transporte: el Grand Paris Express, que consiste en el mejoramiento de la red existente y la construcción de 200 km de líneas de subte y 68 estaciones. Es la Sociedad du Grand Paris, un ente estatal, que tiene la responsabilidad de llevar a cabo el proyecto;
- La creación de una institución política: la Métropole du Grand Paris. Es el elemento central del controvertido proyecto político de reorganización territorial (ley NOTRe de 2015), marcado por el reforzamiento de las intercomunalidades y la creación de algunas metrópolis institucionales. Así 32 territorios intercomunales son creados en Ile-de-France y la Métropole du Grand Paris supervisa doce de estos territorios creados, abarcando 7 millones de habitantes;
- La creación de un polo de innovación tecnológica en Saclay, que junta 18 universidades;
- La creación de entes públicos que acompañan la planificación territorial, por ejemplo el *Etablissement public foncier d'Ile-de-France y Grand Paris aménagement*, los dos coordinados por el Estado nacional;
- Un ejercicio de prospectiva con el *Atelier international del Grand Paris (AIGP)*, que reúne equipos de arquitectos, urbanistas y geógrafos para imaginar el futuro de la metrópolis.

En este capítulo nos interesa principalmente el *Atelier* que lleva reflexiones sobre la construcción de una identidad de la metrópolis. En 2008, el Presidente de la República Nicolas Sarkozy encarga a diez equipos internacionales de arquitectos para que piensen un “proyecto de excepción” para el futuro de la metrópolis parisina¹¹³. En una segunda etapa, en 2012, quince equipos de renombre internacional

¹¹³ Los diez equipos son dirigidos por Richard Rogers, Yves Lion, Djamel Klouche, Christian de Portzamparc, Antoine Grumbach, Jean Nouvel, Studio O8, Roland Castro, LIN Finn Geipel Giulia Andi y MVRDV.

fueron seleccionados¹¹⁴ para animar el taller. Para Pierre Alain Trévelo, que dirige uno de los equipos, es “un fondo gigantesco para el imaginario”. En este marco, los equipos hacen de la identidad y de la representación del territorio metropolitano la condición previa a cualquier proyecto y política metropolitana. Dos miembros del Atelier lo resumen: Beatriz Ramo indica que no hay que “olvidar el componente material del proyecto metropolitano que es la identidad, el imaginario entendido como representación” y Antoine Grumbach sostiene que “si no se construye esta identidad, no se logrará nunca que la gente tenga el sentimiento de habitar en algún lugar” (AIGP, 2014). En particular, el proyecto de Bres + Mariolle presentado en el Atelier presenta pistas de reflexión muy interesantes.

Además del *Atelier*, destacamos la existencia de dos proyectos similares, lanzados en marzo 2016. El primero proviene de la *Métropole du Grand Paris*, que recién desde enero 2016 tiene una existencia política con la elección de un Presidente y de consejeros. “*Inventons la Métropole*” es un llamado a proyectos innovadores para viviendas y actividades, con la meta de atraer a equipos de arquitectos internacionales. En paralelo, la Région Ile-de-France, el “competidor” del *Grand Paris*, lanzó un llamado a proyectos urbanos, arquitectónicos y paisajísticos “*Dessine-moi le Grand Paris de demain*” quiere “hacer trabajar la imaginación de los arquitectos y paisajistas”, alrededor de algunas temáticas: los campus universitarios, los bordes de los ríos, los “ecobarrios”, la integración de las redes viales y ferroviarias al paisaje o las entradas de las ciudades.

La metrópolis desde sus márgenes y la inversión de la mirada

El estudio Bres + Mariolle propone observar la metrópolis parisina a partir de sus bordes, de sus márgenes “para descubrir otras realidades, mal conocidas incluso no identificadas”. En este sentido ven los territorios periféricos –caracterizados por su dependencia al uso del automóvil, sus densidades bajas y sus poblaciones de recursos modestos– como lugares de experimentación para un nuevo urbanismo. Defienden la necesidad de “invertir la mirada para aprehender estos tejidos”, en los cuales ven grandes potencialidades para volverse territorios sustentables. Ahora bien son, entre otros, los márgenes que le dan a la gran ciudad sus dimensiones de metrópolis: si las dimensiones de vivienda, de movilidad, de industrias, de servicios son comunes a la ciudad y a la metrópolis, las dimensiones de *sprawl*,

112 Varios de los 15 equipos ya estaban en la primera etapa. Son Roland Castro, Devillers et Associés, FGP(a) + TER, Antoine Grumbach, Agence François Leclercq et Atelier Lions, Linn, Bres + Mariolle, MVRDV, Dominique Perrault, Agences Elizabeth et Christian de Portzamparc, Rogers Stirk Harbour, Studio 015 Bernardo Secchi et Paola Vigano, Seura Architectes, Beatriz Ramo, TVK Trévelo et Viger-Kohler.

de densidades bajas, de presencia de espacios naturales, de agricultura son propias de la metrópolis y se encuentran en sus periferias.

Desde esta premisa, Coulais (2014) reafirma la hipótesis que las dimensiones y la complejidad de la metrópolis presentan un desafío al cual la representación cartográfica clásica no es capaz de responder, por límite de eficiencia y de pertinencia. En consecuencia sostiene la urgencia de inventar nuevos modos de representación y la necesidad de la **inversión de la mirada como condición previa a este invento**. Eso pasa saliendo de las figuras de la centralidad –territorial, cultural, decisional– que siguen alimentando las imágenes de la metrópolis. Están al origen de “la ausencia de sentimiento territorial y de visión que son las condiciones de emergencia de un proyecto” (Coulais, 2014). Por lo tanto una doble inversión de la mirada es necesaria para llegar a una imagen legible de la metrópolis: inversión de la mirada entre periferia y centralidad e inversión de la mirada entre densidad y dispersión. Los trabajos sobre la *città diffusa* (Secchi, 2000) o la *métapolis* (Ascher, 1995) van en este sentido, ya que consideran las áreas metropolitanas como territorios unificados, coherentes y capaces de orientar su desarrollo.

Finalmente Coulais (2014) insiste en la importancia del trabajo de terreno para algunas iniciativas: la investigación-acción, la cartografía participativa y el análisis del territorio desde sus unidades agregativas más pequeñas. La difusión masiva de imágenes numéricas asociadas al internet 2.0 favorece la apropiación de estos medios por los ciudadanos, en un esquema *bottom-up*.

2. ¿Cómo y desde dónde pensar la complejidad metropolitana?

El segundo riesgo identificado es “pensar mal” el espacio. Vanier (2013) indica que lo más importante es encarnar la dimensión política de la metropolización en la reglas de su funcionamiento complejo (modelo *software* o pragmático) más bien que en una institución territorial abarcador y mítica (modelo *hardware*). Para profundizar esta idea, hay que cuestionar dos elementos: ¿a qué escala se puede encarnar esta dimensión política? ¿Y a partir de qué objeto?

La escala de acción: entre bottom-up y top-down.

Como lo nota Estèbe (2015: 82), no existe una doctrina estable en materia de descentralización, ni un esquema que lo arregle todo. En el caso de las metrópolis, estamos convencidos de que los niveles inferiores al Estado federal son clave. Bernardo Secchi, en el caso del Gran Paris, lo traduce así: “el principal desafío es salir de la visión fuertemente centralizada, jerarquizada” (AIGP, 2014). Existen muchas teorías sobre el mejor nivel de descentralización para el mejor nivel de acción, en el campo tanto de la gestión empresarial tanto como de las ciencias políticas.

Primero, en el campo de la gestión empresarial, se usa con frecuencia la noción de descentralización para analizar los procesos estratégicos. Se considera de manera genérica como la participación de actores en la conformación de la estrategia, sin que tengan poder de decisión. Una de las dimensiones de estos procesos son aquellos ascendientes y descendientes, analizados como tales desde la década de los 1970 (Bower, 1970). Hoy son conceptos comunes: la gestión *top-down* hace hincapié en los procesos de despliegue y de redefinición de las decisiones tomadas por el nivel jerárquico más alto y notificadas a los niveles inferiores de la organización. En cambio, la gestión *bottom-up* insiste en la influencia de la información proveniente de los niveles inferiores sobre la toma de decisiones.

Segundo, en el campo de las ciencias políticas, dos tipos de preguntas existen:

- La cuestión de las funciones que se deben transferir al nivel más alto de gobierno (principio de subsidiariedad);
- La cuestión de la competencia y/o de la cooperación entre las autoridades descentralizadas, por un lado, y entre ellas y el mayor nivel de gobierno, por otro lado.

Un enfoque posible es propuesto por Wallace Oates, quien estudia la cuestión del federalismo fiscal a través del nivel óptimo de descentralización (Velut, 2000). Para él, la diferencia entre todos los sistemas posibles es una diferencia de grado más que de categoría. En una extremidad se encuentran los regímenes donde toda decisión es tomada por la autoridad central. En la otra se ubica el estado de anarquía. Entre estos extremos están los sistemas más o menos descentralizados (Dafflon & Madiès, 2008), que conciben la descentralización según dos grandes modelos: descendiente o *top-down* o bien ascendiente o *bottom-up*. El primer tipo de descentralización, de tipo *top-down*, le da una ventaja estratégica a las preferencias del gobierno central, quien se queda con el poder de arbitraje. Este proceso implica una transferencia de poder y de competencias del gobierno central a entidades especializadas (“descentralización funcional”) o a entidades cuya acción se inscribe en un marco territorial determinado (“descentralización territorial”). También se puede implementar en los Estados federales donde el gobierno central comparte la soberanía con los estados constituyentes (las provincias) sin que estas dominen el gobierno central. El segundo tipo de descentralización, de tipo *bottom-up*, es mucho más inusual en la práctica. Se refiere a los Estados en los cuales se les da prioridad a las preferencias locales y a la autonomía sustancial de las autoridades locales.

Ahora bien, muchos trabajos asimilan procesos ascendientes y descentralización. Sin embargo, no hay ninguna relación mecánica¹¹⁵. Más precisamente, un proce-

¹¹⁵ Los procesos ascendientes pueden ser centralizados cuando los dirigentes se apropian una idea estratégica que viene de un nivel inferior y la desarrollan solo. A su vez, los procesos descendientes

so ascendiente significa que los responsables de los niveles jerárquicos inferiores fueron involucrados en la formación de la estrategia, pero eso no implica que su papel haya sido significativo en el proceso. El modelo *middle-up-down* desarrollado por Nonaka (1988) demuestra la ambigüedad de asociar la descentralización con el perfil dinámico del proceso.

Es la idea desarrollada por Pelenc (2014, citando a Cash et al., 2006) y aplicada a la planificación y a la gobernanza de los sistemas socio-ecológicos complejos. Dadas las interacciones complejas que se establecen entre las diferentes escalas y niveles, ni el enfoque *top-down* –que es demasiado brutal e indiferente a las limitaciones y oportunidades locales–, ni el enfoque *bottom-up* –que es demasiado insensible a la contribución que pueden tener las acciones locales a los problemas más grandes–, son capaces de proporcionar informaciones sociales robustas ni soluciones de gestión viable. Por lo tanto, aunque parece más difícil, es necesario encontrar un camino intermedio entre los dos enfoques para tener en cuenta la multiplicidad de las escalas y de los actores en la gobernanza. Esta situación nos hace reafirmar la importancia del municipio, asociado a la sociedad civil, en cooperación con el nivel provincial.

El río como elemento central prospectivo de la metrópolis

La complejidad metropolitana se puede pensar desde los medios naturales que permiten entonces la movilización de un imaginario colectivo. De este modo, el río Paraná se inscribe como soporte lineal de la metrópolis y la identidad geográfica coincide con la pertinencia industrial y portuaria.

El Sena como pretexto para ampliar la mirada sobre la metrópolis parisina

En este apartado nos interesamos en los trabajos de Grumbach¹¹⁶ sobre el *Grand Paris* que presentan, a nuestro juicio, la mejor escala de análisis entre los distintos proyectos presentados por los equipos del *Atelier*¹¹⁷ (ver figura 54). En efecto se enfoca en el Sena y los puertos, actualizando la observación de Napoleón Bonaparte, en su visita a la ciudad del Havre en 1802: “*Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue*” (“París, Ruan, El Havre, una sola ciudad donde el Sena es la

pueden ser descentralizados.

¹¹⁶ Ver http://www.ateliergrandparis.fr/aigp/conseil/grumbach/Grumbach_Systeme.pdf y http://www.antoinegrumbach.com/pdf/Le_Grand_Pari_de_l_agglomeration_parisienne_210_3.pdf

¹¹⁷ También señalamos otro llamado a ideas y proyectos: “*Réinventer la Seine*”, lanzado por las ciudades y aglomeraciones de París, Le Havre y Ruan, presentado como “una nueva etapa en el desarrollo del valle del Sena”. Alrededor de 40 sitios están puestos a disposición para proyectos innovadores, pare reforzar el atractivo del territorio. Especialmente, quiere “repensar los bordes del río y de sus canales para inscribirlos en el siglo XXI”.

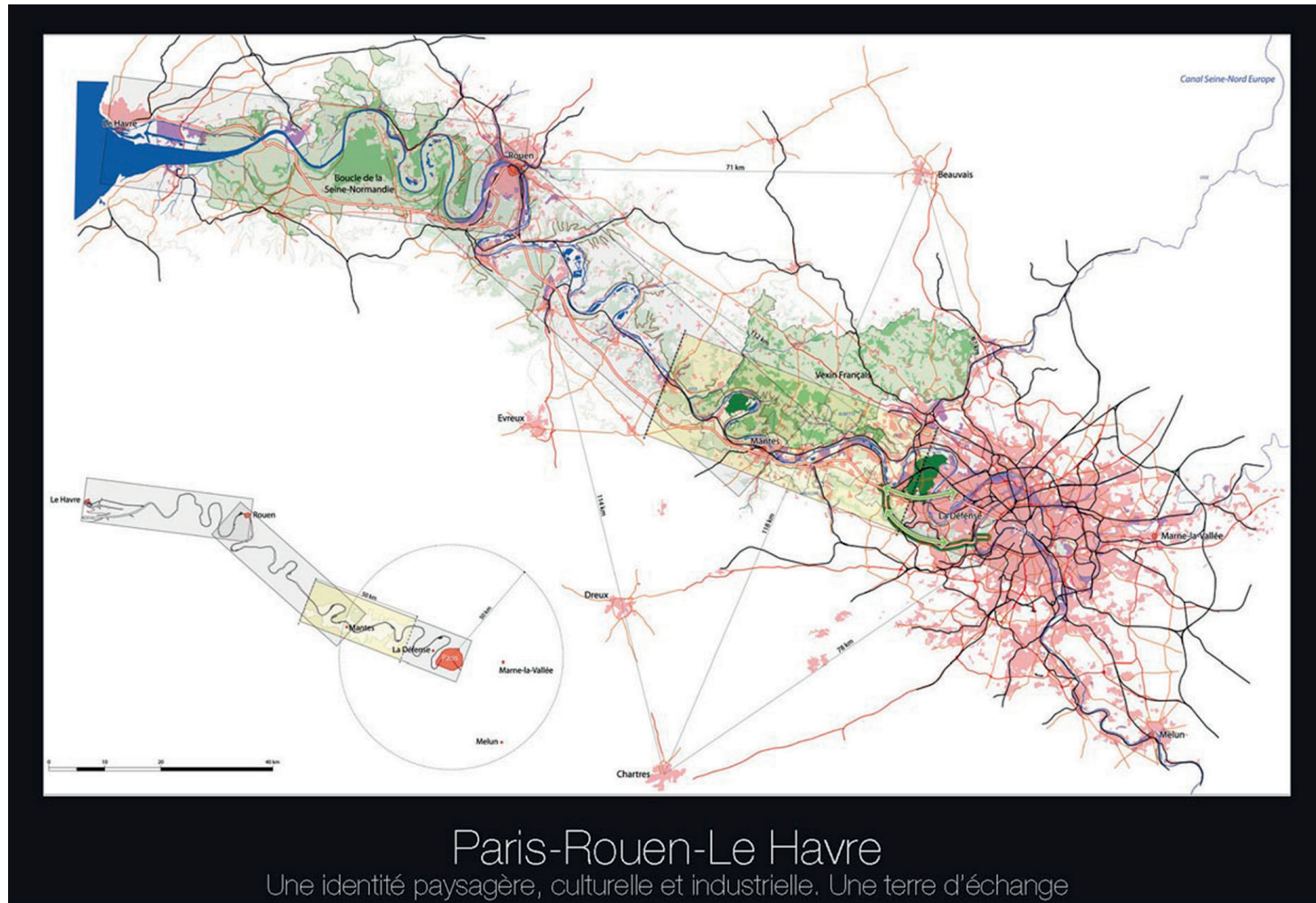


Figura 56. Grumbach (2009): estudio de la composición urbana y paisajística del Sena aguas abajo

calle principal). La idea, ya antigua, de pensar la metrópolis parisina desde el río y los puertos, se ha impuesto en los debates políticos y mediáticos, lo que tuvo consecuencias “operativas”. Así se han concretado varios proyectos como Haropa que es una agrupación de interés económico (*Groupement d'intérêt économique*) que asocia los puertos de Le Havre, Ruan y París. También se está construyendo un nuevo puerto y plataforma multimodal, *Paris Seine Métropole*. Por último se prevén mejoras ferroviarias que permitirán recorrer los 230 km entre París y Le Havre en una hora contra dos horas actualmente.

En paralelo a las reflexiones sobre el *Grand Paris*, surgió el proyecto metropolitano *Axe Seine* que consiste en talleres y coloquios con la idea de expandir el marco de análisis de la metrópolis parisina al valle del Sena. Reúne a varios niveles institucionales y administrativos, pero con una presencia muy discreta del Estado nacional francés frente a los representantes de las regiones, departamentos y comunes (además de las cámaras de comercio, de agricultura y portuarias).

Es difícil interpretar este interés por el Sena por parte de las instancias públicas, pero más allá de una postura política, es una manera de pensar la metrópolis en sus márgenes espaciales e institucionales, así como abrir perspectivas a la construcción de un proyecto metropolitano alrededor de un tema concreto. Eso debe permitir a la vez un trabajo de representación y la concretización de acciones. Ahora bien, las pocas experiencias de acción o políticas metropolitanas en Buenos Aires partieron de temas concretos, pero muchas veces *a posteriori*. Es el caso del ACUMAR, que solo se pudo concretizar 15 años después del reconocimiento oficial de los problemas ambientales en la zona. Recién en 2007 se sancionó la ley nacional 26 168 creando la Autoridad como ente de derecho público interjurisdiccional (Nación, CABA y Provincia de Buenos Aires) dentro de la órbita de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación y empezaron acciones concretas. Aquí insistimos en la dimensión prospectiva de la reflexión y de la acción.

Este ejemplo del Sena en el contexto parisino es la prueba del potencial de una escala de acción metropolitana para desarrollar una planificación cooperativa que implique a los actores locales, pero conectados a las redes nacionales e internacionales. En nuestro territorio, el río y el delta del Paraná permiten un enfoque paisajista, medioambiental y social para pensar la metrópolis.

Pistas para integrar el Paraná en las reflexiones metropolitanas: de una metrópolis lineal a una metrópolis fluvial

Estamos en capacidad de presentar dos pistas para integrar el Paraná en las reflexiones metropolitanas: crear un sentimiento de pertenencia colectiva y una identidad territorial. De esta forma, el Paraná debe tornarse el marco de una gran

metrópolis donde lo urbano y lo natural estén reconciliados, donde no se vea más como un espacio codiciado por actores privados, sino como elemento unificador para todos los actores. El Paraná es el pretexto para pensar una solidaridad entre lo urbano y lo rural, entre el urbanismo intenso y difuso, para pensar **la forma de la metrópolis contemporánea en un esquema de metrópolis fluvial, que se inspira en el desarrollo metropolitano lineal proyectado en las décadas 1950 y 1960 pero de manera integrada**. Somos conscientes que todo proyecto de planificación necesita una voluntad y un impulso político, tanto más fuerte cuanto más complejo es el proyecto, pero nos inscribimos en un enfoque prospectivo optimista y de largo plazo.

La primera pista es el fomento de una identidad y de un destino común del territorio metropolitano, a la vez para sus habitantes, los responsables políticos y los actores privados. A diferencia de las dos áreas metropolitanas de Buenos Aires y Rosario, el Paraná abre la opción de convocar una identidad geográfica que articule la sucesión de identidades e intensidades paisajísticas, industriales y urbanas del territorio y que se oponga a la visión política y competitiva de las metrópolis (ver fotos 45 y 46). Los habitantes del territorio, que en buena parte se sienten relegados, podrían entonces “agarrar” su pertenencia a esta unidad, en una “comunidad de destino”, compartida por los que habitan la metrópolis y por los que la conceptualizan y la imaginan. La existencia de una identidad territorial que puede instaurar el Paraná plasma un sentimiento de pertenencia que las estructuras y las visiones concéntricas del AMBA y del AMR diluyen. De este modo, proponemos convocar a los arquitectos, urbanistas, geógrafos y diseñadores, a través de dos canales: primero, un concurso internacional o talleres para pensar la metrópolis fluvial y, segundo, una identificación de algunos sitios emblemáticos a lo largo del Paraná y lanzar un llamado a proyectos innovadores ahí.

La segunda pista consiste, de manera pragmática; en apoyarse en las estructuras existentes, apostando a la capacidad de movilización alrededor de un proyecto, sin creación de nueva entidad de gestión o de planificación. Otra vez, los municipios y la sociedad civil (las organizaciones de vecinos pero también y sobre todo las universidades, las fundaciones, los consejos profesionales) tienen un papel clave.

3. Conclusión del capítulo: la metrópolis fluvial o la representación metropolitana desde el río

El estudio de las dinámicas reflexiones y acciones metropolitanas en París nos permitió identificar dos puntos clave para articular la dimensión simbólica y política y así desarrollar la dimensión “concebida” de la metrópolis: pensarla desde sus márgenes, lo que pasa por la consideración del Paraná como elemento centro del territorio metropolitano. Por lo tanto llegamos al modelo de “metrópolis fluvial”, estructurada alrededor del Paraná y de los actores portuarios (figura 55).



Foto 44. Zárate. Leonel Saya, 2016



Foto 45. Rosario. Institucional, 2008

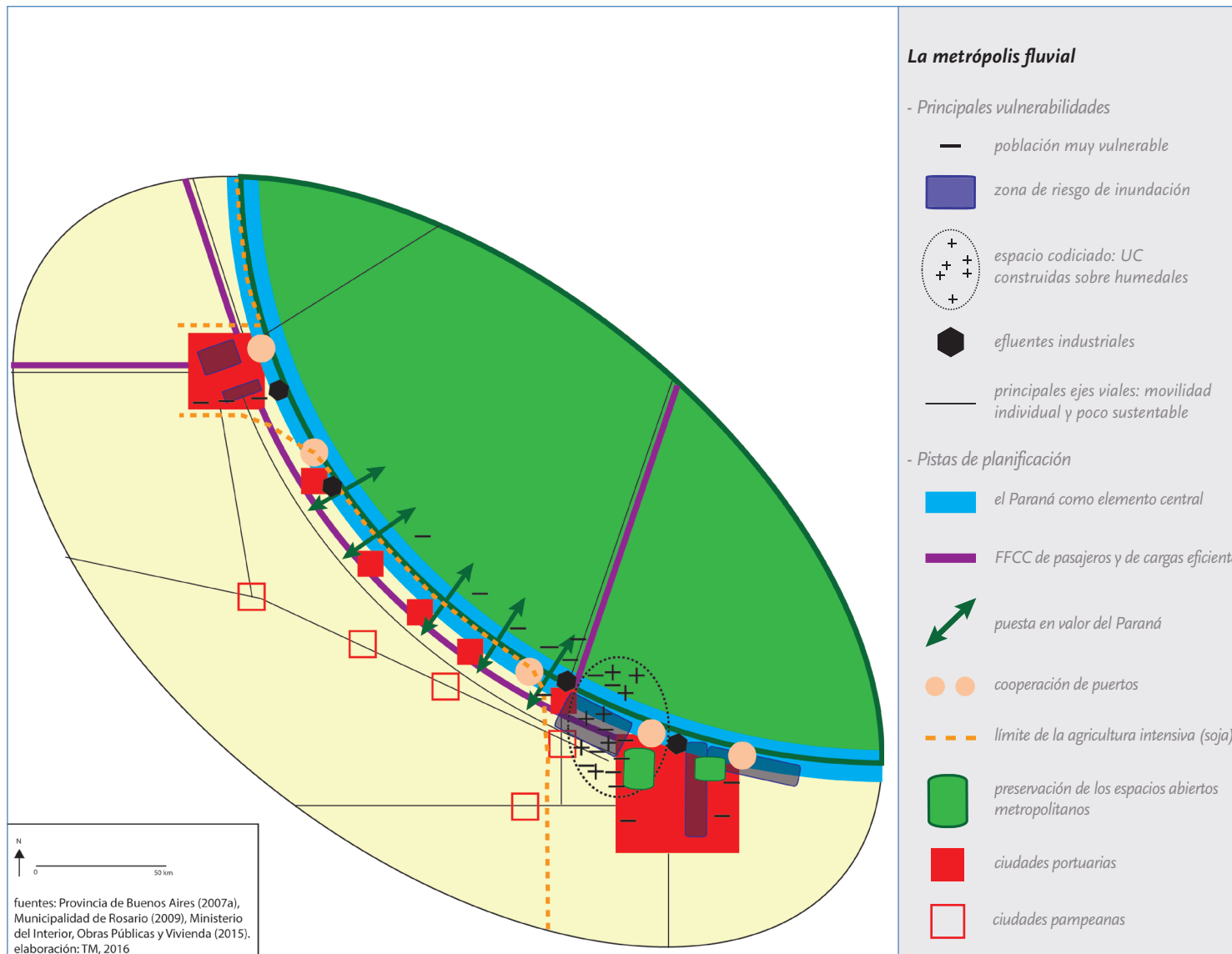


Figura 57. La figura de la metrópolis fluvial como pista de planificación de un espacio complejo

Retoma en parte las propuestas de los Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires (Provincia de Buenos Aires, 2007a) así como las del Esquema Director año 2000 (1969) con la linealidad metropolitana sostenida por el transporte público y la integración del Delta. Además, el modelo propone integrar el corredor a esta visión y le agrega nuevas dimensiones. Por un lado, el esquema tiene en cuenta las principales vulnerabilidades (poblaciones de pocos recursos y hogares con NBI, principales zonas inundables, espacios ecológicamente frágiles y codiciados por el desarrollo de urbanizaciones cerradas y principales zonas de desecho de efluentes industriales). Por otro lado, frente a ellas, presenta seis pistas de planificación:

- Considerar el Paraná como elemento central de la planificación metropolitana,
- Lo que pasa por su puesta en valor;
- Hacer colaborar y cooperar los puertos: las futuras decisiones políticas en cuanto a la ubicación de las actividades portuarias metropolitanas van a ser capitales para el futuro de la metrópolis, creando un nuevo escenario metropolitano (Rivera & Sonderéguer, 2012);
- Establecer reglas claras para evitar una agricultura intensiva en el delta;
- Preservar los espacios abiertos metropolitanos, lo que necesita hacer evolucionar el sistema actual de área protegido, poco legible.
- Desarrollar un transporte público masivo, de calidad y accesible a todas las clases sociales, que structure y “consolide” el corredor. Reafirmamos la importancia del transporte público en la estructuración territorial, si es pensado con un objetivo de eficiencia y de equidad social. El tren es el más indicado para eso, ya que la renovación de las infraestructuras y el mejoramiento del material ferroviario permitirían reactivar una red eficiente e irrigar una buena parte de la población del corredor.

La figura de metrópolis fluvial permite ir en contra de la lógica jerárquica y centralizadora que se ha impuesto por mucho tiempo; al contrario presenta un sistema reticular y policéntrico en el cual las relaciones interurbanas juegan un papel decisivo. De este modo, la metropolización se ve como un conjunto de territorios circundante al foco metropolitano que ofrecen amenidades y ventajas para la población y las actividades. Así estos espacios le ofrecen recursos a la aglomeración mientras se benefician de las amenidades de la ciudad central, en una lógica de complementariedad y de articulación entre varios tipos de territorios.

Conclusión de la cuarta parte: una acción territorial innovadora para un espacio complejo

En el país, el tema de la creación de una agencia metropolitana, reclamada por varios políticos y especialistas, vuelve seguido a la agenda. Por primera vez desde el régimen de autonomía de la CABA en 1996, las elecciones de octubre y noviembre 2015 han hecho emerger el mismo color político del Estado federal, de la Provincia de Buenos Aires y de la CABA con la elección de Mauricio Macri, María Eugenia Vidal y Horacio Rodríguez Larreta. Tal vez esta situación agilice las relaciones entre los distintos niveles y acelere el proceso. Sin embargo, a nuestro juicio, es un tema complicado de llevar a cabo e improductivo si no está pensado en profundidad con un conjunto amplio de actores.

Por lo tanto preferimos imaginar una acción pública territorial a una escala más chica, más pragmática (modelo *software*) y orientada por la gestión medioambiental, que permita tener en cuenta los espacios abiertos de la metrópolis. En esta última parte, presentamos pistas para la planificación del espacio complejo, tratando de articular las dimensiones social, medioambiental y política y considerando que el municipio es el nivel político más apto para lograr esta gestión innovadora, siempre y cuando sus competencias y recursos sean reforzados y los actores privados integrados en esta gestión.

Tres ideas fueron exploradas:

- Fomentar una acción común entre el municipio y la sociedad civil que hasta ahora logran regular el territorio en algunos casos extremos;
- Introducir la figura del Paraná, en sus dimensión de delta y de río, en la planificación metropolitana;
- Trabajar una identidad metropolitana a partir de las márgenes y del Paraná, alrededor de la figura de metrópolis fluvial.

La articulación de estas tres dimensiones alrededor del Paraná, es compleja e insiste en el espacio concebido (representación) y vivido (prácticas / el sistema de los actores). Aporta un enfoque a la vez urbano y rural, local y global, paisajístico y político, que puede movilizar los distintos niveles de gobernanza, en primer lugar los municipios y la sociedad civil. Reiteramos que nos ubicamos en el largo plazo, en un futuro incierto, pero que esta visión prospectiva es necesaria en el contexto de calentamiento global y de cuestionamiento del modelo agrícola intensivo. Por lo tanto, la metrópolis fluvial tiene que ser vista como un medio para una gestión y planificación coherente, inteligente e innovadora.

Consideraciones finales

La metropolización abre un campo de investigación amplio, que abordamos en esta tesis desde un triple enfoque: espacial, funcional e institucional. Además, el objetivo de esta tesis era doble: proponer una lectura de los procesos metropolitanos que han ido estructurando el corredor metropolitano ubicado entre las aglomeraciones urbanas de Buenos Aires y Rosario y presentar pistas para pensar su futuro. Es decir, quisimos aportar una lectura inédita de los procesos metropolitanos que influyen a Buenos Aires y Rosario.

Dos observaciones estructuraban el inicio de esta tesis. Primero, la coexistencia de actividades productivas que emergieron a fines del siglo XIX y que se materializaron en grandes establecimientos de configuración fordista, por un lado, y de mutaciones rápidas de las actividades y usos del suelo, por otro. Segundo, las características socio-económicas distintivas de la población de los partidos que conforman el corredor, con respecto a aquella que habita los municipios arquetípicos del norte del AMBA. Por ende, la hipótesis principal suponía la existencia de procesos metropolitanos híbridos que dan lugar a un espacio complejo. Más precisamente, tres hipótesis secundarias la sostenían. La primera giraba alrededor de la existencia de un corredor metropolitano que se distingue del resto del territorio metropolitano; la segunda de su territorialización incompleta, siendo el corredor un espacio mal identificado por los poderes públicos; la tercera de su estructuración por grandes establecimientos industriales y terminales portuarias que le dan su vocación metropolitana. Las tres fueron corroboradas a lo largo del desarrollo de la tesis doctoral, aunque con matices. Por lo tanto pudimos mostrar que la metropolización híbrida en acción en el corredor consiste en una pluralidad de lógicas, escalas, intensidades y temporalidades espaciales, funcionales e institucionales, que se combinan.

En esta conclusión presentamos los grandes resultados obtenidos, los principales aportes al conocimiento disciplinar así como las posibles líneas de investigaciones futuras.

1. Principales resultados

Caracterizamos el corredor metropolitano por cuatro dimensiones que lo tornan un espacio complejo de la metropolización. La primera es su estructuración por flujos viales intensos y en aumento desde varias décadas, que remplazaron los flujos de transporte público por tren. La segunda es la vocación metropolitana temprana del corredor, es decir que su conexión a los flujos globales y a los dos metrópolis de Buenos Aires y Rosario se remonta a fines del siglo XIX. La tercera es que el corredor es un espacio no concebido ni proyectado, lo que impide su emergencia como territorio. Finalmente, las actividades productivas globaliza-

das y sus actores son los elementos que modelan y organizan el corredor y su metropolización.

En este marco, proponemos tres recomendaciones centrales a combinar para crear las condiciones de un desarrollo sustentable de la metrópolis fluvial, como evolución de la metrópolis lineal imaginada en los años 1960.

- Reconocer el papel central de los actores públicos locales (municipios y sociedad civil) en la regulación territorial;
- Promover la figura del Paraná como elemento fundamental para la visión y la planificación del corredor metropolitano;
- Reafirmar la importancia del transporte público en la planificación metropolitana, que se debe apoyar en una política fuerte del Estado federal. La reactivación del tren conllevará una consolidación funcional y territorial del corredor.

A continuación detallamos estos resultados.

La identificación de un corredor metropolitano

Un territorio metropolitano abarca las aglomeraciones urbanas de Buenos Aires y Rosario y el corredor intermedio que las une. El corredor cuenta con unos 600 000 habitantes y se organiza alrededor de dos polos urbanos-industriales-portuarios: Campana-Zárate y San Nicolás-Villa Constitución, cada uno con 200 000 habitantes. Una lectura de las movilidades, de manera mucho más nítida que un análisis de las dinámicas demográficas, permite distinguir claramente las cuatro unidades funcionales. En efecto, un estudio de los flujos de movilidad cotidiana en auto y en tren es revelador no solamente de dinámicas territoriales (aumento marcado del uso del auto y casi desaparición del tren en el corredor, cuando este sigue siendo muy usado en el AMBA), sino también de segmentaciones socioeconómicas específicas al corredor.

La carencia de territorialización a pesar de una vocación metropolitana temprana

En una segunda parte, pudimos evidenciar que no existe una territorialización finalizada del corredor. Aunque retomando las palabras de Lefebvre (1974) no se trata de un espacio nunca concebido, el corredor es un espacio “mal” pensado además de estar “subrepresentado” políticamente. Así, desde los años 1950, su imagen deriva o de una visión tecnocrática funcional y centralizadora o de otra idealizada de la megalópolis. En ambos casos estas figuras suponen una asimilación metropolitana del corredor que nunca fue cuestionada seriamente, lo que

tiene consecuencias profundas. En efecto las imágenes del eje fluvial industrial y de la megalópolis, grabadas en el imaginario colectivo de los habitantes así como de los actores públicos, impiden una buena legibilidad y consideración del territorio. Por lo tanto, el corredor aparece como “un espacio de libertad, donde los actores privados pueden proyectar sus intenciones y sus estrategias, sus deseos y sus esperanzas” (Velut & Falies, 2008) y donde desempeñan un papel decisivo en un contexto de planificación débil.

A la vez, el corredor ha sido objeto de un proceso de metropolización de larga duración, una transición lenta entre un espacio moderno, fordista y posfordista, y un espacio posmoderno, típico de la postmetropolis. Esta situación se explica primero por la integración precoz del corredor en los procesos globalizados. A fines del siglo XIX, la buena conexión de las ciudades intermedias a Buenos Aires y Rosario, una apertura económica por medio de inversiones europeas en las infraestructuras industriales y ferroviarias, así como las actividades portuarias han activado unas dinámicas de globalización. De este modo, consideramos que los procesos de metropolización se encontraban “en gestación” desde la formación del corredor. Luego estos procesos metropolitanos siguen con una cierta continuidad, con algunos paréntesis (década de los 1930 y fines de los años 1970 y 1980), antes de una aceleración sostenida en la década de los 1990 en un marco político-económico neoliberal y la creación del Mercosur, que correspondió al casi cierre del ferrocarril y a la recuperación del Paraná. La crisis de 2001 no marcó ni un punto de inflexión en la transformación del corredor, ni una «redistribución de las cartas» de la gobernanza entre los actores, ni cambios profundos en la estructura de las actividades productivas.

Un corredor modelado por las actividades productivas metropolitanas y grandes actores globales

Otra característica identificada es que la construcción del territorio intermedio entre Buenos Aires y Rosario se hace por “oportunidades”, es decir, por dinámicas externas a la planificación pública, que es débil, ya sea a escala regional o urbana. Más precisamente, el motor de la metropolización en el corredor son las industrias productivas y portuarias. Estas se enmarcan en una trayectoria de industrialización lenta y temprana, que hace coexistir actividades fordistas, posfordistas e híbridas. El desarrollo espacial y funcional de estas actividades se hace según un juego múltiple de creación, extinción, activación, reactivación y reestructuración de plantas y puertos industriales, que hace emerger espacios productivos multiescala y complejos. Específicamente cuatro actividades estructuran profundamente el corredor metropolitano: las industrias siderúrgicas, las industrias automotrices, las actividades portuarias y la soja, las cuatro sostenidas por la actividad portuaria.

Tres ejemplos son los símbolos de las dinámicas industriales en acción en el corredor: Tenaris-Siderca, Toyota y Axion. Cada uno de los primeros dos establecimientos emplea a más de 4000 personas y corresponde a un modelo industrial híbrido –con dimensiones a la vez fordistas y posfordistas– que articula la producción industrial y las actividades de servicio y que presenta una alta proporción de exportaciones y un funcionamiento en red. Con estas características, Tenaris, empresa nacional radicada en Campana desde 1954, supo mutar para volverse una empresa global, líder mundial en su rubro. Sin embargo sigue teniendo características de funcionamiento fordistas, especialmente en su influencia en la vida urbana de Campana. Toyota, automotriz líder mundial en un rubro arquetípico del fordismo, instaló su planta en 1997 en el partido de Zárate. Exporta más del 70 % de su producción, aprovechando las infraestructuras viales y portuarias. En marzo de 2016, el Presidente Mauricio Macri inauguró la ampliación de las instalaciones de Zárate y destacó que esta planta es “la inversión más importante de Toyota [en el mundo] desde la crisis de 2008 con más de USD 800 millones”. A su vez, la Gobernadora de la Provincia de Buenos Aires, María Eugenia Vidal, visitó en junio las obras de ampliación de la refinería de Axion Energy en Campana, que consiste en una inversión de USD 1500 millones y la generación de 3000 puestos de trabajo directos e indirectos. Estas dos inauguraciones son una prueba más de la importancia del corredor para la economía argentina.

Sin embargo, hay que subrayar que la vitalidad de estos grandes actores industriales, regularmente puesta en valor por el poder político y mediático, esconde también una fragilidad. Así, en marzo de 2016, la compañía Acindar ArcelorMittal decidió cerrar por diez días su planta de Villa Constitución ante la menor demanda de la industria automotriz y la construcción. No es la primera vez –ya ocurrió en 2008 y 2014– y muestra la fragilidad de la planta, tecnológicamente menos avanzada que Tenaris-Siderca. La misma situación se repite con la industria granelera y aceitera, muy dependiente de la demanda china. Desde 2013 se nota un punto de inflexión en la evolución de la actividad, cuando no había parado nunca de crecer. Por ejemplo, la planta Cargill en Puerto Gral. San Martín cerró cuatro meses a fines de 2013, ya que no encontraba suficiente materia prima para moler; así la capacidad ociosa promedio ha crecido en niveles históricos. Estas noticias reflejan a la vez el poder y la fragilidad de los actores globales en el corredor y por lo tanto el riesgo para el territorio de estar sometido únicamente a intereses privados, en ausencia de planificación o de mecanismos de regulación.

El papel fundamental del río Paraná

Una de las principales explicaciones de estos procesos metropolitanos es sin duda el Paraná, que, desde hace 25 años, volvió a ser el eje estructurante de un territorio supranacional. Es hoy un soporte logístico eficiente para las produc-

ciones del corredor que hace de él un espacio profundamente articulado a la globalización, quizá más que el AMBA y el AMR. En este contexto se ha movido el centro de gravedad del Cono Sur –en su acepción más amplia que incluye el sur de Brasil y Paraguay– hacia el Río de la Plata. Como prueba de este dinamismo del bajo Paraná, Brasil se siente amenazado y ha decidido desarrollar un gran eje fluvial para exportar su producción por el río Amazonas (proyectos de puertos en Manaus y en Porto Velho por ejemplo).

Pero a la vez, como se presenta en la cuarta parte de la tesis, el Paraná es la primera “barrera” entre la margen izquierda productiva y el delta, espacio abierto sometido a presiones metropolitanas crecientes. En efecto, el despliegue de procesos metropolitanos en un territorio no planificado conlleva desafíos sociales y ambientales agudos (accesibilidad por las movilidades, condiciones de vida, contaminaciones, segregaciones, fragmentaciones paisajísticas y territoriales, constitución de un mosaico de enclaves a lo largo del Paraná en contra del continuum fluvial, falta de urbanidad en las ciudad, entre otros), ante los cuales propusimos pistas de reflexión y de acción, que sintetizamos en la figura de la metrópolis fluvial. Este concepto permite tener en cuenta las dimensiones naturales y funcionales del territorio intermedio que es a la vez un corredor de infraestructuras de movilidad, un litoral fluvial industrial y una interfaz entre dos medios naturales (la pampa y el delta). Afirma también el rol fundamental y unificador del Paraná para el equilibrio ecológico de la metrópolis y para mejorar las condiciones de vida de las poblaciones más vulnerables. Así la metrópolis fluvial es pertinente para enmarcar las propuestas de planificación y, en una primera instancia, para dejar de pensar el corredor desde una visión funcionalista y centralizadora. Las inundaciones que ocurrieron en abril 2016 en todo el territorio metropolitano (10 000 personas afectadas y 1500 personas evacuadas por la crecida del Río Luján) y en el corredor, especialmente en San Pedro, Baradero y Zárate, recuerdan la fragilidad ecológica del corredor y la necesidad de tener en cuenta esta dimensión en la planificación de la metrópolis.

2. Contribución al conocimiento disciplinar

Mediante esta tesis, esperamos haber podido hacer algunos aportes a la disciplina del “aménagement”. Primero propusimos una lectura integrada e interdisciplinar de un objeto territorial híbrido y complejo, que hasta ahora solo había sido considerado de manera parcial y funcional. Esta forma de analizar la estructura interna de la metrópolis y las relaciones intensas entre los varios elementos de un área metropolitana presentó un alto valor heurístico, enmarcándose en los trabajos de Ascher (1995), Soja (2000), Halbert (2010) y Lorrain (2011).

Segundo mostramos la importancia del transporte público para un desarrollo y una estructuración sustentables de las periferias metropolitanas. Aunque este tema esté apropiado en la cultura de planificación en varios países, vale reafirmar-

lo en el caso argentino, donde el transporte individual (auto, moto) está en rápida expansión, sin que haya muchas alternativas a su uso. Sin rechazarlo categóricamente (Flonneau & Orfeuil, 2016; IDDRI, 2016), el transporte individual no puede representar la única opción de movilidad y se debe articular con una oferta de transporte público eficiente y accesible a todos.

Tercero, afirmamos la importancia de las actividades industriales y portuarias en los procesos de metropolización. Es un elemento útil en los debates sobre las funciones metropolitanas avanzadas. Así la tercera parte de la tesis confirmó la pertinencia de enmarcar nuestro análisis en las reflexiones de Halbert (2010) y Veltz (2013, 2015), quienes rechazan la tentación simplificadora de explicar la metropolización por la economía terciaria. En nuestro territorio de estudio, afirmamos la importancia que adquieren en el proceso de metropolización las industrias pesadas que desarrollan un abanico amplio de actividades, del procesamiento de materias primas –mineras, agrícolas o forestales– a la automotriz y química.

En cuanto a la metodología, desarrollamos unas herramientas propias, que se podrían reproducir en otros territorios poco explorados por la investigación académica. Habíamos destacado que el territorio intermedio es un espacio al cual se aplican mal las categorías estadísticas “clásicas” de los censos poblacionales. También la falta de un censo económico actualizado representaba una dificultad para comprobar nuestras hipótesis. En este contexto, la producción de datos, mapas y esquemas y la realización de un SIG fueron centrales en esta tesis. Se apoyaron, sobre todo, en un conocimiento íntimo del territorio, en un trabajo fotográfico de largo plazo y en la búsqueda de documentos institucionales, históricos y cartográficos de fuentes primarias y secundarias muy diversas. A nuestro juicio, esta elaboración, “artesanal” en algunos aspectos, dio resultados concluyentes.

3. Límites de la tesis y posibles líneas de investigación

Proponemos aquí tres líneas que queremos privilegiar en futuras investigaciones con el objetivo de continuar “contribuyendo al conocimiento” sobre el corredor metropolitano. La primera propone profundizar los resultados obtenidos en cuanto al dinamismo de las actividades industriales, la segunda integrar a la investigación un análisis de las dinámicas inmobiliarias que operan en el corredor, y la tercera abrir la investigación al estudio de los actores individuales.

Profundización sobre las actividades económicas metropolitanas

Un primer trabajo sería profundizar las conclusiones de la tercera parte, es decir el dinamismo económico del corredor y la vitalidad de las grandes industrias pesadas. Esta confirmación se podría hacer por medio del próximo censo económico, no pre-

visto por ahora. También sería útil producir algunas monografías sobre los principales polos urbanos-industriales del corredor, especialmente San Nicolás, Ramallo y Baradero, menos estudiados que Campana y Zárate, así como sobre el funcionamiento de algunas de las empresas más importantes de la zona, mediante entrevistas con las direcciones de recursos humanos, empleados, obreros y sindicatos¹¹⁸ para entender mejor las relaciones de ellas con el tejido local y metropolitano.

Integración de las dinámicas inmobiliarias y de las lógicas financieras

La segunda línea de investigación que nos gustaría explorar es la dimensión inmobiliaria y de uso del suelo, por medio de una base de datos de precios de tierras rurales y urbanas, basándonos en los trabajos de Baer (2012). Suponemos que tal estudio revelaría dinámicas metropolitanas significativas. Por ejemplo, se sabe que los partidos de Campana y Zárate superan el tope legal de 15 % de posesión extranjera de tierras (Sistema argentino de información jurídica, 2015), pero no se conocen bien los mecanismos de tal situación. También se podrían identificar a los principales actores inmobiliarios, entre los cuales los actores portuarios no son los únicos. Si bien conseguimos algunos datos de precios de transacciones inmobiliarias a lo largo de la tesis, nos faltaron tiempo y recursos para completar y explotarlos. Los trabajos de Cattaneo Pineda (2012), quien estudia el caso de la región metropolitana de Santiago de Chile, nos parecen adecuados como marco para abordar este análisis: muestran cómo las lógicas financieras globales se enredan en el juego de los desarrolladores inmobiliarios y de las instituciones públicas y generan nuevas dinámicas urbanas y metropolitanas.

Ampliación de la investigación a los actores individuales

Una tercera pista concierne los actores individuales. En esta tesis nos enfocamos en los actores colectivos, en primer lugar en las empresas, las instituciones y la sociedad civil. Nos parece fértil abrir un camino hacia la geografía social, es decir una investigación que integre a los actores individuales a una escala micro. Este enfoque permitiría trabajar dos temas.

Un primer tema se refiere a las “prácticas metropolitanas” de los habitantes del corredor. Se basaría en encuestas individuales para conocer sus movilidades cotidianas, sus lugares de residencia así como sus mapas mentales y la existencia (o no) de una “identidad” o “pertenencia” metropolitana. Como lo sostiene Di Méo (2010)

“a los enfoques que privilegian el texto, el mapa, el plano, la fotografía, se tiene que agregar las prácticas de los ciudadanos metropolitanos, que se componen del análisis del vocabulario, de los relatos, del sentimiento de pertenencia del hecho metropolitano, las formas de sociabilidad y de espacialidad en una metrópolis”, que participan de las nuevas representación metropolitanas. Y con él, apostamos que “las identidades metropolitanas [no seguirán] definiéndose desde signos históricos y culturales acumulados en el centro metropolitano”, sino que se forjarán en gran parte en las periferias.

El segundo tema abordaría de manera interdisciplinaria la vulnerabilidad ambiental y social en el corredor. Los trabajos de Gueymard (2009, 2016) proponen estudiar las diferentes “desigualdades medioambientales”, basándose en encuestas personales de habitantes metropolitanos. Así logra identificar en la metrópolis parisina las zonas que acumulan varios tipos de vulnerabilidades medioambientales. Creemos que este enfoque multicriterio podría aplicarse bien al contexto del corredor y del delta.

Por lo pronto, esperamos haber podido aportar reflexiones, desde un campo disciplinario que tratamos de hacer plural en sus herramientas y enfoques, que contribuyan a un desarrollo equilibrado del corredor metropolitano y que hagan mentir las predicciones de “ruta infernal” de Mumford (1938) para converger hacia las esperanzas de Gottmann (1961), hacia la “promesa metropolitana”, la de ofrecerles más recursos y oportunidades tanto a los habitantes como a los territorios de la metrópolis.

¹¹⁸ Aunque hubo varios intentos de encuentro con responsables sindicales (en particular con la Unión Obrera Metalúrgica en Campana), nunca se realizaron.

Bibliografía 1. **Bibliografía general**

Abba, A. (2007). El fuego fatuo del emergente periurbio y las luces del atardecer suburbano. Problemas metropolitanos y dilemas políticos. *Café de Las Ciudades*, 6(61).

Abba, A. (2011). Revelaciones de los datos provisionales del censo 2010 / ¿Una nueva realidad de la Buenos Aires metropolitana? Recuperado de: http://www.oulbam.com.ar/informes_im/zmba_censo_2010.pdf

Abba, A. (2015). Las manos sobre la movilidad / Privación de la accesibilidad popular en la Buenos Aires metropolitana. Recuperado de: http://www.oulbam.com.ar/informes_im/informe_02_2015.html

Abba, A., & Laborda, M. (2010). Centralidades urbanas. In *Atlas Ambiental de Buenos Aires*.

Adriani, H., Langard, F., & Steimberg, J. (2011). *El sector industrial del Gran La Plata durante el régimen de convertibilidad, su crisis y la etapa de crecimiento económico*. La Plata: UNPL.

Aglietta, M. (1976). *Régulation et crises du capitalisme. L'expérience des États-Unis*. Paris: Calmann-Levy.

Aguilar, A. G. (2002). Las mega-ciudades y las periferias expandidas. *EURE*, 28(85).

AIGP. (2014). Systèmes métropolitains du Grand Paris. In *Coloquio, 29 de enero 2014*. Paris.

Ainstein, L. (1995). *Mega-ciudad Buenos Aires ¿Profundización de la segmentación?* Buenos Aires: Secretaría de Investigaciones en Ciencia y Técnica, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UBA.

Ainstein, L. (2008). *Asimetrías urbanas: la ineficiencia y la inequidad de la metrópolis*. Buenos Aires: Ediciones FADU-Nobuko.

Alemaný Llovera, J. (2015). Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. *Revista Transporte y Territorio, Universidad de Buenos Aires*, 12.

Alifano, R. (2000). *Campana, un pueblo que apuesta al futuro: su gente, su cultura, sus instituciones: 125 años de historia*. Ediciones Proa.

- Alvarez, V. (2003). *Evolución del mercado de insumos agrícolas y su relación con las transformaciones del sector agropecuario argentino en la década de los 1990*. Préstamo BID 925/OC-AR. Pre II. Coordinación del Estudio: Oficina de la CEPAL-ONU en Buenos Aires.
- Argonz, I. (2014). *La gestión tributaria municipal. Herramientas de gestión tributaria para el incremento de la autonomía local. Dos casos exitosos: los municipios de Marcos Juárez y Villa Nueva, provincia de Córdoba*. UTDT.
- Arrese, A. (2002). Buenos Aires y la Ribera del Plata. In J.-M. Borthagaray (Ed.), *El Río de la Plata como territorio*. (pp. 149–176). Buenos Aires: Infinito.
- Artigas, A., Chabalgoity, M., García, A., Medina, M., & Trinchitella, J. (2002). Transformaciones socio-territoriales del Área Metropolitana de Montevideo. *EURE*, 28(85).
- Artopoulos, A. (2003). *Trabajo de Investigación: nueva economía en Argentina. El caso de una empresa red: Tenaris*. Informe final de investigación del Seminario Interdisciplinario de la Sociedad de la Información y del Conocimiento dirigido por Manuel Castells, Universitat Oberta de Catalunya. Recuperado de: <http://cv.uoc.edu/web/~ddoctorat/treballs/2003/aisi/aartopoulos.pdf>
- Artopoulos, A. (2006). *Caso Tenaris: una corporación global desde el sur. Documento de trabajo*. Universidad de San Andrés, Departamento de Administración.
- Artopoulos, A. (2009). Sociedad del conocimiento en la Argentina: el caso de una empresa-red, Tenaris. *REDES Revista de Estudios Sociales de La Ciencia*, 15(29), 241–276. Recuperado de: <http://www.unq.edu.ar/advf/documentos/51d5b5db61abb.pdf>
- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'Avenir des villes*. Paris: Odile Jacob.
- Ascher, F. (2009). Mobilités, écologie et métropolisation. In G. Senecal & L. Bheer (Eds.), *La Métropolisation et ses territoires*. (pp. 67–85). Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Avina, & Instituto de gestión de ciudades. (2011). Agenda Megaciudad, Tramo I: Región metropolitana de Buenos Aires, Tramo II: Corredor de ciudades intermedias, Tramo III: Área Metropolitana Rosario. Recuperado de: <http://www.igc.org.ar/megaciudad/N1/AGENDA-MEGACIUDAD.pdf>
- Azpiazu, D., & Schorr, M. (2009). Habemus Censo Industrial. *Sociológica Humanitatis*.
- Baccino, S., & Sorolla, M. (1997). *Era una vez... Zárate*. Editorial de los cuatro vientos.
- Bachelet, F., Menerault, P., & Paris, D. (2006). Transport et processus de métropolisation. *Avant-Propos / Recherche Transports Sécurité*, 92, 153–156.
- Badia, G., & Saudino, M. (2015). La construcción político-administrativa del conurbano bonaerense. In G. Kessler (Ed.), *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 6: El Gran Buenos Aires*. (pp. 687–700). Edhasa.
- Baer, L. (2012). Mercado de suelo y producción de vivienda en Buenos Aires y su área metropolitana. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 8, 43–58.
- Baigent, E. (2004). Patrick Geddes, Lewis Mumford and Jean Gottmann: divisions over megalopolis. *Progress in Human Geography*, 6, 687–700.
- Baldassari, E. (1925). *Vías navegables y puertos de la República Argentina*. Buenos Aires: Secretaría General de la Dirección General de la Navegación y Puertos, Talleres gráficos del Ministerio de las Obras Públicas.
- Banos, V., & Sabatier, B. (2010). Les espaces périurbains non bâtis en France : entre publicisation “urbaine” et privatisation “rurale”? *Journal of Urban Research*, (Special issue 3).
- Barbich, A. (1971). *Evolución y progreso de Baradero*. Dirección de cultura de la Municipalidad de Baradero.
- Barbich, A. (1980). *Historia de Santiago de Baradero*. Biblioteca Del Club Atlético Baradero.
- Barenboim, C. (2008). Proceso de transformación de área metropolitana a región urbana difusa: el caso de la ciudad de Rosario, Argentina. In *7º Coloquio de Transformaciones Territoriales: Desarrollo, integración regional y territorio: marcos conceptuales y de integración*. Curitiba.
- Barenboim, C. (2010). Transformaciones urbanas en las ciudades latinoamericanas contemporáneas. VIII Bial del Coloquio de Transformaciones Territoriales. Buenos Aires. Recuperado de: <http://www.igc.org.ar/megaciudad/N3/Transformaciones Urbanas Ciudades Latinoamericanas.pdf>
- Barenboim, C. (2011a). Estructuración, crecimiento y transformación urbana en la ciudad de Rosario. *Revista Proyección, CIFOT, Universidad Del Cuyo*, 10, 1–15.
- Barenboim, C. (2011b). Generación de alternativas para la producción de tierra urbana en el distrito de Campana, Buenos Aires, Argentina. *Revista Arquisur*, 1, 20–31.

- Barletta, F., Kataishi, R., & Yoguel, G. (2013). La trama automotriz argentina: dinámica reciente, capacidades tecnológicas y conducta innovativa. In G. Stumpo & D. Rivas (Eds.), *La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI*. CEPAL.
- Barrios, S. (2001). Áreas metropolitanas: ¿qué ha cambiado? La experiencia de la Caracas Metropolitana. *EURE*, 27(80).
- Barsky, A. (2005). El periurbano productivo, un espacio en constante transformación. Introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 9(174).
- Barsky, A. (2013). *Gestionando la diversidad del territorio periurbano desde la complejidad de las instituciones estatales. La implementación de políticas públicas para el sostenimiento de la agricultura en los bordes de la Región metropolitana de Buenos Aires (2000-2013)*. Tesis de doctorado - Universidad Autónoma de Barcelona.
- Bautista, G. (1986). *Esquema general para abordar la visión de la problemática geográfica argentina. Un caso de estudio: el delta del Río Paraná*. Tesis de licenciatura - Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Beal, V., & Rousseau, M. (2008). Néolibéraliser la ville fordiste. *Métropoles*, 4. Recuperado de: <http://metropoles.revues.org/3502>
- Béchini, T. (2013). Construire Buenos Aires 1880-1960. *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, 1(37), 29-42.
- Berrettoni, D., & Polonsky, M. (2011). Evolución del comercio exterior argentino en la última década: origen, destino y composición. *Revista Del CEI*, 19. Recuperado de: <http://www10.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2011/09515.pdf>
- Bertozi, S. (1999). *Una visión actual de Campana*. Texto desarrollado como soporte para una intervención proyectual en un área de borde de la ciudad de Campana, provincia de Buenos Aires.
- Bettatis, C. (2009). Urbanización de asentamientos informales en la provincia de Buenos Aires. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 15(2), 89-108.
- Binnevies, A., & Guerri, C. (2005). Metodología y posibilidad diagnóstica en la comunicación radiofónica, Buenos Aires. In *Actas del VI Congreso de la AAS sobre discursos críticos*.
- Bird, J. (1963). *The major seaports of United Kingdom*. Londres: Hutchinson.
- Bisang, R., Anllo, G., Campi, M., & Albornoz, I. (2009). Cadenas de valor en la agroindustria. In B. Kosacoff & R. Mercado (Eds.), *La Argentina ante la nueva internacionalización de la producción. Crisis y oportunidades* (pp. 218-276). CEPAL.
- Blanco, J. (1996). Área Metropolitana de Buenos Aires: transformaciones territoriales en el marco de la globalización. *EURE*, 67.
- Blanco, J. (1999). Transporte y espacio urbano en Buenos Aires: reestructuración de la red de autopistas metropolitanas y cambios en la organización espacial. In *Primer encuentro Internacional Humboldt*. Buenos Aires.
- Blanco, J. (2006). Localización industrial y circulación en el marco de las transformaciones territoriales de la Región metropolitana de Buenos Aires. In *52º Congreso Internacional de Americanistas*. Sevilla.
- Blanco, J., Bosoer, L., & Apaolaza, R. (2014). Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 18(493).
- Blanco, J., & Garay Santaló, P. (2010). Autopistas y metropolización en Buenos Aires: articulaciones y tensiones en torno a la Autovía 6. In *8º Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales. Territorio y territorialidades en movimiento*. Buenos Aires.
- Blanco, J., & San Cristóbal, D. (2012). Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 8, 73-88. Recuperado de: [http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/13035/1/08_05_Blanco San Cristobal.pdf](http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/13035/1/08_05_Blanco%20San%20Cristobal.pdf)
- Bonfils, C. (1962). Los suelos del delta del Río Paraná. *Revista de Investigaciones Agrícolas (INTA)*, 257-270.
- Borges, J. L. (1923). Arrabal. In *Fervor de Buenos Aires*. Buenos Aires: Emercé.
- Borges, J. L. (1925). Al horizonte de un suburbio. In *Luna de enfrente*. Buenos Aires: Emercé.
- Borthagaray, A., & Massin, T. (2012). *L'intégration métropolitaine de Buenos Aires: une responsabilité indélégable de chaque juridiction*. Publicación de la presentación en el seminario internacional Territoires métropolitains dans les Amériques, Paris, IHEAL, noviembre 2010.

- Borthagaray, J.-M. (2002). *El Río de la Plata como territorio*. Buenos Aires: Infinito.
- Botta Vicente, R. (1948). *Historia de Zárate 1689-1909*. La Plata: Publicaciones del archivo histórico de la provincia de Buenos Aires.
- Bourdin, A. (2014). *Métapolis revisitée*. La Tour d'Aigues: L'Aube.
- Bower, J. (1970). *Managing the resource allocation process: a study of planning and investment*. Cambridge: Harvard University.
- Boyer, R., & Durand, J.-P. (1993). *L'Après Fordisme*. Paris: Syros.
- Bozzano, H. (1999). *Les territoires de la restructuration industrielle dans la région métropolitaine de Buenos Aires*. Tesis de doctorado - Université Paris 3.
- Brenner, N. (2014). *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Jovis Verlag.
- Briano, L., Fritzsche, F., & Vio, M. (2003). El lugar de la industria. Los parques industriales en la reestructuración productiva y territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *EURE*, 29(86), 109-135.
- Brocard, M., & Lecoquierre, B. (1995). Le chorotype de l'estuaire européen. *Mappemonde*, 3. Recuperado de: <http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M395/ESTUAIRE.pdf>
- Brunet, R., Ferras, R., & Théry, H. (2005). *Les mots de la géographie : Dictionnaire critique*. Paris: La documentation française.
- Burgel, G., & Sonderéguer, P. (2009). Paris – Buenos Aires : aller-retour. *Villes en parallèle*, 42/43.
- Burgos, M. (2011). ¿Reindustrialización en la Argentina? La industrialización en la des-convertibilidad. *La Revista del CCC*. Recuperado de: <http://www.centrocultural.coop/revista/articulo/279/CAF>
- CAF. (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Corporación Andina de Fomento. Recuperado de: http://www.caf.com/media/4203/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf
- Cámara de la Industria Química y Petroquímica. (2011). *La industria química argentina. Situación actual y su potencial hacia el 2020*.
- Caravaca, I., & Méndez, R. (2003). Trayectorias industriales metropolitanas: nuevos procesos, nuevos contrastes. *EURE*, 29(87), 37-50.
- Carballo, C. (2000). Las nuevas urbanizaciones y la gestión del territorio en el sur del partido de Campana. *Mundo Urbano*, 3. Recuperado de: <http://mundourbano.unq.edu.ar/>
- Carballo, C. (2004). *Crecimiento y Desigualdad Urbana. Implicancias ambientales y territoriales. Campana, 1950-2000*. Buenos Aires: Dunken.
- Carballo, C. (2005). Transformaciones urbanas y segregación: aportes para el análisis ambiental de Campana 1950-2000. *Revista Theomai*, (número especial). Recuperado de: http://revista-theomai.unq.edu.ar/numespecial2005/ar_carballo_numesp2005.htm
- Caride Bartrons, H. (2000). El pulpo, la mancha y la megalópolis. El urbanismo como representación. Buenos Aires, 1927-1989. *Instituto de Arte Americano*, 104. Recuperado de: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0104.pdf>
- Caride Bartrons, H. (2007). La conurbación de Buenos Aires como objeto de estudio histórico. Argumentos científicos y lógicas disciplinares. *Seminario de Crítica Instituto de Arte Americano*, 157. Recuperado de: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0157.pdf>
- Cariola, C., & Lacabana, M. (2001). La metrópoli fragmentada: Caracas entre la pobreza y la globalización. *EURE*, 27(80).
- Carmona, R. (2014). El desafío de gobernar ciudades en Argentina. Alcances y perspectivas en materia de organización política y administrativa. *Revista de Derecho Da Cidade*, 7(1).
- Carré, M.-N. (2013). *Gouverner la métropole par les déchets*. Tesis de doctorado - Université Paris 3.
- Carrquiriborde, H. (2012). Industrie, ports et transformations territoriales dans la région métropolitaine de Buenos Aires: Zárate et Campana, continuités et nouvelles dynamiques. In L. Tellier & C. Vainer (Eds.), *Métropoles des Amériques en mutation*. (pp. 78-101). Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Cash, D., Adger, N., Berkes, F., & Garden, P. (2006). Scale and cross-scale dynamics: governance and information in a multilevel world. *Ecology and Society*, 11(2).
- Castagna, A., Raposo, I., & Woelflin, M. (2010). Evolución de los asentamientos irregulares en Rosario. Análisis de una problemática compleja de revertir en el ámbito local. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 14(331).

- Castells, M. (1973). *La question urbaine*. Paris: Maspero.
- Castells, M. (1995). *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid: Alianza.
- Castells, M., & Borja, J. (1997). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus.
- Castells, M., & Hall, P. (1994). *Las tecnópolis del mundo: la formación de los complejos industriales del siglo XXI*. Madrid: Alianza.
- Castillo, S. (1940). *El Delta entrerriano. Su presente y su porvenir*. Paraná: Casa Predassi.
- Castro, C. (2014). La gerencia como actividad emprendedora: la internacionalización de la empresa argentina Siderca (1960-1996). *Apuntes*, 41(75), 109-140.
- Catenazzi, A., & Lombardo, J. D. (2003). *La cuestión urbana en los noventa en la RMBA*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Cattan, N., & Fretigny, J.-B. (2011). Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux : état des lieux et problématiques. *Territoires*, 2040(3), 60-77.
- Cattaneo Pineda, R. (2012). *La fabrique de la ville : promoteurs immobiliers et financiarisation de la filière du logement à Santiago du Chili*. Tesis de doctorado - Université Paris 8.
- CERTU. (2014). *Le processus de métropolisation et l'urbain de demain*. Paris. Recuperado de: <http://www.certu-catalogue.fr/le-processus-de-metropolisation-et-l-urbain-de-demain.html>
- Cetrángolo, O. (2006). Gobiernos subnacionales y políticas sociales: el papel de los municipios. Oficina CEPAL en Buenos Aires. In *XVIII Seminario regional de política fiscal CEPAL*. Santiago de Chile.
- Chervo, S. (1979). *Radiografía de San Nicolás de los Arroyos*. In Tomo 2: el municipio de San Nicolás de los Arroyos, Municipalidad de San Nicolás de los Arroyos.
- Chion, M. (2002). Dimensión metropolitana de la globalización: Lima a fines del siglo XX. *EURE*, 28(85).
- Chiozza, E. (1978). *El país de los argentinos: las pampas, volumen 3*. Buenos Aires: Centro Editor de America Latina.
- Chiozza, E. (1981). *Atlas económico de la República Argentina*. Centro Editor de America Latina.
- Chiozza, E. (1983). *Atlas total de la República Argentina, Volumen 1*. Centro Editor de América Latina.
- Ciccolella, P. (1999). Globalización y dualización en la Región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *EURE*, 25(76), 5-27.
- Ciccolella, P. (2003). La Metrópolis Postsocial: Buenos Aires, ciudad-rehén de la economía global. En *El desafío de las Áreas Metropolitanas en un mundo globalizado*. In *Actas del Seminario Internacional, una mirada a Europa y América Latina, junio 2002*. Institut Catalá de Cooperació Iberoamericana, Barcelona.
- Ciccolella, P., & Mignaqui, I. (2002). Buenos Aires: Sociospatial impacts of the development of global city functions. In S. Sassen (Ed.), *Global networks, linked cities*. London: Routledge.
- Ciccolella, P., Mignaqui, I., & Szajnberg, D. (2006). Metropolis in transition: Buenos Aires between economic growth and social disintegration. In *42nd ISoCaRP Congress*. Recuperado de: http://www.isocarp.net/data/case_studies/913.pdf
- Ciccolella, P., & Vecslir, L. (2012). Dinámicas, morfologías y singularidades en la reestructuración metropolitana de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 8, 23-41. Recuperado de: http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/13014/08_02_Ciccolella_Vecslir.pdf?sequence=1.
- Claval, P. (2001). *Épistémologie de la géographie*. Paris: Nathan.
- Clichevsky, N. (2003). Cambios en el espacio metropolitano. In A. Catenazzi & J. Lombardo (Eds.), *La cuestión urbana en los noventa en la Región Metropolitana de Buenos Aires*. (pp. 25-41). UNGS.
- Clichevsky, N. (2007). La tierra vacante revistada. Elementos explicativos y potencialidades de utilización. *Cuaderno Urbano*, 6, 195-219.
- Cóccaro, J., & Maldonado, G. (2011). Réflexions critiques pour penser le territoire argentin aujourd'hui. Le prétexte du soja. *Noröis*, 210. Recuperado de: <http://noröis.revues.org/index2774.html>
- Colombo, D., & Porcu, M. (2014). Néolibéralisme de Province: un cas d'étude. *Justice Spatiale*, 6. Recuperado de: <http://www.jssj.org/article/neoliberalisme>

-de-province-un-cas-detude/

Coragio, J. (1971). *Centralización y concentración en la configuración argentina*. Seminario organizado por la Secretaría del CONADE en marzo 1971.

Corti, M. (2009). El Decreto-Ley 8912/77 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo en la Provincia de Buenos Aires. Un análisis crítico de la legislación argentina (IV). *Café de Las Ciudades*, 8(85). Recuperado de: http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_85.htm

Côté, D. (1993). *Price et Riverbend: splendeur et déclin d'une ville de compagnie*. Université du Québec. Recuperado de: constellation.uqac.ca/1326/1/1484630.pdf

Coulais, J.-F. (2014). *Représentations métropolitaines : une nécessaire inversion du regard*. Recuperado de: <http://www.bresmariolle.fr/bmca/2014/02/representations-metropolitaines-une-necessaire-inversion-du-regard/>

Cravacuore, D. (2007). Los municipios argentinos (1990 - 2005). In D. Cravacuore & R. Israel (Eds.), *Procesos políticos municipales comparados en Argentina y Chile (1990 - 2005)*. Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes y Universidad Autónoma de Chile. Recuperado de: http://www.econ.unicen.edu.ar/extension/vinculacion/images/Filminas/Los_municipios_argentinos_1990-2005_-_Cravacuore_2007.pdf

Cravino, M. C., del Río, J., & Duarte, J. (2008). *Magnitud y crecimiento de las villas y asentamientos en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los últimos 25 años*. Encuentro de la red Ulacav.

Crot, L. (2008). Scenographic and cosmetic planning: globalization and territorial restructuring in Buenos Aires. *Journal of Urban Affairs*, 3(28).

Cruz Alides, P. (1999). *Ventana al pasado de la ciudad de Campana*. Edición del autor.

Dadon, J. (2003). Argentina, de espaldas al mar, Falta de conciencia sobre el valor de las costas. *Le Monde Diplomatique*, pp. 32-33. Recuperado de: <http://www.insusismos.com/diplo/NODE/2737.HTM>

Dafflon, B., & Madiès, T. (2008). *Décentralisation : quelques principes issus de la théorie du fédéralisme financier*. Agence Française de Développement, Département de la Recherche.

Daus, F. (1973). El frente fluvial de la Pampa Ondulada. In *GAEA Serie Especial N°1* (pp. 119-138). Buenos Aires: Sociedad Argentina de Estudios Geográficos.

Daus, F., & Yeannes, A. (1988). La macrorregión pampeana agroganadera con industrias urbanas y portuarias en la Argentina. In J. Roccatagliata (Ed.), *La Argentine. Geografía general y los marcos regionales*. (pp. 469-514). Planeta.

Davies, C. (2013). *Estrategias de desarrollo territorial en Argentina: las experiencias de dos ciudades intermedias de la provincia de Santa Fe (Reconquista y Venado Tuerto)*. Tesis de doctorado - Universidad Complutense de Madrid.

de Marco, C. (2013). Educar para la conservación. La participación de escuelas en el Parque Pereyra Iraola. *Theomai*, 27-28, 173-188

de Mattos, C. A. (1998). Reestructuración, crecimiento y expansión metropolitana en las economías emergentes latinoamericanas. In S. Gorenstein & R. Bustos Cara (Eds.), *Ciudades y regiones frente al avance de la globalización*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.

de Mattos, C. A. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *EURE*, 25(76).

de Mattos, C. A. (2001). Metropolización y suburbanización. *EURE*, 27(80).

de Mattos, C. A. (2002a). Mercado metropolitano de trabajo y desigualdades sociales en el Gran Santiago: ¿Una ciudad dual? *EURE*, 28(85).

de Mattos, C. A. (2002b). Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización? *EURE*, 28(85).

de Mattos, C. (2010). *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina*. Quito: OLACCHI.

de Obschatko, E. (2003). *El aporte del sector agroalimentario al crecimiento económico argentino: 1965-2000*. Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura.

de Obschatko, E. (2013). El sector agroalimentario argentino como motor del crecimiento. In *Alimentar el futuro. Argentina proveedora de Alimentos para el mundo*. Cámara de Comercio argentino-holandesa.

Dear, M. (2000). *The postmodern urban condition*. Oxford: Blackwell.

Dear, M. (2002). The Resistible Rise of the L.A. School. In M. Dear (Ed.), *From Chicago to L.A.: Making Sense of Urban Theory* (pp. 3-16). Sage.

Debrie, J., Beziat, A., & Heitz, A. (2014). Les conteneurs ne votent pas, hauts et

- bas des politiques de corridors de transport : une analyse comparative Axe Seine-Axe Saint Laurent. In *Congreso Devport*. Université du Havre.
- del Río, J. (2014). Transformaciones habitacionales en la Región Metropolitana de Buenos Aires. El pasaje del neoliberalismo al neodesarrollismo urbano. *Geograficando*, 10 (2). Recuperado de: <http://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/view/Geov10no2a10>
- Della Paolera, C. (2006). Manejo y gestión del Área costera metropolitana de Buenos Aires. El Proyecto Épsilon. *Revista Marina*, 592.
- Dematteis, G. (1998). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In F. Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferia*. Barcelona: CCCB.
- Denis, P. (1920). *La République Argentine. La mise en valeur du pays*. Paris: Armand Colin.
- Denis, P.-Y. (1967). La structure urbaine en république argentine: le cas de Buenos Aires. *Cahiers de Géographie du Québec*, 11(22), 43-53.
- Dezert, B., & Verlaque, C. (1978). *L'espace industriel*. Paris: Masson.
- Di Méo, G. (2006). Les territoires de l'action. *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, 48, 7-17.
- Di Méo, G. (2008). Une géographie sociale entre représentations et action. *Montagnes Méditerranéennes et Développement Territorial*, 13-21.
- Di Méo, G. (2010). La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques. *L'Information géographique*, 74(3), 23-38.
- Di Virgilio, M., Guevara, T., & Arqueros Mejica, S. (2015). La evolución territorial y geográfica del conurbano bonaerense. In G. Kessler (Ed.), *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 6: El Gran Buenos Aires*. (pp. 73-102). Edhasa.
- Dollfus, O. (1990). Le système monde. In R. Brunet (Ed.), *Géographie universelle, Mondes nouveaux*. Paris: Hachette.
- Domínguez Roca, L. (2005). Planes urbanos y transporte en la ciudad de Buenos Aires. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 9(194). Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-112.htm>
- Donato, V. (2007). Políticas públicas y localización industrial en Argentina. *Observatorio Iberoamericano del Desarrollo Local y la Economía Social*, 1, 351-385.
- Doxiadis, C. (1968). *Ekistics: An Introduction to the Science of Human Settlements*. New York: Oxford University Press.
- Ducruet, C. (2005). Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires: du local au mondial. *Mappemonde*, 77. Recuperado de: <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/arto5106.html>
- Ducruet, C. (2008). Typologie mondiale des relations ville-port. *Cybergeo : European Journal of Geography*, 417. Recuperado de: <http://cybergeo.revues.org/17332>
- Ducruet, C. (2012). Ports et routes maritimes dans le monde (1890-1925). *Mappemonde*, 106. Recuperado de: <http://mappemonde.mgm.fr/num34/lieux/lieux12201.html>
- Ducruet, C. (2013). Mapping Global Urban Interactions: Maritime Flows and Port Hierarchies since the Late Nineteenth Century. *GaWC Research Bulletin*, 429.
- Durand, P. (2008). *Sistemas agroalimentarios en Argentina. Sociología y extensión agrarias*. Buenos Aires.
- Dziedzicki, J. (2004). Au-delà du Nimby: le conflit d'aménagement, expression de multiples revendications. In P. Melé, C. Larrue & M. Rosemberg (Eds.), *Conflits et territoires*. (pp. 35-64). Tours: MSH.
- El Día de Escobar. (2013, 23 de marzo). *Modelos de urbanización elitistas: Escobar, un fiel reflejo de Tigre y Pilar*.
- El Día de Escobar. (2015, 6 de octubre). *Eduardo Costantini inauguró el primer centro urbano de Puertos del Lago*.
- Eloy Martínez, T. (2004). *El cantor de tango*. Buenos Aires: Planeta.
- El País (2008, 26 de abril). *Rosario coquetea con el Paraná*.
- El País (2014, 22 de marzo). *Rosario, ciudad de búnkeres y soldaditos*.
- El País (2015a, 4 de enero). *Techint, una 'multilatina' de acero*.
- El País (2015b, 16 de octubre). *Aquí tod el mundo tiene miedo, el narco manda*.
- Emelianoff, C., & Carballo, C. (2002). La liquidation du patrimoine ou la rentabi-

- lité du temps qui passe. *Annales de la Recherche Urbaine*, 92. Recuperado de: www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/Emelianoff-Carballo_ARU_92.pdf
- Estèbe, P. (2015). *L'égalité des territoires. Une passion française*. Paris: PUF.
- Falcón, R., & Stanley, M. (2001). *La historia de Rosario. Tomo 1, economía y sociedad*. Rosario: Homo Sapiens.
- Faliès, C. (2013). *Espaces ouverts et métropolisation entre Santiago du Chili et Valparaíso: produire, vivre et aménager les périphéries*. Tesis de doctorado - Université Paris 1.
- Fanchette, S. (2006). De l'importance des liens géographie physique/géographie humaine pour comprendre les risques de submersion des deltas surpeuplés. *Hérodote*, 2(121), 6–18.
- Favier Dubois, G., & Zárate, M. (2012). Breve historia geológica y climática. In H. Otero (Ed.), *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 1: Población, ambiente y territorio* (pp. 51–78). Edhasa.
- Felder, R. (2001). La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina. *Gestión y Política Pública*, X(1).
- Fénelon, P. (1963). Mégalopolis de Jean Gottmann. *Annales de Géographie*, 390(72), 237–240.
- Fernández, L. (2008). *EcourBANismo. Aplicación para urbanismo sustentable en un contexto pampeano, metropolitano y rioplatense de la provincia de Buenos Aires*. Texto elaborado en el marco del Proyecto de Investigación “Problemática ambiental de la cuenca del Río Luján. Manejo y gestión del recurso hídrico”. Master en Desarrollo Urbano y Territorial de la Universidad Politécnica de Cataluña. Recuperado de: <http://biblioises.com.ar/Contenido/700/720/Ecourbanismo%20.pdf>
- Fernández, L. (2011). *Censo 2010. Somos 14 819 137 habitantes en la Región Metropolitana de Buenos Aires*.
- Flonneau, M. & Orfeuill, J.-P. (2016). *Vive la route ! Vive la République ! La Tour d'Aigues*: Éditions de l'Aube.
- Flores, F. (2008). De la Ciudad del Acuerdo a la Ciudad de María. Turismo religioso en San Nicolás de los Arroyos. In R. Bertonecello (Ed.), *Turismo y geografía. Lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina* (pp. 159–181). Ciccus. Recuperado de: http://www.giepra.com.ar/wp-content/uploads/2011/07/Flores_San_Nicolas.pdf
- Flores, F. (2011). ¿Turistas o peregrinos? Prácticas en torno al fenómeno religioso en San Nicolás de los Arroyos. *Revista Transporte y Territorio, Universidad de Buenos Aires*, 5, 72–88. Recuperado de: www.rtt.filo.uba.ar/RTT00505072.pdf
- Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class*. New York: Basic Books.
- Forget, M. (2009). Les grands projets hydroélectriques du rio Paraná, potentiels et devenir. *Géocarrefour*, 84(1-2), 19–29.
- Forget, M. (2011). *Le Parana argentin, un fleuve du nouveau monde*. Tesis de doctorado - Université Lyon 2.
- Forget, M. (2012). Transport et recompositions urbano-portuaires sur le Paraná. Le cas de Rosario (Argentine). *L'Espace Géographique*, 2012/3(41), 210–222.
- Foucault, M. (1966). *Les mots et les choses*. Paris: Gallimard.
- Foulquier, E. (2001). *L'Uruguay et son insertion régionale: le rôle des ports dans la structuration des territoires*. Tesis de doctorado - Université de Nantes.
- Foulquier, E. (2007). Le froid, les agrumes et la mer. Logiques de flux, logiques d'espace dans le bassin de la Plata. *Géographie, économie, Société*, 9(3).
- Franceschini, J. (2011). Vivienda y sectores medios: datos estadísticos. El índice de esfuerzo de acceso a la vivienda. *Exposición APPI-CPAU*. Recuperado de: <http://appi.ciamdi.com.ar/Eventos/APPI-Franceschini.pdf>
- Freyssenet, M. (1998). Lusine Toyota de Zárate. Une adaptation locale de l'usine de Tahara nº1. *La Lettre du GERPISA*, 119(1-1998), 15–18. Recuperado de: http://freysenet.com/files/Toyota_Zarate.pdf
- Fritzsche, F., & Vio, M. (2000). Especialización y diversificación industrial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *EURE*, 26(79), 25–45.
- Fumière, J. (1941). *Historia de una industria de Campana*. Buenos Aires: Taller de impresiones oficiales.
- Fumière, J. (1975a). *Historia de la evolución de Campana*. Campana: Municipalidad de Campana.
- Fumière, J. (1975b). *Los orígenes de Campana. Hasta la creación de Campana*. Campana: Municipalidad de Campana.

- Fundación Metropolitana. (2010). *Dimensión territorial del espacio metropolitano*. Recuperado de: <http://www.metropolitana.org.ar/site/territorial.php>
- Gaggioti, H. (2000). Para comer me voy a Buenos Aires: globalización e identidad en las ciudades intermedias de la llanura argentina. *Theomai*, (1).
- Gaignard, R. (1973). Un atlas de la Pampa : P. H. Randle et N. Gurevitz, Atlas geografía histórica de la Pampa anterior. *Annales de Géographie*, 82(450), 247–248.
- Gaignard, R. (1979). *L'Argentine*. Paris: Gallimard.
- Gaignard, R. (1989). *La Pampa Argentina. Ocupación-Población-Explotación. De la conquista a la crisis mundial (1550-1930)*. Buenos Aires: Solar.
- Galimberti, C. (2014) La reinención del río desde lo recreativo: la transformación de la ribera metropolitana de Rosario (Argentina) desde una mirada sobre el espacio público y las huellas patrimoniales. *Cuaderno urbano*, 17(17), 145–172.
- Garavaglia, J. (2000). *Les hommes de la Pampa, Une histoire agraire de la Campagne de Buenos Aires, 1700-1830*. Paris: Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.
- Garavaglia, J. (2012). Buenos Aires : de ciudad a provincia. In R. Fradkin (Ed.), *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 2: De la Conquista a la crisis de 1820*. (pp. 25–52). Edhasa.
- Garay, A. (2003). Caracterización sector noroeste del AMBA. In A. Catenazzi & J. Lombardo (Eds.), *La cuestión urbana en los noventa en la Región Metropolitana de Buenos Aires*. (pp. 75–105). Buenos Aires: UNGS.
- García, N., & Canitrot, L. (2013). *Potencialidades del ferrocarril en el transporte de granos: su rol estratégico para incrementar la competitividad hacia 2020*. Buenos Aires.
- García Canclini, N. (1989). *Culturas híbridas: Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. México: Grijalbo.
- Garreau, J. (1991). *Edge city, life on the new frontier*. New York: Anchor Books.
- Gehl, J. (2013). *Pour des villes à échelle humaine*. Paris: Ecosociété.
- Geisse, G., & Coraggio, J. (1970). Áreas metropolitanas y desarrollo nacional. *EURE*, 1(1).
- Gelman, J. (2012). La economía de Buenos Aires. In R. Fradkin (Ed.), *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 2: De la Conquista a la crisis de 1820* (pp. 85–121). Edhasa.
- Gentile, E., & Natenzon, C. (1998). Ordenamiento del territorio en el Delta del Paraná. In M.-C. Prat, J.-N. Salomon, & E. Gentile (Eds.), *El Delta del Paraná, aspectos naturales y antrópicos* (pp. 71–112). Bordeaux: Institut de Géographie - Traux du L.G.P.A.
- Geoconfluence. (2005). *Territoires, territorialisation, territorialité*. Recuperado de: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/territoires-territorialisation-territorialite>
- George, P. (1968). Problèmes urbains de la République argentine. *Annales de Géographie*, 421, 257–277.
- Ghilardi, M.-F., Romero, L., Yoya, M.-A., & Woelflin, L. (2005). Sectores que impulsan el auge de Rosario: ¿qué indica el producto bruto geográfico? In *Instituto de Investigaciones Económicas – Escuela de Economía, Universidad Nacional de Rosario. Décimas Jornadas Investigaciones en la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística, noviembre de 2005*. Recuperado de: <http://www.igc.org.ar/megaciudad/N3/PBGRosario.pdf>
- Ghorra-Gobin, C. (2010). De la métropolisation: un nouveau paradigme? *Quaderni*, 73, 25–33.
- Ghorra-Gobin, C. (2015). *La métropolisation en question*. Paris: PUF.
- Ghorra-Gobin, C. (2016). La MGP : le point de vue des urbanistes américains. *Tous urbains*, 13, 51–54.
- Ghorra-Gobin, C., & Velut, S. (2006). Les rapports public-privé, enjeu de la régulation des territoires locaux. *Géocarrefour*, 81(2). Recuperado de: <http://geocarrefour.revues.org/index1824.html>
- Gilli, F. (2005). Le Bassin parisien. Une région métropolitaine. *Cybergeo : European Journal of Geography*, 305. Recuperado de: <https://cybergeo.revues.org/3257>
- Giniger, N. (2011). El talón de acero santefesino. Acindar y los trabajadores en la configuración de una ciudad siderúrgica. In *X Congreso argentino de antropología social*.
- Girola, M. F. (2007). El surgimiento de la megarurbanización Nordelta en la Región Metropolitana de Buenos Aires: consideraciones en torno a las nociones de ciudad-fragmento y comunidad purificada. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 22(2), 363–397

- Giunta, R. (2000). La Gran Aldea. Historias de la Ciudad. *Una Revista de Buenos Aires*, 1(4).
- Gobierno de la Provincia de Santa Fe. (1980). *Historia de Villa Constitución (1857-1978)*.
- González, G. (2009). Escenario político-electoral de la provincia de Buenos Aires. *Revista de Ciencia Política*, 8. Recuperado de: <http://www.revcienciapolitica.com.ar/num8art6.php>
- Gorelik, A. (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Gorelik, A. (1999). El color del barrio. Mitología barrial y conflicto cultural en la Buenos Aires de los años veinte. *Variaciones Borges: Revista del Centro de Estudios y Documentación Jorge Luis Borges*, 8, 36-68.
- Gorelik, A. (2013). Rôles de la périphérie. Buenos Aires : de la ville expansive à la ville archipel. In M.-F. Prévôt-Schapira & S. Souchaud (Eds.), *Transitions métropolitaines en Amérique latine : densification, verticalisation, étalement*. Problèmes d'Amérique latine.
- Gottmann, J. (1957). Megalopolis or the urbanization of the Northeastern seaboard. *Economic geography*, 33(3), 189-200.
- Gottmann, J. (1961). *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. New York: The twentieth Century fund.
- Grumbach, A. (2009). *Seine Métropole - Paris Rouen Le Havre*. Consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne.
- Gueymard, S. (2016). Santé-environnement: identifier des zones multi-exposées. *Note rapide de l'IAU*, 713.
- Gueymard, S. (2009). *Inégalités environnementales en région Ile-de-France: répartition socio-spatiale des ressources, des handicaps et satisfaction environnementale des habitants*. Tesis de doctorado - Université Paris Est.
- Guibert, M., & Sili, M. (2011). Argentine: expansion agricole et dévitalisation rurale. In Y. Jean & M. Guibert (Eds.), *Dynamiques des espaces ruraux dans le monde* (pp. 338-351). Paris: Colin U.
- Guibert, M., & Velut, S. (1998). Retour au rivage: le littoral argentin dans les années 1990. In A. Musset (Ed.), *Les Littoraux latino-américains. Terres à découvrir* (pp. 99-113). Paris: IHEAL.
- Guieysse, J.-A., & Rebour, T. (2014). Crise, métropolisation et aménagement. *Cybergeo : European Journal of Geography*. Recuperado de: <http://cybergeo.revues.org/26636> ; DOI : 10.4000/cybergeo.26636
- Gumuchian, H., Grasset, E., Lajarge, R., & Roux, E. (2003). *Les acteurs, ces oubliés du territoire*. Paris: Anthropos.
- Gumuchian, H., & Pecqueur, B. (2007). *La ressource territoriale*. Paris: Economica.
- Gutiérrez, A. (2009). Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. In *XV CLATPU* (p. 14). Buenos Aires.
- Gutiérrez, A., & Rearte, J. (2006). Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la Ciudad de Buenos Aires. In A. Brasileiro & P. Marques da Silva (Eds.), *Panorama nacional da pesquisa em transportes 2006* (pp. 829-840). Río de Janeiro: ANPET.
- Gutiérrez, A., & Rearte, J. (2012). Presentación: Dossier Transporte y Movilidades en ciudades intermedias de Argentina. *Revista Transporte y Territorio, Universidad de Buenos Aires*, 7.
- Gutiérrez Puebla, J. (2004). El tren de alta velocidad y sus efectos especiales. In *Investigaciones regionales*, 5, *Asociación española de ciencia regional*. (pp. 199-221).
- Gutman, G., & Gorenstein, S. (2003). Territorio y sistemas agroalimentarios. Enfoques conceptuales y dinámicas recientes en la Argentina. *Desarrollo Económico*, 42(168), 563-587. Recuperado de: http://www.econ.unicen.edu.ar/extension/vinculacion/images/Filminas/paper_gutman_et_al_territorio_y_saa_2.pdf
- Gutman, M., & Hardoy, J. (2007). *Buenos Aires 1536-2006: Historia urbana del Área Metropolitana*. Buenos Aires: Infinito.
- Halbert, L. (2010). *L'avantage métropolitain*. Paris: PUF.
- Hall, P. (2004). *Is the Greater South East a Mega-city Region?* London: Paper presented to a seminar held by the Institute for Public Policy Research. Institute of Community Studies, 10th December 2004.
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geographiska Annaler*, 71B, 3-17.
- Harvey, D. (2011). *Le capitalisme contre le droit à la ville : néolibéralisme, urbanisation,*

résistances. Ed. Amsterdam.

Hernández Meza, A. (2014). Productores de Servicios Avanzados (APS) y cambios en la configuración metropolitana del Gran Área Metropolitana de Costa Rica y el Área Metropolitana Pacífica de Panamá. In *VIII Congreso internacional de geografía de América Latina. 15-20 de septiembre de 2014*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

Herrera, G., & Tavošnanska, A. (2011). ¿Reindustrialización en la Argentina? Una década de expansión industrial en la Argentina. *La Revista del CCC*. Recuperado de: <http://www.centrocultural.coop/revista/articulo/278/>

Hiernaux Nicolas, D. (1999). Los frutos amargos de la globalización: expansión y reestructuración metropolitana de la ciudad de México. *EURE*, 25(76).

Homobono Martínez, J. I. (2003). *La ciudad y su cultura, en la obra de Lewis Mumford*. Recuperado de: <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/zainak/23/01750256.pdf>

Humpert, K., Brenner, K., & Becker, S. (2002). *Fundamental principles of urban growth*. Wuppertal: Müller + Busmann.

IDDRI (2016). *Mobilité collaborative: des promesses aux enjeux pour les pouvoirs publics*. Policy Brief. Paris.

INDEC. (2003). *¿Qué es el Gran Buenos Aires?*

Institut des Amériques. (2014). *Les enjeux du développement en Amérique latine. Dynamiques socioéconomiques et politiques publiques*. AFD, à savoir 24.

Iturburu, M. (2012). Los municipios. In H., Cao, & J.-M. Abal Medina (Eds.), *Manual de la nueva administración pública argentina*. Buenos Aires: Ariel.

Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE*, 28(85), 11–19.

Janoschka, M. (2003). Nordelta - ciudad cerrada. El análisis de un nuevo estilo de vida en el Gran Buenos Aires. In *V Coloquio Internacional de Geocrítica. Barcelona, 27 a 30 de Mayo de 2003*.

Kandus, P., & Malvárez, A. (2002). Las islas del bajo delta del Paraná. In J.-M. Borthagaray (Ed.), *El Río de la Plata como territorio*. (pp. 76–98). Buenos Aires: Infinito.

Katz, B., & Bradley, J. (2014). *The Metropolitan Revolution: How Cities and Metros Are Fixing Our Broken Politics and Fragile Economy*. Washington DC: Brookings Institution.

Kessler, G. (2015). *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 6: El Gran Buenos Aires*. Buenos Aires: Edhasa.

Kofman, G., & Guz Bejar, V. (2014). Territorio urbano y desigualdad en tiempos de desastres medioambientales: El caso de las inundaciones en abril de 2013. In *VI Foro Sur Sur “La cuestión urbana, territorio y medio ambiente”*, Universidad Nacional de la Patagonia Austral.

Kogan, J. (2004). *Rieles con futuro. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur*. Corporación Andina de Fomento.

Kohon, J. (2011). *Más y mejores trenes: Cambiando la matriz de transporte en América Latina y el Caribe*. Washington DC: BID.

Kollmann de Curutchet, M. (1981). Buenos Aires y su sistema urbano. In *Atlas de Buenos Aires, tomo I*. Buenos Aires.

Koolhaas, R. (1978). *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan*. Oxford University Press.

Kralich, S. (1995). Una opción de delimitación metropolitana de los bordes de la red de transporte urbano. El caso de Buenos Aires. In *Seminario internacional La gestión del territorio, CEI/IDEHAB, Quilmes*.

Kralich, S. (1998). El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *EURE*, 24(71), 37–56.

Kullock, D. (2012). *¿Hacia un nuevo paradigma de planificación? Gestión urbana*. Buenos Aires: Seminario de doctorado FADU-UBA.

Kullock, D., & Nabel, P. (2006). Gestión Ambiental Metropolitana: aportes conceptuales y aproximaciones al caso de Buenos Aires. *Revista AREA de la FADU*, 12.

La Nación. (1997, 8 de agosto). *Controversia en el Tigre por la ruta interisleña*.

La Nación. (2005, 24 de diciembre). *Alentar el cambio*.

La Nación. (2010, 2 de noviembre). *El Delta suma cada vez más adeptos*.

La Nación. (2015a, 7 de junio). *Conurbano. La tierra de los extremos*.

- La Nación. (2015b, 9 de noviembre). *El Gobierno ejecutó fondos millonarios por obras que no se hicieron*.
- Lajarge R. (2000). Patrimoine et légitimité des territoires. De la construction d'un autre espace et d'un autre temps commun. In F. Gerbeaux (Ed.), *Utopies pour le territoire : cohérence ou complexité?* (pp. 79-100). La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.
- Landry, C. (2000). *The Creative City: A toolkit for urban innovators*. London: Earthscan.
- Lascano, M., & Durango-Cohen, P. (2012). The transportation systems of Buenos Aires, Chicago and São Paulo: City centers, infrastructure and policy analysis. *Transportation Research Part A*, 102–122.
- Lavarello, P., Gutman, G., & Ríos, P. M. (2010). Libéralisation, entreprises transnacionales et formes d'insertion internationale. Le cas des filières soja et blé en Argentine. In H. Regnault (Ed.), *La reconnexion agricole Nord-Sud. Quels enjeux pour les pays en développement?* (pp. 115–133). Montpellier: CIHEAM.
- Lazzari, E. (1958). *Perón en San Nicolás, Historia de un grandioso resurgir*. Rosario.
- Le Gall, J., & García, M. (2010). Reestructuraciones de las periferias hortícolas de Buenos Aires y modelos espaciales ¿Un archipiélago verde? *Echogeo*, 11.
- Le Monde. (2007, 30 de agosto). *Les miracles de Rosario*.
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos.
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Anthropos.
- Lefevre, P. (2009). *Métropolisation et gouvernance urbaine : les dynamiques territoriales du nouveau régionalisme dans les agglomérations de Los Angeles et San Francisco*. Tesis de doctorado - Université Toulouse II.
- Leroy, S. (2000). Sémantiques de la métropolisation. *Espace Géographique*, 29(1), 78–86.
- Leveau, C. (2009). Testeando el fenómeno de contraurbanización para el caso argentino, 1960-2001. In *X Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Asociación de Estudios de Población de la Argentina*, San Fernando del Valle de Catamarca.
- Leveau, C. (2011). Urbanización y contraurbanización en Argentina: un análisis del sistema de asentamientos. *Papeles de Poblacion Universidad Autónoma de México*, 17(68), 147–159.
- Lévy, J. (2000). Territoire. In S. Wachter, A. Bourdin, J. Padioleau, J. Offner, & J. Theis (Eds.), *Repenser le territoire : un dictionnaire critique*. La Tour d'Aygues.
- Lévy, J. (2010). Penser aux/les limites de nos limites. *SociologieS*, (Dossier Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques).
- Lévy, J., & Lussault, M. (2013). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.
- Linares, S., & Velázquez, G. (2012). La conformación histórica del sistema urbano. In H. Otero (Ed.), *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 1: Población, ambiente y territorio*. (pp. 365–398). Edhasa.
- Lipietz, A. (1994). El *posfordismo* y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo. Seminario del 12 y 13 de abril de 1994. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.
- Lischetti, S. (1989). *Radiografía de Villa Constitución en tres fechas. Notas históricas*. Edición del autor.
- Llorente, F. (2010). *Un estudio sobre la competitividad del Puerto de Buenos Aires a finales del 2008*. Tesis de maestría - Universidad de San Andrés.
- Lombardo, J. (2007). *La construcción de la ciudad: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Nobuko.
- López Accotto, A., Martínez, C., & Mangas, M. (2009). *Provincia de Buenos Aires. Las limitaciones de recursos en los municipios y la coparticipación provincial*. UNGS.
- Lorrain, D. (2011). *Métropoles XXL en pays émergents*. Paris: Presses de Sciences Po.
- Losano, G. (2008). Factores territoriales competitivos. El caso de la industria en la Región Metropolitana de Buenos Aires. In *V Seminario Ordenamiento Territorial. Ordenamiento territorial y desarrollo local*. Recuperado de: http://ffyl.uncu.edu.ar/IMG/pdf/industria_1_.pdf
- Losano, G. (2011). La industria en la Región Metropolitana de Buenos Aires: los factores generadores de ventajas locacionales. In H. Adriani, M. Papalardo, P. Pintos, & M. Suárez (Eds.), *Actores, estrategias y territorio. El Gran La Plata: de la crisis de la convertibilidad al crecimiento económico*. (pp. 107–172). UNPL.

- Maceira, V. (2012). *Notas para una caracterización del Área Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: ICO-UNGS.
- Malamud, A. (2004). Federalismo distorsionado y desequilibrios políticos: el caso de la provincia de Buenos Aires. In M. I. Tula (Ed.), *Aportes para la discusión de la Reforma Política bonaerense*. Buenos Aires: Prometeo.
- Manzagol, G. (1981). *Logique de l'espace industriel*. Paris: PUF.
- Maro, C. (2004). Tenaris Siderca y la Municipalidad de Campana: la trama de un vínculo sin costura. In *II Congreso Nacional de Sociología Argentina, octubre 2004*. Buenos Aires.
- Marshall, A. (1920). *Principles of Economics*. Londres: Macmillan.
- Martin, J.-Y. (2006). Une géographie critique de l'espace du quotidien. L'actualité mondialisée de la pensée spatiale d'Henri Lefebvre. *Articulo Journal of Urban Research*, (2). Recuperado de: <http://articulo.revues.org/897>
- Martínez Estrada, E. (1940). *La Cabeza de Goliat. Microscopía de Buenos Aires*. Buenos Aires: Club del Libro ALA.
- Martínez, J. (2012). La inversión estratégica en ferrocarriles. *Revista Vial*, 11.
- Massin, T. (2008). *L'intégration et la mise en valeur du secteur du Delta du Paraná dans le Plan d'urbanisme de la ville de Campana*. Tesis de maestría - Institut d'Etudes Politiques de Paris.
- Massin, T. (2010). *Deltas y metropolización*, (Poster presentado en el Simposio Científico Académico Delta del Paraná. San Fernando, Argentina. 4 y 5 de octubre de 2010).
- Massin, T. (2013). Deltas y metropolización. In F. Kalesnik, R. Vicari, & L. Iribarren (Eds.), *Delta del Paraná: Historia, presente y futuro*. (pp. 47–51). Buenos Aires: UNESCO.
- Massin, T. (2014a). Dynamiques portuaires du littoral métropolitain du Paraná (Argentine) depuis 1990. In *Congreso Devport*. Université du Havre.
- Massin, T. (2014b). Les villes portuaires de Campana et Zárate dans les processus de métropolisation de Buenos Aires (Argentine). *Urbanités*, 4.
- Massin, T. (2015a). Dinámicas portuarias del litoral metropolitano del Paraná desde 1990. *Revista Transporte y Territorio, Universidad de Buenos Aires*, 12.
- Massin, T. (2015b). Dynamiques portuaires du littoral métropolitain du Paraná (Argentine) depuis 1990. *Géotransports*, 4.
- Massin, T. (2016a). Un espacio productivo metropolitano: el caso del territorio intermedio entre Buenos Aires – Rosario (Argentina). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*. Vol. 25-2-2016.
- Massin, T. (2016b). Système ferroviaire de voyageurs dans le territoire métropolitain de Buenos Aires depuis 1950. *Mappemonde*, (por ser publicado).
- Massin, T., & Natale, D. (2012). *El bajo Delta del Paraná en el territorio metropolitano de Buenos Aires: desafíos y complejidad de su gestión*. Poster presentado en el Primer congreso latinoamericano de ecología urbana, Desafíos y escenarios de desarrollo para las ciudades latinoamericanas, 12 y 13 de junio de 2012.
- Massin, T., Zagare, V., & Sepúlveda, D. (2013). Scenarios for an integral approach to urban and environmental dimensions in the lower Parana Delta In *Research Seminar on Land Policy and Urban Development in Latin America*, Lincoln Institute, Ciudad de México.
- Matteucci, S. (2006). *Crecimiento urbano y sus consecuencias sobre el entorno rural. El caso de la ecorregión pampeana*. Buenos Aires.
- Matteucci, S., & Morello, J. (2006). Efectos ecológicos de los emprendimientos urbanísticos privados en la Provincia de Buenos Aires, Argentina. In S. Matteucci, J. Morello, & G. Buzai (Eds.), *Crecimiento urbano y sus consecuencias sobre el entorno rural. El caso de la ecorregión pampeana*. Buenos Aires: Orientación Gráfica Editora.
- Melé, P., Larrue, C., & Rosemberg, M. (2004). *Conflits et territoires*. Tours: MSH.
- Merklen, D. (2007). L'action de l'Etat face aux classes populaires. In D. Quattrocchi-Woisson (Ed.), *L'Argentine après la débâcle. Itinéraire d'une recomposition inédite*. (pp. 299–327). Paris: Houdiard.
- Merlin, P. (2012). *Transports et urbanisme en Ile-de-France*. La documentation française.
- Merlinsky, G. (2013). *Cartografías del conflicto ambiental en Argentina*. Buenos Aires: Fundación CICCUS.
- Meyer, H., & Nijhuis, S. (2014). *Urbanized deltas in transition*. Amsterdam: Techne Press.

- Micucci Tarsetti, A. (1998). *Historia del partido de Baradero*. Instituto de Investigaciones Históricas del Baradero.
- Mignaqui, I. (1998). Dinámica inmobiliaria y transformaciones metropolitanas. La producción del espacio residencial en la RMBA en los 90: una aproximación a la geografía de la riqueza. In *Actas del IV Seminario internacional sobre globalización y territorio*. Bogotá: Universidad Los Andes, Red Iberoamericana de Investigaciones sobre Globalización y Territorio.
- Mignaqui, I. (2012). Planes y proyectos territoriales. Escenarios de la metrópolis planificada. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 8. Recuperado de: http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/13038/1/08_o8_Mignaqui.pdf
- Miletta, J. (2012). *El problema del financiamiento municipal en el contexto federal argentino*. Tesis de maestría en políticas públicas - Universidad Torcuato Di Tella.
- Moine, A. (2006). Le territoire comme un système complexe: un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie. *L'Espace Géographique*, 2(35), 115-132.
- Monié, F., & Vasconcelos, F. (2012). Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Confins*, 15. Recuperado de: <http://confins.revues.org/7685>
- Monnet, J. (2001). México, América latina y Américas face a la metropolización et a la mundialización. *Historiens et Géographes*, 369-378.
- Morello, J., & Solbrig, O. (1997). *Argentina granero del mundo: ¿hasta cuándo?* Buenos Aires: Orientación Gráfica Editora.
- Muller, A. (2007). De trenes y pueblos "fantasma": acerca del impacto de la reducción del servicio ferroviario en la Argentina. *Desarrollo Económico*, 184, 597-612.
- Mumford, L. (1938). *The Culture of City*. New York: Harcourt, Brace and Company.
- Mumford, L. (1961). *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. New York: Harcourt, Brace and Company.
- Mumford, L. (1966). *La carretera y la ciudad*. Buenos Aires: Emecé.
- Natenzon, C. (1991). El Delta del Paraná: un área de equilibrio natural para la región metropolitana de Buenos Aires. Informe final del Área Ecología y Medio Ambiente. In *Acuerdo de Cooperación CONAMBA / Politécnico de Milán / CEE*. Buenos Aires: Mimeo.
- Nédélec, P. (2013). L'urbanité et la cidadinité, des outils conceptuels pertinents pour la recherche urbaine ? *LabexImu, Journée de lancement IMUAlpha*.
- Nonaka, I. (1988). Toward middle-up down management: accelerating information creation. *Sloan Management Review*, 9-18.
- Novarina, G. (2004). Bernardo Secchi ou les paradoxes de l'urbanisme. *Urbanisme*, 339.
- Novick, A., & Caride Bartrons, H. (2000). Ciudad versus área metropolitana. Notas para una historia del gran Buenos Aires. *Document de Discussion de MOST - UNESCO*, 37. Recuperado de: <http://unesdoc.unesco.org/images/0011/001160/116099mo.pdf>
- Novoa, G. (2005). Puerto Madero: un proyecto bisagra. In M. Welch Guerra (Ed.), *Buenos Aires a la deriva: transformaciones urbanas recientes*. (pp. 203-233). Buenos Aires: Biblos.
- Oatley, N. (2001). L'apparition de l'Edge (of) City : quels mots pour les « nouveaux » espaces urbains ? In H. Rivière d'Arc (Ed.), *Nommer les nouveaux territoires urbains*. Paris: Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Éditions Unesco.
- Offner, J. M. (1993). Les effets structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace Géographique*, 3, 233-242.
- Orfeuill, J. P. (2004). *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Paris: Editions de l'Aube.
- Orfeuill, J.-P. (2010). *La mobilité, nouvelle question sociale ?* Recuperado de: <http://sociologies.revues.org/3321>
- Ortiz, J., & Morales, S. (2002). Impacto socioespacial de las migraciones intraurbanas en entidades de centro y de nuevas periferias del Gran Santiago. *EURE*, 28(85).
- Ortiz, R. (1943). *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires: Losada.
- Otero, H. (2012). *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 1: Población, ambiente y territorio*. Buenos Aires: Edhasa.
- Parnreiter, C. (2002). Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global. *EURE*, 28(85).
- Parussini, A. (2012). El proceso de suburbanización del cordón oeste metropol-

itano de Rosario: ideas de ciudad. Cuaderno Urbano, 12(12). Recuperado de: <http://www.scielo.org.ar/pdf/cuba/v12n12/v12n12a06.pdf>

Paschkes Ronis, M. (2013). El Delta en disputa. Conflictos y controversias ambientales en el partido de Tigre. En G. Merlinsky (Ed.), *Cartografías del conflicto ambiental en Argentina* (pp. 143–171). Buenos Aires: Fundación CICCUS.

Paterlini de Koch, O. (1992). Company towns of Chile and Argentina. In E. J. Garner. (Ed.), *The Company Town : Architecture and Society in the Early Industrial Age* (pp. 207–232). New-York: Oxford University Press.

Peck, J., & Tickell, A. (2002). Neoliberalizing Space. *Antipode*, 34, 380–404.

Pecqueur, B. (2010). 2040 et le postfordisme. *Territoires*, 2040(1), 85–88.

Pelenc, J. (2014). *Développement humain responsable et aménagement du territoire. Réflexions à partir de deux réserves de biosphère périurbaines en France et au Chili*. Tesis de doctorado - Université Paris 3.

Pengue, W. A. (2005). *Agricultura industrial y transnacionalización en América Latina. ¿La transgénesis de un continente?* Buenos Aires: Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

Pengue, W. A. (2006). “Agua virtual”, agronegocio sojero y cuestiones económico ambientales futuras. Buenos Aires: *Fronteras*, 5. GEPAMA, FADU-UBA.

Pennino, C. (1992). *Ramallo: Notas sobre su fundación y progreso*. Edición del autor.

Petit, M., Rastoin, J. L., & Regnault, H. (2006). *Libéralisation agricole et pays en développement*. Paris: L'Harmattan. Recuperado de: http://region-developpement.univ-tln.fr/en/2006_vol_1.php

Piccagli, A., & Taurizano, Z. (1986). *Historia documental de San Pedro*, 3 tomos. Ed. Rafael de Armas y Asociados.

Pinson, D. (2004). Urban Planning : An “Undisciplined” Discipline ? *Futures, Elsevier, Transdisciplinarity*, 36(4), 503–513.

Pintos, P. (2012). Las opacidades del urbanismo privado y el rol del Estado. Elementos para la reflexión en la producción de megaurbanizaciones cerradas en la cuenca baja del río Lujan. In *XV Encuentro de Latinoamericanistas Españoles*. Madrid.

Pintos, P., & Narodowski, P. (2012). *La privatopía sacrilega. Efectos del urbanismo privado en los humedales de la cuenca baja del río Luján*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Pírez, P. (2001). Cuestión metropolitana y gobernabilidad urbana en la Argentina. In A. Vázquez Barquero & O. Madoery (Eds.), *Transformaciones globales, instituciones y políticas de desarrollo local*. Rosario: Homo Sapiens.

Pírez, P. (2005a). El desafío de la gobernabilidad metropolitana en la Argentina. In *VII seminario nacional de la red de centros académicos para el estudio de gobiernos locales*. 15 y 16 de septiembre de 2005. Buenos Aires.

Pírez, P. (2005b). Expansión territorial, privatización y fragmentación en la configuración metropolitana de Buenos Aires. *Cadernos Metrópole*, 13, 11–46.

Pírez, P. (2006). La privatización de la expansión metropolitana en Buenos Aires Journal. *Economía, Sociedad y Territorio*, VI(21).

Pírez, P., & Ríos, D. (2008). Urbanizaciones cerradas en áreas inundables del municipio de Tigre: ¿producción de espacio urbano de alta calidad ambiental? *EURE*, 34(101), 99–119.

Pirotte, G. (2010). La notion de société civile dans les politiques et pratiques du développement. *Revue de la régulation*, 7.

Pontón, R. (2008). *La importancia de la soja para Argentina*. Recuperado de: <http://www.bolsacba.com.ar/files/C2208.pdf>

Poirier Elliott, M.L. (1988). Conflict resolution. In A. Catanese & J. Snyder (Eds.), *Urban planning*. McGraw-Hill.

Porter, M. (1998). *On competition*. Boston: Harvard Business School.

Porto, E., & Carvalho, E. (2001). Salvador na globalização. *EURE*, 27(80).

Pradilla, E. (2014). La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina. *Cadernos Metrópole*, 16(31), 37–60. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2014-3102>

Pred, A. (1964). The intra-metropolitan location of American manufacturing. *Annual Association of American Geography*, 54, 165–180.

Premici, S. (2008). *El boom para algunos: un retrato de Pergamino*. Fundación PRO-TEJER.

- Prévôt-Schapira, M. F. (1984). Espace pétrolier et espace syndical dans le golfe du Mexique. In J. Revel-Mouriz (Ed.), *L'État aménageur en Amérique latine : villes et ports industriels*. Paris: IHEAL. Recuperado de: <http://books.openedition.org/iheal/2240>
- Prévôt-Schapira, M. F. (1997). *Territoires, pouvoirs et sociétés en Amérique Latine*. Mémoire HDR - Université de Tours.
- Prévôt-Schapira, M. F. (2000). Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires. *Economía, Sociedad y Territorio*, 2(7), 405-431.
- Prévôt-Schapira, M. F. (2001). Buenos Aires, métropolisation et nouvel ordre politique. *Hérodote*, 101, 122-152. Recuperado de: <http://www.cairn.info/revue-herodote-2001-2-page-122.htm>
- Prévôt-Schapira, M. F. (2002). Buenos Aires en los años 90: metropolización y desigualdades. *EURE*, 28(85), 31-50.
- Prévôt-Schapira, M. F., & Rivière d'Arc, H. (2001). *Les territoires de l'État-nation en Amérique latine*. Travaux et Mémoires de l'IHEAL.
- Prévôt-Schapira, M. F., & Velut, S. (2015). Sistema urbano y metropolización. *OSDE*.
- Prieto, A. (1999). *Rosario, imágenes de un sueño colectivo*. Rosario informa. Rosario: Dirección general de comunicación de la municipalidad de Rosario.
- Prud'homme, R., Kopp, P., & Huntzinger, H. (2004). *Stronger Municipalities for Stronger Cities in Argentina*. IADB.
- Puig, P., & Salinardi, L. (2015). *Argentina y los subsidios a los servicios públicos: un estudio de incidencia distributiva*. La Plata: UNLP, Documento de trabajo n° 183.
- Pujol, C. (2010). *De l'ancrage mobile à l'inscription circulatoire: regards croisés sur les trajectoires citadines et citoyennes aux marges de Rosario (Argentine) et de Montevideo (Uruguay)*. Tesis de doctorado - Université Toulouse II.
- Randle, P. (1981). *Atlas del desarrollo territorial de la Argentina*. Madrid: Talleres del Instituto Geográfico Nacional / Asociación para la Promoción de los estudios Territoriales y Ambientales.
- Randle, P. (1994). *Breve historia del urbanismo*. Buenos Aires: Claridad.
- Randle, P. (2003). Lewis Mumford y Jean Gottmann, Megalopolis: dos concepciones contrapuestas. *Verbo*, 411-12, 105-117. Recuperado de: <http://www.fundacionspeiro.org/verbo/2003/V-411-412-P-105-117.pdf>
- Raposo, I. (2009). Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la Región Metropolitana Rosario. *Revista Transporte y Territorio, Universidad de Buenos Aires*, 1, 25-26.
- Reboratti, C. (2006). La Argentina rural entre la modernización y la exclusión. In A. de Lemos, M. Arroyo, & M. Silveira (Eds.), *América Latina: cidade, campo e turismo*. San Pablo: CLACSO. Recuperado de: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/10reborat.pdf>
- Reboratti, C. (2010). Un mar de soja: la nueva agricultura en Argentina y sus consecuencias. *Revista de Geografía Norte Grande*, 45, 63-76. Recuperado de: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=So718-34022010000100005&script=sci_arttext
- Reca, L., Lema, D., & Flood, C. (2010). *El crecimiento de la agricultura argentina. Medio siglo de logros y desafíos*. Buenos Aires.
- Reese, E. (2006). La situación actual de la gestión urbana y la agenda de las ciudades en la Argentina. *Medio Ambiente y Urbanización*, 65(1), 3-21. Recuperado de: http://www.faud.unsj.edu.ar/descargas/blogs/bibliografia-unidad-3-reese-eduardo-2006_E_Reese_2006_La_situacion_actual_de_la_gestion_urbana_y_la_agenda.pdf
- Reynoso, D. (2012). El reparto de la representación: antecedentes y distorsiones de la asignación de diputados a las provincias. *Postdata, Ciudad Autónoma de Buenos Aires*, 17(1). Recuperado de: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-96012012000100005&lng=es&nrm=iso
- Ríos, D. (2005). Planificación urbana privada y desastres de inundación: las urbanizaciones cerradas polderizadas en el municipio de Tigre, Buenos Aires. *Economía, Sociedad y Territorio*, 17.
- Rivera, P. & Sonderéguer, P. (2012). Oportunidad y conflicto en la renovación ciudad-puerto: el caso de Buenos Aires. *Universidad Nacional de Lanús - Revista del departamento de desarrollo productivo y tecnológico*, 1.
- Riwilis, V. (2010). *Chronique d'une ségrégation annoncée. Le cas de Nordelta, une ville privée dans la municipalité de Tigre, Buenos Aires*. Tesis de doctorado - Université du Québec.
- Robin, S., & Velut, S. (2005). Entre Barcelone et Porto Alegre: la gestion municipale à Montevideo et Rosario. *Géocarrefour*, 80(3), 207-214.

- Robin, S., & Velut, S. (2009). Estado y democracia participativa. Las ciudades de Montevideo y Rosario, una mirada comparativa. In M. Guibert, S. Carrizo, P. Li-grone, B. Mallard, L. Ménanteau, & G. Uribe (Eds.), *Le bassin du Rio de la Plata: développement local et intégration régionales* (pp. 257–276). Toulouse: Presses universitaires du Midi.
- Robles, S. (2003). *Sarmiento en Zárate*. Editorial de los Cuatro Vientos.
- Robles, S. (2005). *Historia de Zárate, desde sus orígenes hasta el año 2000*. Editorial de los Cuatro Vientos.
- Roccatagliata, J. (1987). *Los ferrocarriles en la Argentina: un enfoque geográfico*. Buenos Aires: EUDEBA.
- Rodil, A. (2007). La construcción de nuevos lugares. El fenómeno religioso y la reconfiguración urbana de San Nicolás de los Arroyos (1983-2003). In C. Carballo (Ed.), *Diversidad cultural, creencias y espacio. Referencias empíricas*. (p. 212). Departamento de Ciencias Sociales-Programa de Estudios Geográficos, Universidad Nacional de Luján.
- Rodrigue, J.-P. (2007). *Gateways, corridors and global freight distribution: transpacific issues*. Recuperado de: <http://www.gateway-corridor.com>.
- Rodríguez, A., & Winchester, L. (2001). Santiago de Chile: Metropolicación, globalización, desigualdad. *EURE*, 27(80).
- Roitman, S., & Nicholas, A. (2011). From country club to edge city? Gated residential communities and the transformation of Pilar, Argentina. In N. A. Phelps & Fulong Wu (Eds.), *International perspectives on suburbanization: a post-suburban world?* (pp. 122-139). New York: Palgrave Macmillan.
- Romero, J. L. (2010). *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Romero, J. L. (2012). *Breve historia de la Argentina*. Fondo de Cultura Económica.
- Roncayolo, M. (1991). Ville et port : à propos d'un divorce. In T. Baudouin & M. Collin (Eds.), *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux*. Caen: Paradigme.
- Rougier, M., & Pampin, G. (2015). Orígenes y esplendor de la industria en el Gran Buenos Aires. In G. Kessler (Ed.), *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 6: El Gran Buenos Aires*. (pp. 195–224). Edhasa.
- Rousseau, M. (2013). *Villes post-industrielles : pour une nouvelle approche*. Recuperado de: <http://www.metropolitiques.eu/Villes-post-industrielles-pour-une.html>
- Ruiz Moreno, S. (2004). *Tigre y las verdes islas del Delta*. Buenos Aires: Camalote.
- Saer, J. (1991). *El río sin orillas*. Seix Barral.
- Salama, P. (2011). Croissance et inflation en Argentine sous les mandatures Kirchner. *Problèmes d'Amérique Latine*, 82.
- Salama, P. (2012). *Chine-Brésil : industrialisation et désindustrialisation précoce*. Recuperado de: http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/68/48/34/PDF/WP-2012-06_Salama.pdf
- Salcedo, R., & Dear, M. (2012). La escuela de Los Ángeles y las metrópolis sudamericanas. *Bifurcaciones*, 11. Recuperado de: <http://www.bifurcaciones.cl/2012/12/la-escuela-de-los-angeles-y-las-metropolis-sudamericanas/>
- Salvatori, G. (2002). Grandes obras en el Río. Dragado e hidrografía. In J.-M. Borthagaray (Ed.), *El Río de la Plata como territorio*. (pp. 305–420). Buenos Aires: Infinito.
- San Cristóbal, D. (2009). (Re)configuración urbana-regional y transformaciones en las condiciones de circulación en el corredor Pilar-Pergamino, Buenos Aires. In *Presentación en el XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo, abril 2009*.
- Sanguinetti, J. S. (2007). *Vulnerabilidad social: un estudio desde el municipio de Pilar*. Tesis de maestría - FLACSO, Buenos Aires.
- Sanguinetti, P., Sanguinetti, J., & Tommasi, M. (2001). *La conducta fiscal de los gobiernos municipales en Argentina: los determinantes económicos, institucionales y políticos*. Universidad Torcuato Di Tella. Recuperado de: [http://municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/Estudio_fiscal_municipios_argentinos\[1\].pdf](http://municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/Estudio_fiscal_municipios_argentinos[1].pdf)
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- Sassen, S. (1994). *Cities in a world economy*. Sage.
- Sassone, S. (1992). Subsistemas urbanos policéntricos en los sistemas nacionales de ciudades. Un caso en la Argentina. *Revista Geográfica*, 116, 85–111.
- Sassone, S. (1998). Reestructuración territorial y ciudades intermedias en Argentina. *Revista de La Universidad del Salvador*, 34, 15–30.

- Schneier-Madanes, G. (1978a). Impacto de la industria en la organización del espacio: la siderurgia en la Argentina. *Summa, Revista de Arquitectura*, 127, 63–73.
- Schneier-Madanes, G. (1978b). L'impact spatial de l'industrie. Essai méthodologique : le cas de la localisation de la sidérurgie en Argentine. In *Annales de Géographie* (pp. 152–181). Paris: Armand Colin.
- Schneier-Madanes, G. (1979). *Les entreprises industrielles et la formation de l'espace urbain: le cas de la sidérurgie argentine*. Travaux et documents de géographie tropicale, CEGET-CNRS.
- Schubarth, C. (2007). Qui et quoi est diffus, dans la ville diffuse? Nommer l'étalement urbain contemporain. *GEA*, 22.
- Schweitzer, M. (2006). El puente Rosario - Victoria y sus efectos sobre el transporte regional. *Cuaderno Urbano*, 5, 105–130.
- Schweitzer, M. (2011). Alta velocidad ferroviaria: la experiencia en España, Francia y Alemania y los proyectos para Argentina. *Revista Transporte y Territorio, Universidad de Buenos Aires*, 5, 89–120.
- Scobie, J. (1977). *Buenos Aires: del centro a los barrios 1870-1910*. Buenos Aires: Solar.
- Scott, A., Agnew, J., Soja, E., & Storper, M. (2001) Global city regions. In A. Scott (Ed.), *Global city-regions: trends, theory, policy*. (pp. 11–31). Oxford: Oxford University Press.
- Secchi, B. (2000). Prima lezione di urbanistica. Roma: Laterza.
- Segre, R. (1981). *América Latina en su arquitectura*. México: Siglo XXI.
- Sieverts, T. (2004). *Entre-ville : une lecture de la Zwischenstadt*. Marseille: Parenthèse.
- Soja, E. (1989). *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. New York: Verso.
- Sistema argentino de información jurídica. (2015). *Registro Nacional de Tierras Rurales. Una política registral para la soberanía territorial*. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.
- Soja, E. (1996a). *Six Discourses on the Postmetropolis*. Artículo adaptado de una comunicación presentada en la reunión anual de la Asociación Sociológica Británica, Leicester, 12 de abril 1995.
- Soja, E. (1996b). *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Cambridge: Basil Blackwell.
- Soja, E. (2000). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Basil Blackwell.
- Souchaud, S. (2016). *La transition métropolitaine en Amérique latine. Une approche démographique et géographique*. Presentación en el seminario: Transition métropolitaine et mobilisations citadines : un regard sur les Amériques, Institut des Amériques, Paris, 26 enero 2016.
- Souchaud, S., & Prévôt-Schapira, M.-F. (2013). Transitions métropolitaines en Amérique latine : densification, verticalisation, étalement. *Problèmes d'Amérique Latine*, 3(90), 5–16.
- Stilgoe, J. R. (1983). *Metropolitan Corridor: Railroads and the American Scene*. New Haven and London: Yale University.
- Stumpo, G., & Rivas, D. (2013). *La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI*. CEPAL.
- Suárez, O. (1999). *El territorio argentino*. Buenos Aires: FADU - UBA.
- Svampa, M. (2001). *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Buenos Aires: Biblos.
- Svampa, M. (2014). Comodoro Rivadavia, un modelo de maldesarrollo. *OPSUR*. Recuperado de: <http://www.opsur.org.ar/blog/2014/02/11/comodoro-rivadavia-un-modelo-de-maldesarrollo/>
- Svampa, M., & Antonelli, M. (2009). *Minería transnacional, narrativas del desarrollo y resistencias sociales*. Buenos Aires: Biblos.
- Syvitsky, J., Kettner, A., Overeem, I., Hutton, E., Hannon, M., Brakenridge, R., Nicholls, R. (2009). Sinking deltas due to human activities. *Nature Geoscience*, 2, 681–686.
- Taschner, S. P., & Bógus, L. M. M. (2001). São Paulo, uma metrópole desigual. *EURE*, 80.
- Taylor, P. (1997). Hierarchical tendencies amongst world cities: a global research proposal. *Cities*, 14(6), 323–332.

- Tella, G. (2000). La modernización tardía de una metrópolis semiperiférica: el caso de Buenos Aires y sus transformaciones territoriales recientes. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 4(69).
- Tella, G. (2007). *Un crack en la ciudad: rupturas y continuidades en la trama urbana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Nobuko.
- Teubal, M. (2006). Expansión del modelo sojero en la Argentina. De la producción de alimentos a los commodities. *Realidad Económica*, 220.
- Teubal, M., & Rodríguez, J. (2002). *Agro y alimentos en la globalización. Una perspectiva crítica*. Buenos Aires: Editorial La Colmena.
- Thenon, E. (2008). *La era de las Megalópolis. Buenos Aires*. Recuperado de: http://www.ic.gba.gov.ar/congresocultura/datos_bs_as.html
- Thiard, P. (2003). Le Bassin parisien, un espace fonctionnel reconnu mais instrumentalisé par les politiques d'aménagement du territoire. In A. Bleton-Ruguet, N. Commerçon, & P. Gonod (Eds.), *Territoires institutionnels, territoires fonctionnels*. (pp. 103–112). Institut de recherche du Val Mâconnais.
- Thuillier, G. (2005a). El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *EURE*, 31(93), 5–20.
- Thuillier, G. (2005b). Gated communities in the metropolitan area of Buenos Aires, Argentina. A challenge for town planning. *Housing Studies*, 20(2).
- Thuillier, G. (2006). Les quartiers enclos à Buenos Aires: la ville privatisée ? *Géocarrefour*, 81(2), 151–158.
- Torres, H. (2000). Procesos recientes de fragmentación socioespacial en Buenos Aires: la suburbanización de las élites. *Mundo Urbano*, 3.
- Torres, H. (2001a). Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. *EURE*, 27(80), 33–56. Recuperado de: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008000003&lng=es&nrm=iso&tlng=es
- Torres, H. (2001b). *Tres grandes procesos de suburbanización en Buenos Aires: 1904-1914, 1943-1947-1960 y 1991-2001*. Buenos Aires.
- Torset, C. (2004). La décentralisation des processus stratégiques : proposition d'un cadre d'analyse. *Perspectives en Management Stratégique*, 10, 277–301.
- Tren para todos. (2012). *página internet*. Recuperado de: www.trenparatodos.com.ar/
- Uffelmann, H. (2000). *Reseña histórica de Baradero*. Edición del autor.
- Usach, N. (2011). Análisis de la especialización productiva de los aglomerados urbanos argentinos tras la crisis del año 2001. *Párrafos Geográficos*, 2, 215–241.
- Usach, N., & Garrido Yserte, R. (2009). *Globalización y ciudades en América Latina: ¿Es el turno de las ciudades intermedias en la Argentina?* Recuperado de: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-37272009000200001&lng=es&nrm=iso
- Vanier, M. (2000). Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique. *Revue de Géographie Alpine*, 88(1), 105–113.
- Vanier, M. (2002). *Métropolisation et tiers espace : quelle innovation territoriale?* Actes des Rencontres franco-sud-africaines de l'innovation territoriale janvier 2002 Partie II Villes secondaires, confins et métropoles : l'innovation au cœur ou à la périphérie ?
- Vanier, M. (2003). Le périurbain à l'heure du crapaud buffle : tiers espace de la nature, nature du tiers espace. *Revue de Géographie Alpine*, 91(4), 79–89.
- Vanier, M. (2009). *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Vanier, M. (2013). L'aménagement des territoires, demain. In Y. Jean (Ed.), *La France, aménager les territoires*. (Armand Col, pp. 330–337).
- Vanneph, A. (1995). Villes frontalières Mexique-États-Unis. In P. Gondard & J. Revel-Mouroz (Eds.), *La frontière Mexique-Etats Unis*. Paris: Éditions de l'IHEAL.
- Vapñarsky, C. (1995). Primacía y macrocefalia de la Argentina: la transformación del sistema de asentamiento humano 1950. *Desarrollo Económico, Revista de Ciencias Sociales IDES*, 35(138).
- Vapñarsky, C. (2004). Cuando el caos caracteriza la división oficial del territorio del Estado. A propósito de los municipios argentinos. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona*, 8(162). Recuperado de: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-162.htm>
- Vapñarsky, C., & Gorojovsky, N. (1990). El crecimiento urbano en la Argentina. *IIED-CEL Buenos Aires*, 11.

- Velázquez, G. (2004). Aglomeraciones de tamaño intermedio y Calidad de vida en la Argentina de los noventa. In G. Velázquez (Ed.), *Nuestra geografía local. Población, urbanización y transformaciones socio-territoriales en el Partido de General Pueyrredón, Argentina, 1975-2000*. Mar del Plata.
- Veltz, P. (1994). *Des territoires pour apprendre et innover*. Paris: Editions de l'Aube.
- Veltz, P. (2009). *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. Paris: PUF.
- Veltz, P. (2013). *Mondialisation et ville*. Paris: Presentación en el seminario Mondialisations : concepts, enjeux et échelles, ENS, Paris, 28 febrero 2013.
- Veltz, P. (2015). La société hyperindustrielle et ses territoires. *Futuribles*, 409.
- Velut, S. (2000). *L'Argentine en ses provinces, disparités régionales, systèmes spatiaux et finances publiques dans un Etat fédéral*. Tesis de doctorado - Université Paris 3.
- Velut, S. (2002). *L'Argentine. Des provinces à la nation*. Paris: PUF.
- Velut, S. (2007). *Mondialisation et développement territorial en Amérique latine : Argentine-Chili*. Mémoire HDR - Université Paris 3.
- Velut, S., & Falies, C. (2008). Marges urbaines, marges rurales entre Santiago du Chili et Valparaíso. *Autrepart*, 45, 207-219.
- Vicente Rufi, J. (2003). ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? *Universitat de Barcelona, Revista de Geografia*, 2, 79-103.
- Vidal, A. (2007). Hacia un desarrollo más equilibrado entre las poblaciones y su medio ambiente (el proyecto de reserva de biosfera Pereyra Iraola). *Aportes para el debate*, 117-139
- Vidal Koppmann, S. (2007). *Transformaciones socio-territoriales de la Región Metropolitana de Buenos Aires en la última década del siglo XX. La incidencia de las urbanizaciones privadas en la fragmentación de la periferia*. Tesis de doctorado - FLACSO, Buenos Aires.
- Vidal Koppmann, S. (2010). Urbanización sin urbanismo. De la "legalidad" de la empresa desarrolladora a la "ilegalidad" de la apropiación popular. In *Actas del XI Coloquio de Geocrítica, la planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación*. Universidad de Buenos Aires.
- Vigarié, A. (1979). *Ports de commerce et vie littorale*. Paris: Hachette.
- Vio, M., & Cabrera, M. (2015). Panorámicas de la producción en el conurbano. In G. Kessler (Ed.), *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 6: El Gran Buenos Aires*. (pp. 255-286). Edhasa.
- Vismara, F. (2013). Insumos básicos de uso difundido para el sector de la construcción: desempeño reciente de cadenas de valor seleccionadas. In G. Stumpo & D. Rivas (Eds.), *La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI*. CEPAL.
- Vommaro, G. (2015). El mundo político del conurbano en la democracia reciente. In G. Kessler (Ed.), *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 6: El Gran Buenos Aires*. (pp. 365-399). Edhasa.
- Welch Guerra, M. (2005). *Buenos Aires a la deriva: transformaciones urbanas recientes*. Buenos Aires: Biblos.
- Zagare, V., & Manotas Romero, T. (2014). Procesos naturales y urbanos en el Delta inferior del Paraná: actores, conflictos y desafíos de un área en constante transformación. *Revista M*, 11, 24-37.
- Zuidwijk, A. (2002). Navegación y puertos argentinos en la Cuenca del Plata. In J.-M. Borthagaray (Ed.), *El Río de la Plata como territorio*. (pp. 215-245). Buenos Aires: Infinito.
- Zuidwijk, A. (2011). *Algunas reflexiones sobre nuestros puertos y cadenas logísticas para contenedores*. Conferencia en la Universidad Tres de Febrero.

2. Documentos de planificación

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (1999). Plan Urbano Ambiental. La ciudad de Buenos Aires en el Sistema Metropolitano. Diagnóstico y prospectiva.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2011). *Modelo Territorial. Buenos Aires*. Recuperado de: <http://www.ssplan.buenosaires.gov.ar/index.php/proyectos/modelo-territorial-preliminar>

Ministerio de Industria. (2012). Plan Estratégico Industrial 2020. Recuperado de: <http://www.industria.gob.ar/wp-content/uploads/2013/03/seccion1Cap%C3%ADtu101-La-reindustrializaci%C3%B3n-de-la-Argentina.pdf>

Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios. (2008). *PET 1816-2016. Plan estratégico territorial Argentina 2016, Avance 2008*. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Recuperado de: <http://www.igc.org.ar/megaciudad/N3/Plan Estrategico Territorial 1816-2016.pdf>

Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios. (2010). *Plan Estratégico Territorial Bicentenario*. PET.

Municipalidad de Campana. (1999). *Plano urbano de 1999 de Campana*. Campana: Municipalidad de Campana.

Municipalidad de Rosario. (2008). *Plan Urbano Rosario 2007-2017*. Secretaría de Planeamiento, Dirección General de Ordenamiento Urbano. Recuperado de: <http://www.igc.org.ar/megaciudad/N3/Plan Urbano Rosario 2007 -2017.pdf>

Municipalidad de San Nicolás. (2002). *PLESAN - Plan Estratégico San Nicolás*. Instituto de Planeamiento Urbano.

OPRBA - Oficina del Plan Regulador para Buenos Aires. (1958). *Plan Regulador de Buenos Aires*.

Plan Estratégico Metropolitano Región Rosario. (2004). *Acuerdos Estratégicos metropolitanos 2004*. Municipalidad de Rosario.

Plan Estratégico Rosario. (1998). *Plan Estratégico Rosario, Diagnóstico y Formulación*. Recuperado de: http://www.perm.org.ar/per98/per_98.pdf

Plan Rosario Metropolitana. (2011). *Plan Rosario Metropolitana. Estrategias 2018*. Recuperado de: <http://www.igc.org.ar/megaciudad/N3/Plan Rosario Metropolitana + 10.pdf>

Presidencia de la Nación. (1969). *Esquema Director Año 2000*. Oficina Regional de Desarrollo.

Provincia de Buenos Aires. (2007a). *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda.

Provincia de Buenos Aires. (2007b). *Plan estratégico territorial Provincia de Buenos Aires*. Ministerio de Infraestructura. Recuperado de: <http://www.igc.org.ar/megaciudad/N3/Plan Estrategico Territorial Provincia de Buenos Aires.pdf>

Provincia de Buenos Aires. (2011). *Bases y lineamientos para el Plan de regionalización de la Provincia de Buenos Aires*. Recuperado de: <http://www.igc.org.ar/megaciudad/N3/Plan de Regionalizacion Bs As.pdf>

Provincia de Santa Fe. (2012). *Plan estratégico provincial Santa Fe, Visión 2030*. Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado. Recuperado de: <http://www.santafe.gov.ar/archivos/PEP.pdf>

Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas. (1977). *SIMEB - Estudio del Sistema Metropolitano Bonaerense*.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. (2011). *PET Avance II*. Libro 1 - Planificación Estratégica Territorial / Libro 2 - Territorio e infraestructura / Libro 3 - Argentina Urbana / Libro 4 - Integración Territorial Internacional.

Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables. (2008). Plan maestro y director del sistema de navegación troncal. Visión Estratégica y Bases para su formulación en el río Paraná. Buenos Aires.

3. Datos

- ACARA. (2015). *página internet*. Asociación de concesionarios de automotores de la República Argentina. Recuperado de: www.acara.org.ar
- ADEFA. (2014). *Estadísticas*. Asociación de Fábricas de Automotores. Recuperado de: <http://www.adefa.com.ar/v2/index.php>
- ANFAVEA. (2014). *página internet*. Associação nacional dos fabricantes de veículos automotores. Recuperado de: www.anfavea.com.br
- ANSES. (2016). Fondo de Garantía de Sustentabilidad. Recuperado de: <http://fgs.anses.gob.ar/participacion>
- Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes. (2015). *Comunidad andina, documento estadístico*.
- AVINA. (2008). *Plataforma Megaciudad*. Recuperado de: <http://www.pmegaciudad.com.ar/eng/desarrollo.html>
- Banco Mundial. (2013). *Indicadores*. Recuperado de: <http://datos.bancomundial.org/indicador>
- Bolsa de comercio de Rosario. (n.d.). *página internet*. Recuperado de: <http://www.bcr.com.ar>
- C3T. (2013). *Observatorio Nacional de Datos de Transporte*. Centro Tecnológico de Transporte Tránsito y Seguridad Vial. Recuperado de: <http://ondat.fra.utn.edu.ar>
- CAF. (2010). *Observatorio de la movilidad urbana*. Corporación Andina de Fomento.
- Cámara Argentina de la Construcción. (2011). *Infraestructura portuaria en Argentina, 1810-2010*. Buenos Aires.
- CNRT. (2013). *página internet*. Comisión Nacional de Regulación del Transporte Público. Recuperado de: <http://www.cnrt.gov.ar/>
- CONAMBA. (1995). El Conurbano bonaerense: relevamientos y análisis.
- Consejo Portuario Argentino. (2010). *Estadísticas de puertos*.
- Coopération des agences d'urbanisme. (2011). *Les données essentielles*. Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine.
- Dirección Nacional de Puertos. (2006). *Movimiento total de mercaderías en puertos argentinos, 2000-2006*.
- Dirección Nacional de Vialidad. (2014). *página internet*. Recuperado de: <http://www.vialidad.gov.ar>
- ENMODO. (2010). Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010: Área Metropolitana de Buenos Aires. <http://datar.noip.me/dataset/encuesta-de-movilidad-domiciliaria-2009-2010-amba>
- EPIBA. (2015). *Exposición de Parques Industriales de la Provincia de Buenos Aires*. Recuperado de: http://issuu.com/epyca/docs/epiba_2015_cat__logo
- FETERA. (n.d.). *página internet*. Federación de Trabajadores de la Energía de la República Argentina. Recuperado de: <http://www.fetera.org.ar/>
- Fundación Banco de la Provincia de Buenos Aires. (2005). *Informe sobre desarrollo humano en la provincia de Buenos Aires, 2004-2005*. Recuperado de: <http://hdr.undp.org/fr/content/informe-sobre-desarrollo-humano-en-la-provincia-de-buenos-aires-2004>
- GaWC. (2012). *The World According to GaWC 2012*. Recuperado de: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012t.html>
- Global Ports. (2010). *Anuario Portuario y Marítimo*. Prefectura Naval Argentina.
- Global Ports. (2012). *Anuario Portuario y Marítimo*. Prefectura Naval Argentina.
- Global Ports. (2013). *Anuario Portuario y Marítimo*. Prefectura Naval Argentina.
- Guía Peuser. (1951). *Guía de turismo*.
- Hinrichsen. (2004). *Anuario Hinrichsen*. Ed. J.J. Hinrichsen.
- Hinrichsen. (2012). *Anuario Hinrichsen*. Ed. J.J. Hinrichsen.
- IBGE. (2010). *Censo Demográfico 2010*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- IDEBA. (2015). *IDEBA*. Ministerio de Gobierno Provincia de Buenos Aires.
- IDESF. (n.d.). *página internet*. Infraestructura de Datos Especiales de la Provincia de Santa Fe.
- IIEEE (2003). *Producto Bruto Geográfico. Rosario y Aglomerado Gran Rosario. UNR, serie*

1993-1998, *Resultados provisionales 2003*. Instituto de Investigaciones Económicas de la Escuela de Economía. Facultad de ciencias económicas y estadística - UNR.

INDEC. (1869). *Censo nacional de población*.

INDEC. (1895). *Censo nacional de población*.

INDEC. (1914). *Censo nacional de población*.

INDEC. (1947). *Censo nacional de población*.

INDEC. (1960). *Censo nacional de población*.

INDEC. (1970). *Censo nacional de población*.

INDEC. (1980). *Censo nacional de población*.

INDEC. (1991). *Censo nacional de población*.

INDEC. (2001). *Censo nacional de población*. Recuperado de: <http://200.51.91.245/argbin/RpWebEngine.exe/PortalAction?&MODE=MAIN&BASE=CPV2001ARG&MAIN=WebServerMain.inl>

INDEC. (2010). *Censo nacional de población*. Recuperado de: <http://200.51.91.245/argbin/RpWebEngine.exe/PortalAction?BASE=CPV2010B>

INDEC. (2012). Origen provincial de las exportaciones argentinas (OPEX), Sistema georreferenciado de consultas.

INDEC. (2014). Origen provincial de las exportaciones argentinas (OPEX), Sistema georreferenciado de consultas.

INDEC. (2015). *Unidades Geoestadísticas. Cartografía y códigos geográficos del Sistema Estadístico Nacional*. Recuperado de: <http://www.indec.gov.ar/codgeo.asp>

INEGI. (2010). *Censo de población y vivienda*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

INTRUPUBA. (2007). *Investigación de transporte urbano público de Buenos Aires*. Recuperado de: <http://www.ondat.fra.utn.edu.ar/?p=1044>

Ministerio de Agricultura Ganadería y Pesca. (2012). *página internet*. Recuperado de: <http://www.agroindustria.gob.ar/sitio/>

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. (2012). *página internet*. Recuperado de: <http://www.economia.gob.ar/>

Ministerio de Infraestructura Vivienda y Servicios públicos de la Provincia de Buenos Aires. (2006). *Contribución al PET*.

Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social. (2014). *Estadísticas e indicadores para el total país*.

Ministerio del Interior y Transporte. (2015). *Estadísticas electorales*. Dirección Nacional Electoral.

ONU-HABITAT. (2013). *State of the world's cities 2012/2013, Prosperity of Cities*. Routledge.

OUL-BAM. (2014). *página internet*. Observatorio Urbano Local - Buenos Aires Metropolitana. Recuperado de: <http://www.oulbam.com.ar/>

Provincia de Buenos Aires. (2003a). *Censo Económico*. Ministerio de Economía.

Provincia de Buenos Aires. (2003b). *Desagregación Municipal del Producto Bruto Geográfico*. La Plata. Recuperado de: <http://www.ec.gba.gov.ar/Estadistica/pbg2003/resultados2003.html>

Provincia de Buenos Aires. (2011). *Censo 2010, Provincia de Buenos Aires, resultados definitivos por partido*. Dirección Provincial de Estadísticas. Recuperado de: <http://www.ec.gba.gov.ar/estadistica/librocenso2010.pdf>

Provincia de Buenos Aires. (2012a). *Panorama productivo de la provincia de Buenos Aires*. Ministerio de Economía, Dirección Provincial de Estudios y Proyecciones Económicas. Recuperado de: [http://www.ec.gba.gov.ar/areas/estudios_proyecciones/Archivos/Panorama productivo de la provincia de Buenos Aires - Marzo de 2012.pdf](http://www.ec.gba.gov.ar/areas/estudios_proyecciones/Archivos/Panorama%20productivo%20de%20la%20provincia%20de%20Buenos%20Aires%20-%20Marzo%20de%202012.pdf)

Provincia de Buenos Aires. (2012b). *Programación del desarrollo territorial. Diagnóstico preliminar y líneas de acción para la discusión*. Ministerio de Economía.

Provincia de Buenos Aires. (2013). *Panorama productivo de la provincia de Buenos Aires*. Ministerio de Economía, Dirección Provincial de Estudios y Proyecciones Económicas. Recuperado de: [http://www.ec.gba.gov.ar/areas/estudios_proyecciones/presentaciones/Panorama productivo de la provincia de Buenos Aires - Octubre de 2013.pdf](http://www.ec.gba.gov.ar/areas/estudios_proyecciones/presentaciones/Panorama%20productivo%20de%20la%20provincia%20de%20Buenos%20Aires%20-%20Octubre%20de%202013.pdf)

Provincia de Buenos Aires. (2014). *Panorama productivo de la provincia de Buenos Aires*. Ministerio de Economía, Dirección Provincial de Estudios y Proyecciones Económicas. Recuperado de: <http://www.ec.gba.gov.ar/areas/hacienda/presentacion1.php>

Provincia de Buenos Aires. (2015). *Cartografía digital CNPHYV 2010 de la Provincia de Buenos Aires*. Subsecretaría de Coordinación Económica, Dirección Provincial de Estadística. Recuperado de: <http://www.ec.gba.gov.ar/estadistica/censo2010/cartografia.html>

Provincia de Buenos Aires. (2016). *Transferencias a municipios*. Ministerio de Economía. Recuperado de: http://www.ec.gba.gov.ar/areas/Sub_Politica_Coord_Eco/CoordMunicipal/municipios/municipios.php

Provincia de Santa Fe. (1900). Censo de la Provincia, 1858. Registro estadístico de la población de la Provincia de Santa Fe (Confederación Argentina).

Provincia de Santa Fe. (2013). *Crecimiento del Gran Rosario en los últimos 30 años. Período 1980 – 2010*. Recuperado de: https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/179264/876067/file/Gran_Rosario.pdf

PTUMA. (2011). *página internet*. Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de Argentina. Recuperado de: www.ptuma.gob.ar/

Registro provincial de urbanizaciones cerradas. (2010). Recuperado de: http://www.gobierno.gba.gov.ar/cdi/barrios_cerrados/barrios_cerrados_registrados.htm

Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas. (1979). *Plan Nacional de Transporte: Plan de corto plazo*. Subsecretaría de Transporte.

SIIA. (2013). *Sistema Integrado de Información Agropecuaria*. Recuperado de: www.siiia.gov.ar

Techo Argentina. (2011). Relevamiento de villas y asentamientos en el Gran Buenos Aires. Recuperado de: http://www.techo.org/wp-content/uploads/2013/04/2011Catastro_BA.pdf

Techo Argentina. (2013). Relevamiento de asentamientos informales Recuperado de: http://www.mapaasentamientos.com.ar/downloads/Relevamientos_de_asentamientos_2013_BAJA.pdf

The Brookings Institution. (2014). *Global Metromonitor 2014. An uncertain recovery*.

Metropolitan Policy Program. Recuperado de: http://www.brookings.edu/~media/Research/Files/Reports/2015/01/22-global-metro-monitor/bmpp_GMM_final.pdf?la=en

Universidad Nacional de La Plata. (2015). *Análisis del uso de agroquímicos asociado a las actividades agropecuarias de la Provincia de Buenos Aires*. Defensor del Pueblo de la provincia de Buenos Aires.

Anexos 1. Personas entrevistadas

Aolita Juan Manuel, Jefe de División Museo y archivo histórico municipal “Quinta Jovita” en Zárate (06/2010)

Área María Cristina, Programa de Celulosa y Papel, UNaM-CONICET, Facultad de Ciencias Exactas, Químicas y Naturales - UnaM (01/2014)

Blanco Jorge, geógrafo, investigador, UBA (varias veces entre 2012 y 2014)

Braier Gustavo, Braier & Asociados Consultores (01/2014)

Cañellas Estela, UNGS, Instituto del Conurbano (04/2014)

Carrizo Silvina, CONICET - CEUR (varias veces entre 2010 y 2014)

Ceballos Paz Martín, gerente de recursos humanos en Ternium Siderar (06/2015)

Charrière Margarita, Presidente de la Comisión del Área Metropolitana del Centro Argentino de Ingenieros y directora del Observatorio del CPAU (05/2013)

Chichiri Argentina, Jefa de Departamento de Isla del partido de Zárate (06/2010)

Domínguez Roca Luis, geógrafo, investigador, UBA (09/2012)

Escalante Raúl, Director de la Escuela de Graduados en Ingeniería Portuaria de la UBA (09/2011)

Fernández Leonardo, ecólogo, investigador, UNGS (12/2011)

Garay Alfredo, Director de la Corporación Antigua Puerto Madero (10/2012)

Godelier Eric, Profesor de economía en la Escuela Polytechnique de París (06/2013)

Herrera Luis, Administrador de la Delegación Puertos Paraná Inferior (08/2012)

Labarthe Beba, Directora de la Oficina de promoción turística de Campana (05/2013)

Maldonado Rodolfo, Presidente de la Sociedad de arquitectos de Campana (08/2012).

Maro Cristóbal, docente en Campana (05/2013)

Murchison Roberto, Director del grupo Murchison (08/2012)

Musante Leo, ingeniero en Tenaris (05/ 2013)

Natenzon Claudia, geógrafa, investigadora, UBA (07/2012)

Pieretti Silvia, Directora de recursos humanos en Ternium Siderar (02/2015)

Rodríguez Claudio, Secretario de Gabinete de la municipalidad de Campana (12/2007)

Salvador Claudio, Asociación Argentina de los Químicos y Técnicos de la Industria del Cuero (02/2014)

San Cristóbal Darío, geógrafo, investigador, UBA (09/2012)

Schinoni Carlos, ex Presidente de la Cámara de Servicios Portuarios y Comercio Exterior de Campana y Zárate (03/2014)

Tettamanti Horacio, ex-Subsecretario de Puertos y Vías Navegables (07/2011)

Yuln Melina, CONICET - UNLP (02/2014)

Zagel Mauro, Responsable de la Reserva provincial Isla Botija (06/2010)

Zuidwijk Antonio, ingeniero portuario y ex-gerente de TZ (08/2012 y 05/2013)

2. Las metrópolis latinoamericanas

Área metropolitana	GDP, 2014 (PPP, USD millones) coef x2	Población, 2015 coef x1	Conectividad internacional, GAWC 2012 coef x2	Total "puntos"	ocurrencia en EURE
San Pablo	430,51	20 847 500	Alpha	25	2
Ciudad de México	403,56	20 976 700	Alpha	25	5
Buenos Aires	315,89	13 381 800	Alpha -	22	9
Río de Janeiro	176,63	12 460 200	Beta	18	0
Lima	176,45	10 674 100	Beta +	18	1
Santiago	171,44	7 164 400	Beta +	17	13
Bogotá	159,85	9 135 800	Beta	17	1
Monterrey	122,90	4 344 200	Beta -	16	0
Caracas	51,80	3 260 200	Beta	14	2
Guadalajara	80,66	4 687 700	Gama	12	0
San Juan	42,73	2 461 200	Gama	12	0
Belo Horizonte	84,69	5 595 800	High sufficiency	11	1
Brasilia	141,92	3 976 500	Sufficiency	10	0
Porto Alegre	62,14	4 120 900	High sufficiency	10	0
Curitiba	57,65	3 395 400	High sufficiency	10	0
Guatemala	-	2 918 000	Beta -	10	0
Panamá	-	1 673 000	Beta -	9	0
San José	-	1 170 000	Beta -	9	0
Quito	-	1 726 000	Beta -	9	0
Montevideo	-	1 707 000	Beta	9	1
Medellín	43,46	3 790 400	Sufficiency	8	1
Recife	40,48	3 908 000	Sufficiency	8	0
Salvador	38,47	3 820 200	Sufficiency	8	1
Puebla	38,12	2 816 100	Sufficiency	8	0
Fortaleza	35,15	3 904 600	-	8	1
Santo Domingo	-	2 945 000	Gama +	8	0
Guayaquil	-	2 709 000	Gama +	8	0

Área metropolitana	GDP, 2014 (PPP, USD millones) coef x2	Población, 2015 coef x1	Conectividad internacional, GAWC 2012 coef x2	Total "puntos"	ocurrencia en EURE
Asunción	-	2 356 000	Gama -	8	0
San Juan	-	2 463 000	Gamma	8	0
San Salvador	-	1 098 000	Gama +	7	0
La Paz	-	1 816 000	Gama -	7	1
Campinas	59,25	2 854 200		6	0
Grande Vitoria	35,63	1 815 100	-	5	0
Tijuana	-	1 987 000	High sufficiency	5	0
Tegucigalpa	-	1 123 000	High sufficiency	5	0
Puebla	-	2 984 000	Sufficiency	4	0
Campinas	-	3 047 000	Sufficiency	4	0
Salvador	-	3 583 000	Sufficiency	4	0
Santa Cruz	-	2 107 000	Sufficiency	4	1
Ciudad Juárez	-	1 390 000	Sufficiency	3	0
Querétaro	-	1 267 000	Sufficiency	3	0
Córdoba	-	1 511 000	Sufficiency	3	0
Port of Spain	-	-	Sufficiency	2	0
Belén	-	2 182 000	-	2	1
La Habana	-	2 137 000	-	2	1
Cochabamba	-	1 240 000	-	1	1
Managua	-	956 000	-	0	0
Concepción	-	816 000	-	0	1
Valparaíso	-	907 000	-	0	1

Fuentes: GaWC (2012), ONU-HABITAT (2013), The Brookings Institution (2014)

3. Datos demográficos

Población por localidad / Densidad por partido / Población urbana por partido

Localidades de más de 2000 habitantes	Partido / dpto	Pob. 1947	Pob. 1960	Pob. 1970	Pob. 1980	Pob. 1991	Pob. 2001	Pob. 2010	Var. relativa 1947/2010	Var. relativa 1960/2010	Var. relativa 1960/1980	Var. relativa 1991/2010	Var. relativa 2001/2010	Var. absol. 1947/2010	Var. absol. 2001/2010
A. Corredor metropolitano		135 149	212 064	272 638	363 848	455 050	505 029	564 488	317,7 %	166,2 %	71,6 %	24,0 %	11,8 %	429 339	59 459
Baradero	Baradero	10 194	13 434	16 026	20 103	23 690	24 901	28 537	179,9 %	112,4 %	49,6 %	20,5 %	14,6 %	18 343	3 636
Campana	Campana	15 504	26 225	33 919	51 498	67 783	77 838	86 860	460,2 %	231,2 %	96,4 %	28,1 %	11,6 %	71 356	9 022
Villa Constitución	Constitución	9 183	14 480	25 148	36 157	41 161	44 144	47 374	415,9 %	227,2 %	149,7 %	15,1 %	7,3 %	38 191	3 230
Emp. V. Constitución	Constitución		3 095	3 577	4 499	5 156	5 723	6 241	-	101,6 %	45,4 %	21,0 %	9,1 %	6 241	518
Capilla del Señor	Ex. de la Cruz	3 421	3 928	4 745	5 311	6 173	8 044	9 244	170,2 %	135,3 %	35,2 %	49,7 %	14,9 %	5 823	1 200
P. Robles - Pavón	Ex. de la Cruz	-	-	-	-	2 332	4 761	8 008	-	-	-	243,4 %	68,2 %	-	3 247
Los Cardales	Ex. de la Cruz	453	1 628	1 498	2 163	3 528	5 342	7 174	1483,7 %	340,7 %	32,9 %	103,3 %	34,3 %	6 721	1 832
Ramallo	Ramallo	4 824	4 903	6 704	8 248	10 255	11 428	13 319	176,1 %	171,7 %	68,2 %	29,9 %	16,5 %	8 495	1 891
Villa Ramallo	Ramallo		3 736	5 477	7 675	9 840	10 052	11 280	-	201,9 %	105,4 %	14,6 %	12,2 %	11 280	1 228
Pérez Millán	Ramallo	1 477	1 860	1 390	2 112	3 125	3 633	4 570	209,4 %	145,7 %	13,5 %	46,2 %	25,8 %	3 093	937
Arroyo Seco	Rosario	5 193	10 152	11 969	12 787	16 755	19 047	20 620	297,1 %	103,1 %	26,0 %	23,1 %	8,3 %	15 427	1 573
Pueblo Esther	Rosario	-	-	556	1 276	2 305	4 557	6 789	-	-	-	194,5 %	49,0 %	-	2 232
Figliera	Rosario	901	1 827	2 768	3 421	3 685	3 952	4 034	347,7 %	120,8 %	87,2 %	9,5 %	2,1 %	3 133	82
Gral. Lagos	Rosario	545	-	956	1 251	1 729	2 616	3 419	527,3 %	-	-	97,7 %	30,7 %	2 874	803

A. Corredor metropolitano		135 149	212 064	272 638	363 848	455 050	505 029	564 488	317,7 %	166,2 %	71,6 %	24,0 %	11,8 %	429 339	59 459
Alvear	Rosario	533	-	-	946	1 148	1 481	2 402	350,7 %	-	-	109,2 %	62,2 %	1 869	921
San Nicolás	San Nicolás	25 029	47 728	64 730	96 313	119 302	125 408	133 602	433,8 %	179,9 %	101,8 %	12,0 %	6,5 %	108 573	8 194
La Emilia	San Nicolás	1 181	3 632	4 096	5 066	5 608	5 421	5 325	350,9 %	46,6 %	39,5 %	-5,0 %	-1,8 %	4 144	-96
Gral. Rojo	San Nicolás	2 501	2 042	2 229	2 486	2 531	2 466	2 464	-1,5 %	20,7 %	21,7 %	-2,6 %	-0,1 %	-37	-2
Conesa	San Nicolás	1 199	2 010	1 669	2 137	2 162	2 047	2 066	72,3 %	2,8 %	6,3 %	-4,4 %	0,9 %	867	19
San Pedro	San Pedro	13 778	18 145	23 365	27 058	36 841	42 151	47 452	244,4 %	161,5 %	49,1 %	28,8 %	12,6 %	33 674	5 301
Gdor. Castro	San Pedro	295	1 111	850	1 410	2 127	2 604	2 607	783,7 %	134,7 %	26,9 %	22,6 %	0,1 %	2 312	3
Santa Lucía	San Pedro	1 831	2 791	1 817	2 038	2 141	2 352	2 360	28,9 %	-15,4 %	-27,0 %	10,2 %	0,3 %	529	8
Zárate	Zárate	35 197	45 735	54 772	65 504	79 022	86 686	98 522	179,9 %	115,4 %	43,2 %	24,7 %	13,7 %	63 325	11 836
Lima	Zárate	1 910	3 602	4 377	4 389	6 651	8 375	10 219	435,0 %	183,7 %	21,8 %	53,6 %	22,0 %	8 309	1 844

Localidades de más de 2000 habitantes	Partido / dpto	Pob. 1947	Pob. 1960	Pob. 1970	Pob. 1980	Pob. 1991	Pob. 2001	Pob. 2010	Var. relativa	Var. relativa	Var. relativa	Var. relativa	Var. relativa	Var. absol. 1947/2010	Var. absol. 2001/2010
---------------------------------------	----------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	-----------------------	-----------------------

B. Territorio metropolitano		194 302	283 164	335 134	413 032	488 866	547 969	600 325	209,0 %	112,0 %	45,9 %	22,8 %	9,6 %	406 023	52 356
B.1. Buenos Aires		106 451	144 288	183 804	220 586	255 957	287 888	314 630	195,6 %	118,1 %	52,9 %	22,9 %	9,3 %	208 179	26 742
Arrecifes	Arrecifes	7 635	10 397	13 503	17 707	20 999	24 336	26 400	245,8 %	153,9 %	70,3 %	25,7 %	8,5 %	18 765	2 064
Capitán Sarmiento	Cap. Sarmiento	3 725	7 051	7 007	8 167	9 642	11 316	13 088	251,4 %	85,6 %	15,8 %	35,7 %	15,7 %	9 363	1 772
Carmen de Areco	Car. de Areco	5 154	5 772	6 556	7 927	9 593	12 008	12 775	147,9 %	121,3 %	37,3 %	33,2 %	6,4 %	7 621	767
Colón	Colón	5 628	10 209	12 530	16 032	17 885	21 396	23 206	312,3 %	127,3 %	57,0 %	29,8 %	8,5 %	17 578	1 810
Pergamino	Pergamino	32 382	45 366	56 078	68 989	79 240	85 487	91 399	182,3 %	101,5 %	52,1 %	15,3 %	6,9 %	59 017	5 912
Rojas	Rojas	6 608	9 446	10 074	14 330	17 202	18 708	19 766	199,1 %	109,3 %	51,7 %	14,9 %	5,7 %	13 158	1 058
Salto	Salto	7 771	9 979	14 551	18 507	20 949	23 816	27 466	253,4 %	175,2 %	85,5 %	31,1 %	15,3 %	19 695	3 650

San Andrés de Giles	SA de Giles	5 392	7 546	8 955	9 835	11 345	13 941	16 243	201,2 %	115,3 %	30,3 %	43,2 %	16,5 %	10 851	2 302
San Antonio de Areco	SA de Areco	7 436	9 249	10 788	12 949	15 396	17 764	19 768	165,8 %	113,7 %	40,0 %	28,4 %	11,3 %	12 332	2 004
Mercedes	Mercedes	21 714	25 778	39 760	41 484	47 797	51 967	56 116	158,4 %	117,7 %	60,9 %	17,4 %	8,0 %	34 402	4 149
Suipacha	Suipacha	3 006	3 495	4 002	4 659	5 909	7 149	8 403	179,5 %	140,4 %	33,3 %	42,2 %	17,5 %	5 397	1 254

B.2. Santa Fe		87 851	138 876	151 330	192 446	232 909	260 081	285 695	225,2 %	105,7 %	38,6 %	22,7 %	9,8 %	197 844	25 614
Carcaraña	San Lorenzo	4 516	6 775	8 201	11 229	14 016	15 203	16 277	260,4 %	140,3 %	65,7 %	16,1 %	7,1 %	11 761	1 074
Acebal	Rosario	2 026	2 986	2 463	3 349	4 083	4 627	4 969	145,3 %	66,4 %	12,2 %	21,7 %	7,4 %	2 943	342
Álvarez	Rosario	1 753	3 270	2 752	3 383	4 171	4 928	5 417	209,0 %	65,7 %	3,5 %	29,9 %	9,9 %	3 664	489
Armstrong	Belgrano	3 939	6 093	5 897	7 522	8 879	9 951	11 181	183,9 %	83,5 %	23,5 %	25,9 %	12,4 %	7 242	1 230
Arteaga	Caseros	1 492	1 634	1 716	2 399	2 653	2 792	3 089	107,0 %	89,0 %	46,8 %	16,4 %	10,6 %	1 597	297
Bigand	Caseros	1 730	3 884	2 625	3 228	4 011	4 525	4 939	185,5 %	27,2 %	-16,9 %	23,1 %	9,1 %	3 209	414
Cañada de Gómez	Iriondo	12 354	20 462	20 611	24 569	27 500	28 965	29 205	136,4 %	42,7 %	20,1 %	6,2 %	0,8 %	16 851	240
Casilda	Caseros	11 023	17 216	19 240	23 074	28 580	31 127	34 703	214,8 %	101,6 %	34,0 %	21,4 %	11,5 %	23 680	3 576
Chabás	Caseros	2 937	4 916	3 812	5 255	6 373	6 798	6 871	133,9 %	39,8 %	6,9 %	7,8 %	1,1 %	3 934	73
Coronel Bogado	Rosario	1 264	1 262	1 432	1 705	2 101	2 342	2 204	74,4 %	74,6 %	35,1 %	4,9 %	-5,9 %	940	-138
Correa	Iriondo	2 006	3 220	3 441	4 369	4 717	5 294	5 792	188,7 %	79,9 %	35,7 %	22,8 %	9,4 %	3 786	498
Firmat	G. López	4 051	9 484	11 127	14 346	17 086	17 908	19757	387,7 %	108,3 %	51,3 %	15,6 %	10,3 %	15 706	1 849
Fuentes	San Lorenzo	1 469	1 337	1 473	1 960	2 160	2 532	2 791	90,0 %	108,8 %	46,6 %	29,2 %	10,2 %	1 322	259
Ibarlucea	Rosario	301	-	-	413	582	1 303	3 698	1128,6 %	-	-	535,4 %	183,8 %	3 397	2 395
Las Parejas	Belgrano	1 973	4 696	4 880	7 454	9 609	10 971	12 375	527,2 %	163,5 %	58,7 %	28,8 %	12,8 %	10 402	1 404
Maciel	San Jerónimo	1 832	3 213	3 849	4 230	4 862	5 166	5 634	207,5 %	75,4 %	31,7 %	15,9 %	9,1 %	3 802	468
Oliveros	Iriondo	1 000		2 059	2 247	2 803	3 621	3 800	280,0 %	-	-	35,6 %	4,9 %	2 800	179
Pujato	San Lorenzo	1 159	1 997	2 047	2 646	3 015	3 254	3 370	190,8 %	68,8 %	32,5 %	11,8 %	3,6 %	2 211	116
Ricardone	San Lorenzo	255	-	-	373	628	1 475	2 570	907,8 %	-	-	309,2 %	74,2 %	2 315	1 095
San Jerónimo Sud	San Lorenzo	1 407	1 548	1 801	2 030	2 392	2 512	2 641	87,7 %	70,6 %	31,1 %	10,4 %	5,1 %	1 234	129
Santa Teresa	Constitución	2 348	2 831	2 219	2 592	2 881	3 108	3039	29,4 %	7,3 %	-8,4 %	5,5 %	-2,2 %	691	-69

Serodino	Iriondo	2 311	3 306	2 346	2 537	2 761	2 975	3 263	41,2 %	-1,3 %	-23,3 %	18,2 %	9,7 %	952	288
Timbúes	San Lorenzo	814	-	-	1 629	1 959	2 702	3 694	353,8 %	-	-	88,6 %	36,7 %	2 880	992
Totoras	Iriondo	3 506	6 103	5 164	6 167	7 284	7 987	9 054	158,2 %	48,4 %	1,0 %	24,3 %	13,4 %	5 548	1 067
Venado Tuerto	Gral. López	15 947	26 284	35 677	47 501	58 784	68 426	75437	373,0 %	187,0 %	80,7 %	28,3 %	10,2 %	59 490	7 011
Villa Eloísa	Iriondo	1 195	1 768	1 992	2 417	2 810	2 916	2 820	136,0 %	59,5 %	36,7 %	0,4 %	-3,3 %	1 625	-96
Villa Mugueta	San Lorenzo	1 444	1 551	1 619	2 030	2 295	2 283	2 139	48,1 %	37,9 %	30,9 %	-6,8 %	-6,3 %	695	-144
Zavalla	Rosario	1 799	3 040	2 887	1 792	3 914	4 390	4 966	176,0 %	63,4 %	-41,1 %	26,9 %	13,1 %	3 167	576

C. Gran Buenos Aires		4 722 381	6 739 045	8 532 900	9 766 030				171,1 %	90,0 %	44,9 %	17,2 %	11,7 %	8 078 983	1 340 789
----------------------	--	-----------	-----------	-----------	-----------	--	--	--	---------	--------	--------	--------	--------	-----------	-----------

estimaciones a perímetro
equivalente al de 2001

D. Gran Rosario		467 937	669 173	806 942	958 047	1 118 903	1 161 188	1 237 346	164,4 %	84,9 %	43,2 %	10,6 %	6,6 %	769 409	76 158
-----------------	--	---------	---------	---------	---------	-----------	-----------	-----------	---------	--------	--------	--------	-------	---------	--------

Fuentes: INDEC (1947, 1960, 1970, 1980, 1991, 2001, 2010)

Localidad	Área de gobierno local	Partido / dpto	Prov.	Pob. 2010	Superficie (km ²)	Densidad 2010 (hab./km ²)
A. Corredor metropolitano				609 075	6 685	91,1
Baradero	partido	Baradero	BsAs	32 761	1 273	25,7
Campana	partido	Campana	BsAs	94 461	377	250,6
Exaltación de la Cruz	partido	Ex. de la Cruz	BsAs	29 805	662	45,0
Ramallo	partido	Ramallo	BsAs	33 042	1 000	33,0
San Nicolás	partido	San Nicolás	BsAs	145 857	666	219,0
San Pedro	partido	San Pedro	BsAs	59 036	1 265	46,7
Zárate	partido	Zárate	BsAs	114 269	649	176,1
Rueda	comuna	Constitución	SF	626	121	5,2
Theobald	comuna	Constitución	SF	529	90	5,9
Pavón	comuna	Constitución	SF	1 880	37	50,8
Villa Constitución	municipio	Constitución	SF	47 903	103	465,1
Empalme Villa Constitución	comuna	Constitución	SF	6 410	37	173,2
Arroyo Seco	municipio	Rosario	SF	21 710	141	154,0
Pueblo Esther	comuna	Rosario	SF	7 195	20	359,8
Figliera	comuna	Rosario	SF	5 028	146	34,4
Gral. Lagos	comuna	Rosario	SF	4 112	38	108,2
Alvear	comuna	Rosario	SF	4 451	60	74,2
B. Territorio metropolitano				699 229	26 465	26,4
B.1. Buenos Aires				363 325	14 521	25,0
Arrecifes	partido	Arrecifes	BsAs	29 044	1 241	23,4
Capitán Sarmiento	partido	C. Sarmiento	BsAs	14 494	525	27,6
Carmen de Areco	partido	Car. Areco	BsAs	14 692	1 080	13,6
Colón	partido	Colón	BsAs	24 890	1 022	24,4
Pergamino	partido	Pergamino	BsAs	104 590	2 991	35,0
Rojas	partido	Rojas	BsAs	23 432	2 050	11,4
Salto	partido	Salto	BsAs	32 653	1 630	20,0
San Andrés de Giles	partido	SA de Giles	BsAs	23 027	1 132	20,3
San Antonio de Areco	partido	SA de Areco	BsAs	23 138	857	27,0
Mercedes	partido	Mercedes	BsAs	63 284	1 050	60,3
Suipacha	partido	Suipacha	BsAs	10 081	943	10,7

Localidad	Área de gobierno local	Partido / dpto	Prov.	Pob. 2010	Superficie (km ²)	Densidad 2010 (hab./km ²)
B.2. Santa Fe				325 197	9 263	35,1
Arteaga	comuna	Caseros	SF	3 331	277	12,0
Bigand	comuna	Caseros	SF	5 258	301	17,5
Casilda	municipio	Caseros	SF	35 058	384	91,3
Chabás	comuna	Caseros	SF	7 180	366	19,6
Firmat	municipio	Gral. López	SF	19 757	226	87,4
Alcorta	comuna	Constitución	SF	7 603	518	14,7
Bombal	comuna	Constitución	SF	3 376	301	11,2
Cañada Rica	comuna	Constitución	SF	711	132	5,4
Cepeda	comuna	Constitución	SF	440	87	5,1
Gral. Gelly	comuna	Constitución	SF	702	123	5,7
Godoy	comuna	Constitución	SF	1 386	139	10,0
Juan B. Molina	comuna	Constitución	SF	1 382	205	6,7
Juncal	comuna	Constitución	SF	1 112	318	3,5
La Vanguardia	comuna	Constitución	SF	420	92	4,6
Máximo Paz	comuna	Constitución	SF	3 513	294	11,9
Pavón Arriba	comuna	Constitución	SF	1 992	167	11,9
Peyrano	comuna	Constitución	SF	2 552	132	19,3
Santa Teresa	comuna	Constitución	SF	3 149	197	16,0
Sargento Cabral	comuna	Constitución	SF	1 064	132	8,1
Cañada de Gómez	municipio	Iriondo	SF	29 824	529	56,4
Correa	comuna	Iriondo	SF	6 020	308	19,5
Oliveros	comuna	Iriondo	SF	4 697	125	37,6
Pueblo Andino	comuna	Iriondo	SF	2 226	48	46,4
Serodino	comuna	Iriondo	SF	3 675	149	24,7
Totoras	municipio	Iriondo	SF	10 292	414	24,9
Villa Eloísa	comuna	Iriondo	SF	3 144	372	8,5
Acebal	comuna	Rosario	SF	5 377	123	43,7
Álvarez	comuna	Rosario	SF	6 175	66	93,6
Coronel Bogado	comuna	Rosario	SF	2 267	149	15,2
Ibarlucea	comuna	Rosario	SF	4 335	47	92,2
Zavalla	comuna	Rosario	SF	5 137	73	70,4
Maciel	comuna	San Jerónimo	SF	5 748	114	50,4
Carcaraña	municipio	San Lorenzo	SF	16 432	145	113,3
Fuentes	comuna	San Lorenzo	SF	3 521	206	17,1
Pujato	comuna	San Lorenzo	SF	3 699	182	20,3

Localidad	Área de gobierno local	Partido / dpto	Prov.	Pob. 2010	Superficie (km²)	Densidad 2010 (hab./km²)
Ricardone	comuna	San Lorenzo	SF	2 703	94	28,8
San Jerónimo Sud	comuna	San Lorenzo	SF	2 780	98	28,4
Timbúes	comuna	San Lorenzo	SF	4 294	185	23,2
Villa Mugueta	comuna	San Lorenzo	SF	2 270	281	8,1
Armstrong	municipio	Belgrano	SF	11 484	302	38,0
Las Parejas	municipio	Belgrano	SF	12 679	295	43,0
Venado Tuerto	municipio	Gral. López	SF	76 432	567	134,8
B.3. Delta				10 707	2 681	4,0
Baradero islas	parte islas	Baradero	BsAs	122	241	0,5
Campana islas	parte islas	Campana	BsAs	1 292	578	2,2
Escobar islas	parte islas	Escobar	BsAs	504	76	6,6
Ramallo islas	parte islas	Ramallo	BsAs	2	40	0,1
San Nicolás islas	parte islas	San Nicolás	BsAs	16	14	1,1
San Pedro islas	parte islas	San Pedro	BsAs	77	57	1,4
Zárate islas	parte islas	Zárate	BsAs	270	553	0,5
San Fernando islas	parte islas	San Fernando	BsAs	2 956	901	3,3
Tigre islas	parte islas	Tigre	BsAs	5 468	221	24,7
C. Gran Buenos Aires		24 partidos y CABA		12 801 364	2 708	4 727,6
D. Gran Rosario		11 localidades		1 353 846	582	2 326,2

Fuente: INDEC (2010)

En Tigre y San Fernando, las fracciones censales en el delta no están disponibles. El cálculo se hizo a partir de la población rural dispersa del partido. Los datos en Santa Fe provienen de: [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111306/\(subtema\)/93664](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111306/(subtema)/93664)

Partido / dpto	Área de gobierno local	Prov.	Viviendas en zona urbana	Viviendas en zona "rural agrupado"	Viviendas en zona "rural disperso"	Porc. de viviendas en área urbana
A. Corredor metropolitano			235 991	10 622	10 297	91,9 %
Baradero	partido	BsAs	10 304	796	1 229	83,6 %
Campana	partido	BsAs	28 213	2 540	1 157	88,4 %
Exaltación de la Cruz	partido	BsAs	64 686	734	0	98,9 %
Ramallo	partido	BsAs	9 649	667	1 215	83,7 %
San Nicolás	partido	BsAs	47 467	275	782	97,8 %
San Pedro	partido	BsAs	18 064	922	1 736	87,2 %
Zárate	partido	BsAs	33 433	313	2 299	92,8 %
Constitución	departamento	SF	24 175	4 375	1 879	79,4 %
B. Territorio metropolitano			311 757	29 363	27 768	83,4 %
B.1. Buenos Aires			114 504	10 037	12 749	83,4 %
Arrecifes	partido	BsAs	9 561	554	772	87,8 %
Capitán Sarmiento	partido	BsAs	4 530	108	595	86,6 %
Carmen de Areco	partido	BsAs	4 652	201	728	83,4 %
Colón	partido	BsAs	8 405	245	626	90,6 %
Pergamino	partido	BsAs	33 666	3 902	1 966	85,2 %
Rojas	partido	BsAs	7 828	934	1 193	78,6 %
Salto	partido	BsAs	9 960	1 473	1 027	79,9 %
San Andrés de Giles	partido	BsAs	5 728	943	1 907	66,8 %
San Antonio de Areco	partido	BsAs	6 730	738	856	80,9 %
Mercedes	partido	BsAs	20 406	755	2 447	86,4 %
Suipacha	partido	BsAs	3 038	184	632	78,8 %
B.2. Santa Fe			197 253	19 326	15 019	85,2 %
Caseros	departamento	SF	27 691	2 534	2 344	85,0 %
Iriondo	departamento	SF	20 247	3 096	2 744	77,6 %
San Jerónimo	departamento	SF	21 457	5 918	2 795	71,1 %
San Lorenzo	departamento	SF	49 415	1 196	1 637	94,6 %
Belgrano	departamento	SF	14 569	451	1 090	90,4 %
Gral. López	departamento	SF	63 874	6 131	4 409	85,8 %

Partido / dpto	Área de gobierno local	Prov.	Viviendas en zona urbana	Viviendas en zona "rural agrupado"	Viviendas en zona "rural disperso"	Porc. de viviendas en área urbana
C. Gran Buenos Aires	24 partidos sin CABA		2 989 302	0	9 950	99,7 %
D. Gran Rosario	dpto de Rosario		428 233	2 636	4 187	98,4 %

Fuentes: INDEC (1947, 1960, 1970, 1980, 1991, 2001, 2010)

Localidad	Área de gobierno local	Partido / dpto	Prov.	Pob. 2010	Superficie (km ²)	Densidad 2010 (hab./km ²)
A. Corredor metropolitano				609 075	6 685	91,1
Baradero	partido	Baradero	BsAs	32 761	1 273	25,7
Campana	partido	Campana	BsAs	94 461	377	250,6
Exaltación de la Cruz	partido	Ex. de la Cruz	BsAs	29 805	662	45,0
Ramallo	partido	Ramallo	BsAs	33 042	1 000	33,0
San Nicolás	partido	San Nicolás	BsAs	145 857	666	219,0
San Pedro	partido	San Pedro	BsAs	59 036	1 265	46,7
Zárate	partido	Zárate	BsAs	114 269	649	176,1
Rueda	comuna	Constitución	SF	626	121	5,2
Theobald	comuna	Constitución	SF	529	90	5,9
Pavón	comuna	Constitución	SF	1 880	37	50,8
Villa Constitución	municipio	Constitución	SF	47 903	103	465,1
Empalme Villa Constitución	comuna	Constitución	SF	6 410	37	173,2
Arroyo Seco	municipio	Rosario	SF	21 710	141	154,0
Pueblo Esther	comuna	Rosario	SF	7 195	20	359,8
Figuera	comuna	Rosario	SF	5 028	146	34,4
Gral. Lagos	comuna	Rosario	SF	4 112	38	108,2
Alvear	comuna	Rosario	SF	4 451	60	74,2

<i>Localidad</i>	<i>Área de gobierno local</i>	<i>Partido / dpto</i>	<i>Prov.</i>	<i>Pob. 2010</i>	<i>Superficie (km²)</i>	<i>Densidad 2010 (hab./km²)</i>
B. Territorio metropolitano				699 229	26 465	26,4
B.1. Buenos Aires				363 325	14 521	25,0
Arrecifes	partido	Arrecifes	BsAs	29 044	1 241	23,4
Capitán Sarmiento	partido	C. Sarmiento	BsAs	14 494	525	27,6
Carmen de Areco	partido	Car. Areco	BsAs	14 692	1 080	13,6
Colón	partido	Colón	BsAs	24 890	1 022	24,4
Pergamino	partido	Pergamino	BsAs	104 590	2 991	35,0
Rojas	partido	Rojas	BsAs	23 432	2 050	11,4
Salto	partido	Salto	BsAs	32 653	1 630	20,0
San Andrés de Giles	partido	SA de Giles	BsAs	23 027	1 132	20,3
San Antonio de Areco	partido	SA de Areco	BsAs	23 138	857	27,0
Mercedes	partido	Mercedes	BsAs	63 284	1 050	60,3
Suipacha	partido	Suipacha	BsAs	10 081	943	10,7
B.2. Santa Fe				325 197	9 263	35,1
Arteaga	comuna	Caseros	SF	3 331	277	12,0
Bigand	comuna	Caseros	SF	5 258	301	17,5
Casilda	municipio	Caseros	SF	35 058	384	91,3
Chabás	comuna	Caseros	SF	7 180	366	19,6
Firmat	municipio	Gral. López	SF	19 757	226	87,4
Alcorta	comuna	Constitución	SF	7 603	518	14,7
Bombal	comuna	Constitución	SF	3 376	301	11,2
Cañada Rica	comuna	Constitución	SF	711	132	5,4
Cepeda	comuna	Constitución	SF	440	87	5,1
Gral. Gelly	comuna	Constitución	SF	702	123	5,7
Godoy	comuna	Constitución	SF	1 386	139	10,0
Juan B. Molina	comuna	Constitución	SF	1 382	205	6,7
Juncal	comuna	Constitución	SF	1 112	318	3,5
La Vanguardia	comuna	Constitución	SF	420	92	4,6

Localidad	Área de gobierno local	Partido / dpto	Prov.	Pob. 2010	Superficie (km ²)	Densidad 2010 (hab./km ²)
Máximo Paz	comuna	Constitución	SF	3 513	294	11,9
Pavón Arriba	comuna	Constitución	SF	1 992	167	11,9
Peyrano	comuna	Constitución	SF	2 552	132	19,3
Santa Teresa	comuna	Constitución	SF	3 149	197	16,0
Sargento Cabral	comuna	Constitución	SF	1 064	132	8,1
Cañada de Gómez	municipio	Iriondo	SF	29 824	529	56,4
Correa	comuna	Iriondo	SF	6 020	308	19,5
Oliveros	comuna	Iriondo	SF	4 697	125	37,6
Pueblo Andino	comuna	Iriondo	SF	2 226	48	46,4
Serodino	comuna	Iriondo	SF	3 675	149	24,7
Totoras	municipio	Iriondo	SF	10 292	414	24,9
Villa Eloísa	comuna	Iriondo	SF	3 144	372	8,5
Acebal	comuna	Rosario	SF	5 377	123	43,7
Álvarez	comuna	Rosario	SF	6 175	66	93,6
Coronel Bogado	comuna	Rosario	SF	2 267	149	15,2
Ibarlucea	comuna	Rosario	SF	4 335	47	92,2
Zavalla	comuna	Rosario	SF	5 137	73	70,4
Maciel	comuna	San Jerónimo	SF	5 748	114	50,4
Carcaraña	municipio	San Lorenzo	SF	16 432	145	113,3
Fuentes	comuna	San Lorenzo	SF	3 521	206	17,1
Pujato	comuna	San Lorenzo	SF	3 699	182	20,3
Ricardone	comuna	San Lorenzo	SF	2 703	94	28,8
San Jerónimo Sud	comuna	San Lorenzo	SF	2 780	98	28,4
Timbúes	comuna	San Lorenzo	SF	4 294	185	23,2
Villa Mugueta	comuna	San Lorenzo	SF	2 270	281	8,1
Armstrong	municipio	Belgrano	SF	11 484	302	38,0
Las Parejas	municipio	Belgrano	SF	12 679	295	43,0
Venado Tuerto	municipio	Gral. López	SF	76 432	567	134,8
B.3. Delta				10 707	2 681	4,0
Baradero islas	parte islas	Baradero	BsAs	122	241	0,5
Campana islas	parte islas	Campana	BsAs	1 292	578	2,2

Localidad	Área de gobierno local	Partido / dpto	Prov.	Pob. 2010	Superficie (km ²)	Densidad 2010 (hab./km ²)
Escobar islas	parte islas	Escobar	BsAs	504	76	6,6
Ramallo islas	parte islas	Ramallo	BsAs	2	40	0,1
San Nicolás islas	parte islas	San Nicolás	BsAs	16	14	1,1
San Pedro islas	parte islas	San Pedro	BsAs	77	57	1,4
Zárate islas	parte islas	Zárate	BsAs	270	553	0,5
San Fernando islas	parte islas	San Fernando	BsAs	2 956	901	3,3
Tigre islas	parte islas	Tigre	BsAs	5 468	221	24,7

C. Gran Buenos Aires		24 partidos y CABA		12 801 364	2 708	4 727,6
----------------------	--	--------------------	--	------------	-------	---------

D. Gran Rosario		11 localidades		1 353 846	582	2 326,2
-----------------	--	----------------	--	-----------	-----	---------

Fuentes: INDEC (2010).

En Tigre y San Fernando, las fracciones censales en el delta no están disponibles. El cálculo se hizo a partir de la población rural dispersa del partido.

Los datos en Santa Fe provienen de: [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111306/\(subtema\)/93664](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111306/(subtema)/93664)

Partido / dpto	Área de gobierno local	Prov.	Viviendas en zona urbana	Viviendas en zona "rural agrupado"	Viviendas en zona "rural disperso"	Porc. de viviendas en área urbana
A. Corredor metropolitano			235 991	10 622	10 297	91,9 %
Baradero	partido	BsAs	10 304	796	1 229	83,6 %
Campana	partido	BsAs	28 213	2 540	1 157	88,4 %
Exaltación de la Cruz	partido	BsAs	64 686	734	0	98,9 %
Ramallo	partido	BsAs	9 649	667	1 215	83,7 %
San Nicolás	partido	BsAs	47 467	275	782	97,8 %
San Pedro	partido	BsAs	18 064	922	1 736	87,2 %
Zárate	partido	BsAs	33 433	313	2 299	92,8 %
Constitución	departamento	SF	24 175	4 375	1 879	79,4 %

Partido / dpto	Área de gobierno local	Prov.	Viviendas en zona urbana	Viviendas en zona "rural agrupado"	Viviendas en zona "rural disperso"	Porc. de viviendas en área urbana
B. Territorio metropolitano			311 757	29 363	27 768	83,4 %
B.1. Buenos Aires			114 504	10 037	12 749	83,4 %
Arrecifes	partido	BsAs	9 561	554	772	87,8 %
Capitán Sarmiento	partido	BsAs	4 530	108	595	86,6 %
Carmen de Areco	partido	BsAs	4 652	201	728	83,4 %
Colón	partido	BsAs	8 405	245	626	90,6 %
Pergamino	partido	BsAs	33 666	3 902	1 966	85,2 %
Rojas	partido	BsAs	7 828	934	1 193	78,6 %
Salto	partido	BsAs	9 960	1 473	1 027	79,9 %
San Andrés de Giles	partido	BsAs	5 728	943	1 907	66,8 %
San Antonio de Areco	partido	BsAs	6 730	738	856	80,9 %
Mercedes	partido	BsAs	20 406	755	2 447	86,4 %
Suipacha	partido	BsAs	3 038	184	632	78,8 %
B.2. Santa Fe			197 253	19 326	15 019	85,2 %
Caseros	departamento	SF	27 691	2 534	2 344	85,0 %
Iriondo	departamento	SF	20 247	3 096	2 744	77,6 %
San Jerónimo	departamento	SF	21 457	5 918	2 795	71,1 %
San Lorenzo	departamento	SF	49 415	1 196	1 637	94,6 %
Belgrano	departamento	SF	14 569	451	1 090	90,4 %
Gral. López	departamento	SF	63 874	6 131	4 409	85,8 %
C. Gran Buenos Aires	24 partidos sin CABA		2 989 302	0	9 950	99,7 %
D. Gran Rosario	dpto de Rosario		428 233	2 636	4 187	98,4 %

Fuentes: INDEC (2010).

4. Lista de las empresas identificadas

Planta - empresa	Localidad	Año inicio actividades	Denominación antigua	Número estimado empleados	Rubro
Argen Oil	Baradero	2014	Hisisa		química
Norlog	Tigre	2013			logística
Laminados industriales	Constitución	2012			siderurgia
Centro Playa el Molino (Cooptacord LTDA)	Zárate	2013			logística
Honda	Campana	2011		400	automotriz
puerto de regasificación	Escobar	2011			logística GNL
Furlong	Campana	2010			logística
Xstorage	Ramallo	2010			logística
Granix	Campana	2007		200	agroalimentaria
Bunge	Ramallo	2005			química
Bunge	Campana	2004	Pasa; Petrobras		química
Iveco	Escobar	2003			logística
Toepfer (ADM)	Arroyo Seco	2001			granos
Molca. Terminal Las Palmas	Zárate	2001			logística
Shell	Arroyo Seco	2000			química-logística
Holcim	Campana	2000	Cementos Minetti		cemento
Dow	Zárate	2000	Rohm and Haas		química
Loma Negra	Ramallo	1999		120	cemento
Delta Dock	Zárate	1999			logística
TAGSA	Campana	1998			logística + química
PONAL	San Nicolás	1998			granos-logística
Sidersa	San Nicolás	1998			siderurgia
FAPLAC	Zárate	1998			papelera
Dak América	Zárate	1998	Eastman Chemical		química
GM	Alvear	1997		2 700	automotriz
Cargill	Alvear	1997			granos
Quickfood	Arroyo Seco	1997	La Campagnola; Arcor	130	agroalimentaria
Toyota	Zárate	1997		4 800	automotriz
Agrofina	Zárate	1997	Ipesa	180	química
TZ Zárate	Zárate	1996			logística
Donto	Baradero	1995		400	química
Volkswagen	Gral. Pacheco	1995		4 000	automotriz
Isenbeck	Zárate	1994		120	agroalimentaria
Papelera del Plata (CMPC Tissue, Chile)	Zárate	1994	Protisa		papelera

Planta - empresa	Localidad	Año inicio actividades	Denominación antigua	Número estimado empleados	Rubro
Maripasa	Campana	1992			logística + arena
Louis Dreyfus	Gral. Lagos	1992			granos
Quilmes	Zárate	1992			agroalimentaria
Sintermetal	Campana	1990			siderurgia
Zárate Port	Zárate	1990	frigorífico River Plate (1916-1942); Reysol; Multipuerto SA		logística
Air Liquide	San Nicolás	entre 1990 y 1997			química
Euroamérica SA	Campana	1989			logística
Clariant	Zárate	1986			química
Granix	Baradero	1985	Sumotar	260	agroalimentaria
DEMSA	Campana	1985			química
Air Liquide	Campana	entre 1982 y 1998			química
Moviport	San Nicolás	1980			logística
Lanxess	Zárate	1980	Bayer	200	química
Vitco	Zárate	1979	Navipar		logística + química
TFL	Zárate	1979	Ciba Geigy	100	química
Quickfood	Baradero	1978	Manzano	> 100	agroalimentaria
Maro	Baradero	1978	parte ex Hisisa		automotriz
Arcor	San Pedro	1978		200	agroalimentaria
Papel Prensa	San Pedro	1978		500	papelera
PAMSA	San Nicolás	1977			granos-logística
Astilleros Martins	Ramallo	1974			construcción
BASF	Gral. Lagos	1972			química
Carboquímica del Paraná	San Nicolás	1972		50	química
Refractarios Argentinos	San Nicolás	1965		90	siderurgia
Cabot	Campana	1962		90	química
Ford	Gral. Pacheco	1961		4 200	automotriz
Celu Paper	San Pedro	1961	Celulosa Jujuy		papelera
Tenaris SIAT	Ramallo	1960		150	siderurgia
Siderar	Ramallo-Gral. Savio	1960		3 450	siderurgia
Protto	San Nicolás	1960			automotriz
Paraná Metal	Constitución	1957	Acinfer; Metcon		siderurgia
Celulosa Campana	Zárate	1956			papelera
Monsanto	Zárate	1956			química
Siderca	Campana	1954		4 400	siderurgia

<i>Planta - empresa</i>	<i>Localidad</i>	<i>Año inicio actividades</i>	<i>Denominación antigua</i>	<i>Número estimado empleados</i>	<i>Rubro</i>
<i>Rhasa</i>	<i>Campana</i>	1952	<i>Fábrica Militar de Tolueno Sintético; fue Centro de detención clandestino</i>	170	<i>química</i>
<i>Acindar</i>	<i>Constitución</i>	1951		2 700	<i>siderurgia</i>
<i>Atanor</i>	<i>San Nicolás</i>	1950	<i>Compañía Química</i>	100	<i>química</i>
<i>Destilería de alcohol</i>	<i>San Nicolás</i>	1948-1959	<i>1998: Industria Molinerías del Sur</i>		<i>química</i>
<i>Hisisa</i>	<i>Baradero</i>	1947-1992	<i>recuperado por Maro e Argen Oil</i>	400	<i>química</i>
<i>Fiplasto</i>	<i>Ramallo</i>	1945		270	<i>papelera</i>
<i>Elevador Terminal de Granos</i>	<i>Villa Constitución</i>	1944			<i>granos</i>
<i>Celulosa Baradero</i>	<i>Baradero</i>	1931	<i>el Molino; José Berti; Papelera Hispano Argentina</i>	60	<i>papelera</i>
<i>Celulosa San Pedro</i>	<i>San Pedro</i>	1930	<i>Papelera San Pedro</i>	80	<i>papelera</i>
<i>Aceros Bonelli</i>	<i>San Nicolás</i>	1926			<i>siderurgia</i>
<i>Axion Energy</i>	<i>Campana</i>	1911	<i>West indian oil company; Esso</i>	500	<i>química</i>
<i>frigorífico Smithfield</i>	<i>Zárate</i>	1905-1990		hasta 7000	<i>agroalimentaria</i>
<i>Ingredion</i>	<i>Baradero</i>	1905	<i>Fábrica argentina de glucosa; Refinería de Maíz</i>	500	<i>agroalimentaria</i>
<i>Meteor</i>	<i>Zárate</i>	1903-1983	<i>la Diana</i>		<i>química</i>
<i>Motomel</i>	<i>San Nicolás</i>	1892	<i>La Emilia (textil) hasta 1992</i>	450	<i>automotriz</i>
<i>Molino Don Angel</i>	<i>V. Ramallo</i>	1890			<i>granos</i>
<i>Atanor</i>	<i>Baradero</i>	1887	<i>fábrica de alcohol; Compañía Alcohólica Baradero; Usinas Baradero; Rhodia (1942-1977)</i>	100	<i>química</i>
<i>Carboclor</i>	<i>Campana</i>	1885	<i>destilería de alcohol; Itaca; YPF</i>		<i>química</i>
<i>Celulosa Argentina</i>	<i>Zárate</i>	1883	<i>la Argentina</i>		<i>papelera</i>
<i>Proarmet</i>	<i>San Nicolás</i>		<i>destilería de licores de Terrassón; El Cisne; Plastiversal</i>		<i>construcción</i>

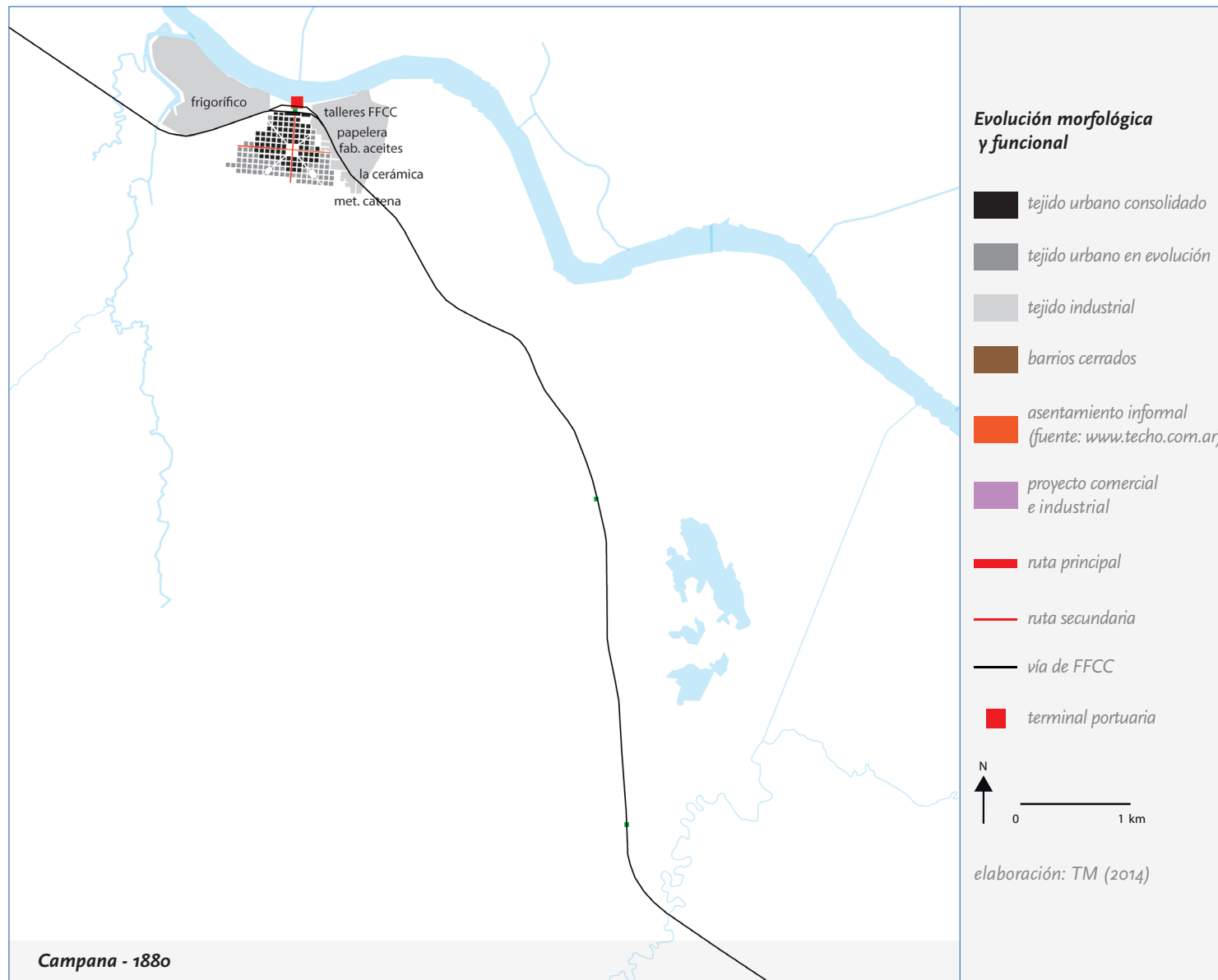
Fuentes: mapas históricos (ver anexo 11), folletería de las empresas y Baradero: Barbich (1971, 1980), Micucci Tarsetti (1998), Uffelmann (2000); Campana: Alifano (2000), Bertozzi (1999), Cruz Alides (1999), Fumière (1941, 1975a, 1975b); Ramallo: Pennino (1992); San Nicolás: Chervo (1979), Flores (2011), Lazzari (1958); San Pedro: Piccagli y Taurizano (1986); Villa Constitución: Gobierno de la Provincia de Santa Fe. (1980), Lischetti (1989); Zárate: Baccino y Sorolla (1997), Botta Vicente (1948), Robles (2003, 2005).

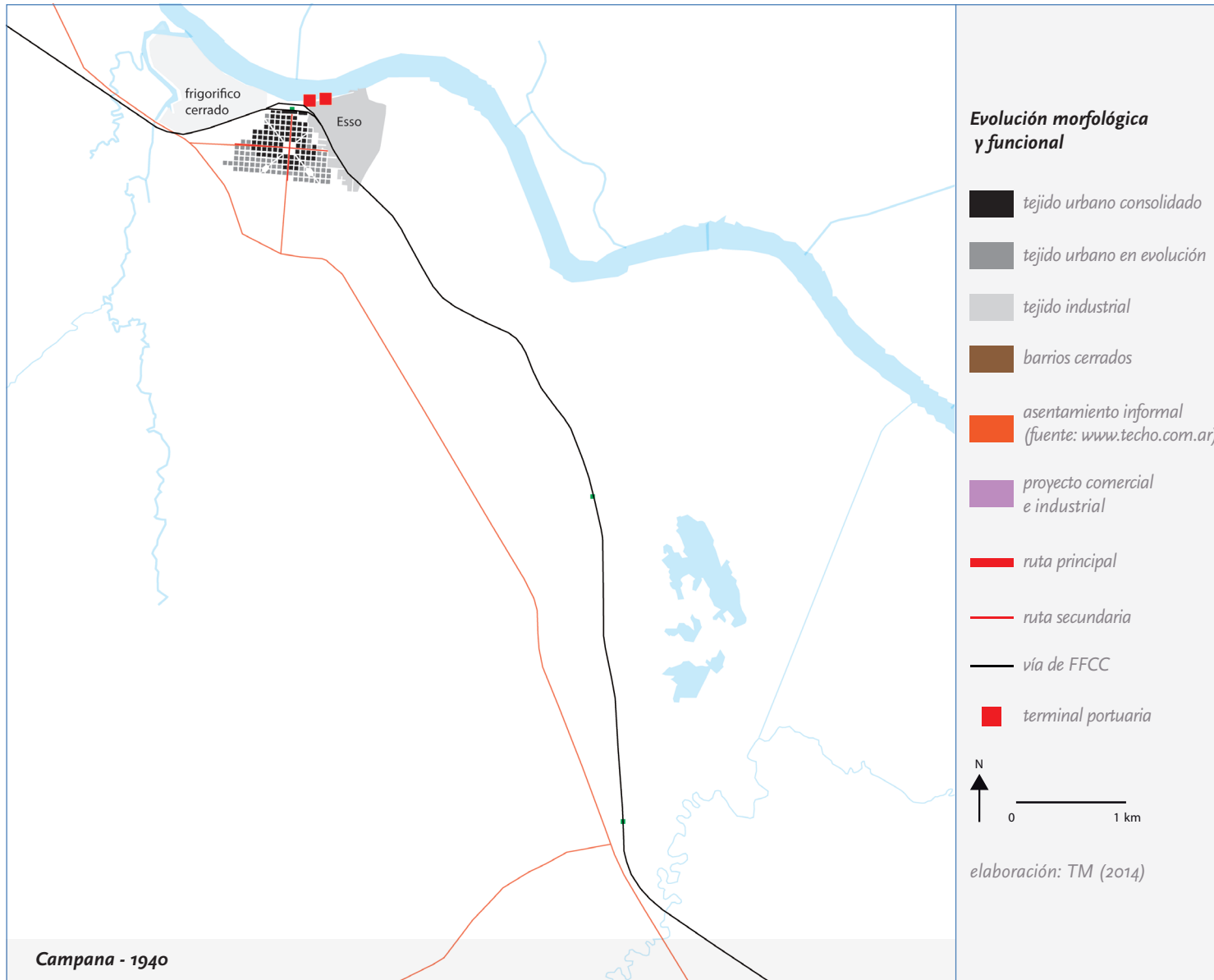
5. Detalles sobre las diez terminales portuarias privadas identificadas en Campana y Zárate

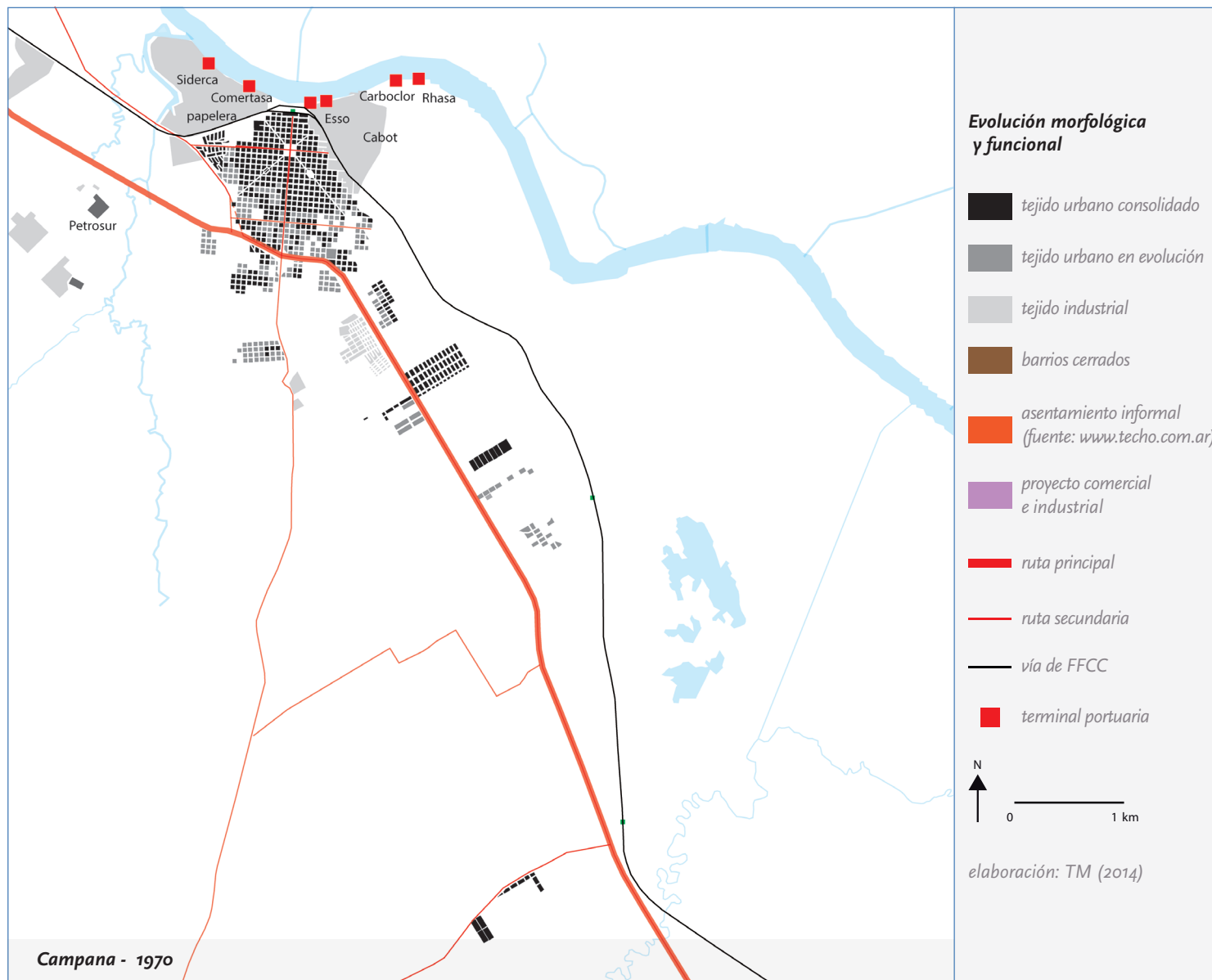
<i>Terminal</i>	<i>Año de puesta en funcionamiento</i>	<i>Inversión desde la puesta en funcionam. (millones USD)</i>	<i>Propietario</i>	<i>Facturación anual estimada (millones USD)</i>	<i>Número estimado de empleados</i>	<i>Principales actividades</i>
<i>Delta Dock</i>	1999	45	<i>Arrebillaga (Argentina)</i>	<i>entre 5 y 20</i>	50	<i>granel</i>
<i>Las Palmas</i>	2001	15	<i>Molinos Cañuelas / Nabili (Argentina)</i>	<i>entre 5 y 20</i>	150	<i>granel y granos</i>
<i>Terminal Zárate</i>	<i>1996 (vehículos) / 2001 (contenedores)</i>	55	<i>Murchison (90 %, Argentina) y Cotia Trading (10 %, Brasil)</i>	<i>entre 20 y 100</i>	670 / 690	<i>vehículos y contenedores</i>
<i>Euroamérica</i>	1992	-	<i>Transportes Don Pedro (Brasil)</i>	<i>entre 5 y 20</i>	100	<i>granel sólido</i>
<i>Maripasa</i>	1996	-	<i>Transportes Don Pedro (Brasil)</i>	-	-	<i>granel sólido</i>
<i>Tagsa</i>	1998	-	<i>Odffjell (Noruega)</i>	<i>entre 5 y 10</i>	50	<i>granel líquido</i>
<i>Piapsa</i>	1997-2010	-	<i>capitales argentinos</i>	<i>entre 1 y 5</i>	20	<i>productos químicos</i>
<i>Petromining</i>	2014	15	<i>Trafigura (Suiza)</i>	-	-	<i>combustibles</i>
<i>Vendaval</i>	2014	350	<i>Vendaval (Argentina)</i>	-	-	<i>arena</i>
<i>PTP</i>	2014	30	<i>PTP Group (Argentina)</i>	-	-	<i>granel líquido y contened.</i>

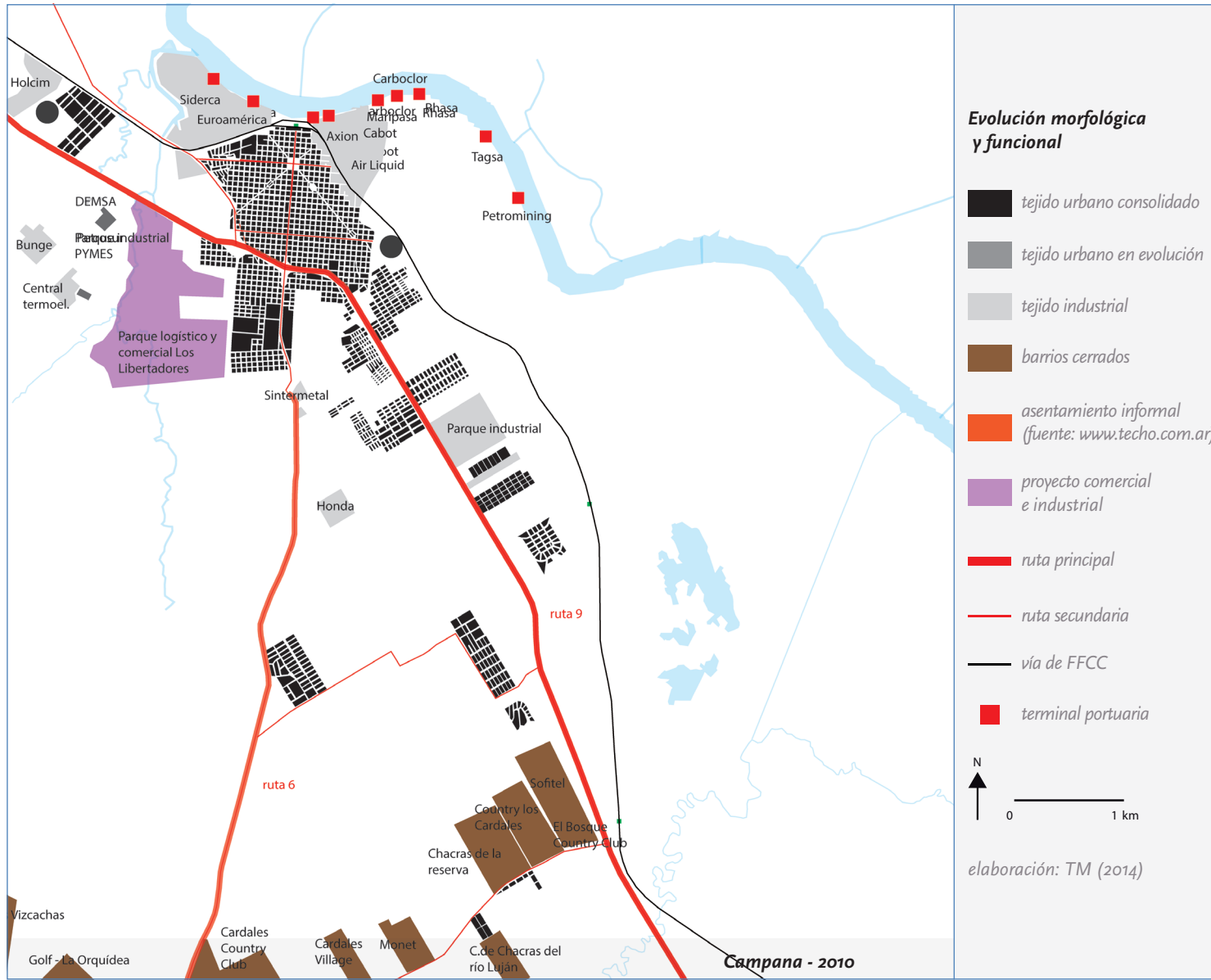
Fuentes: entrevistas, revista de prensa y <http://trade.nosis.com/>

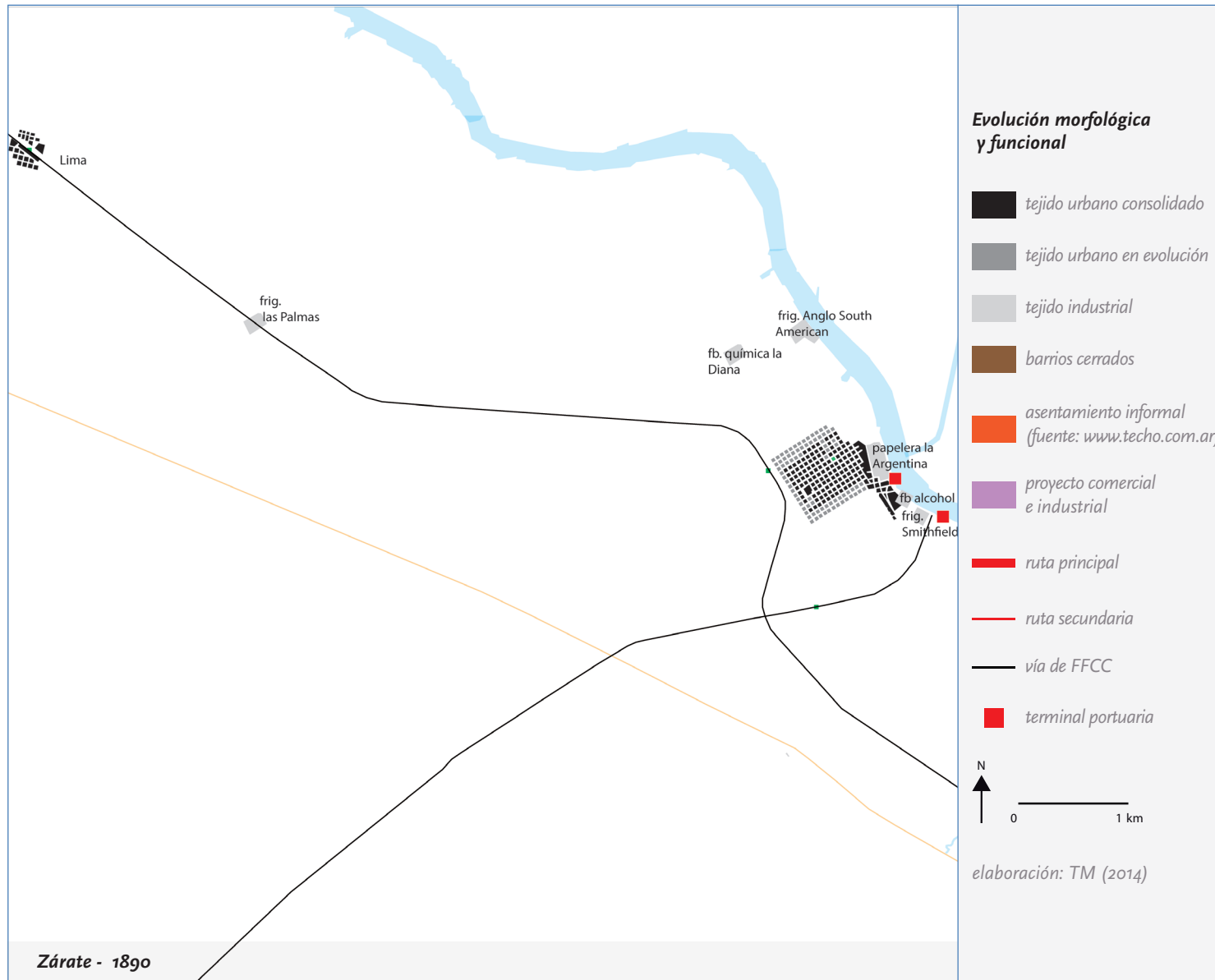
6. Esquema de la evolución de los tejidos urbano, industrial y portuario en Campana, Zárate y San Nicolás, en cuatro fechas: fines del siglo XIX, 1950, 1975 y 2010.

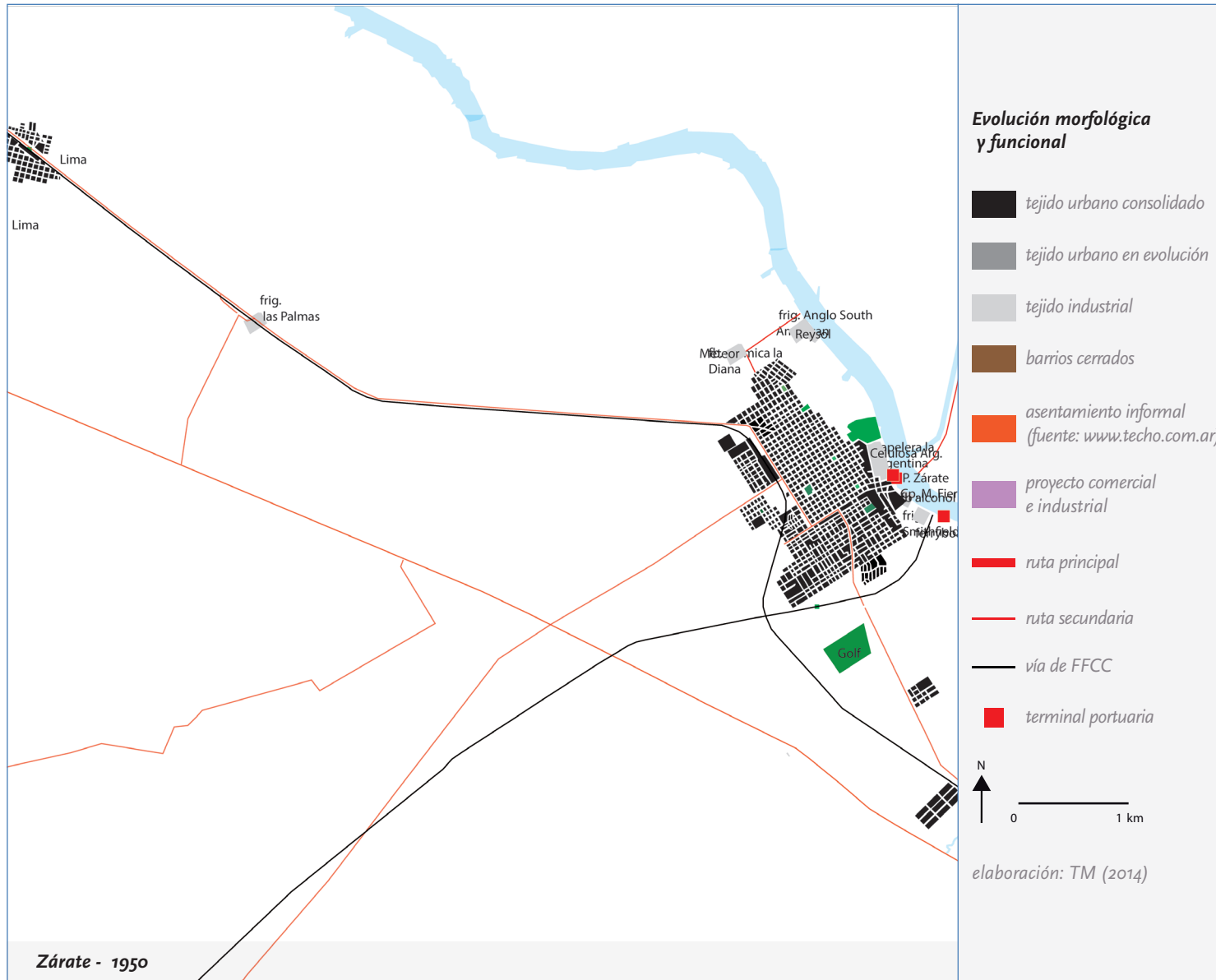


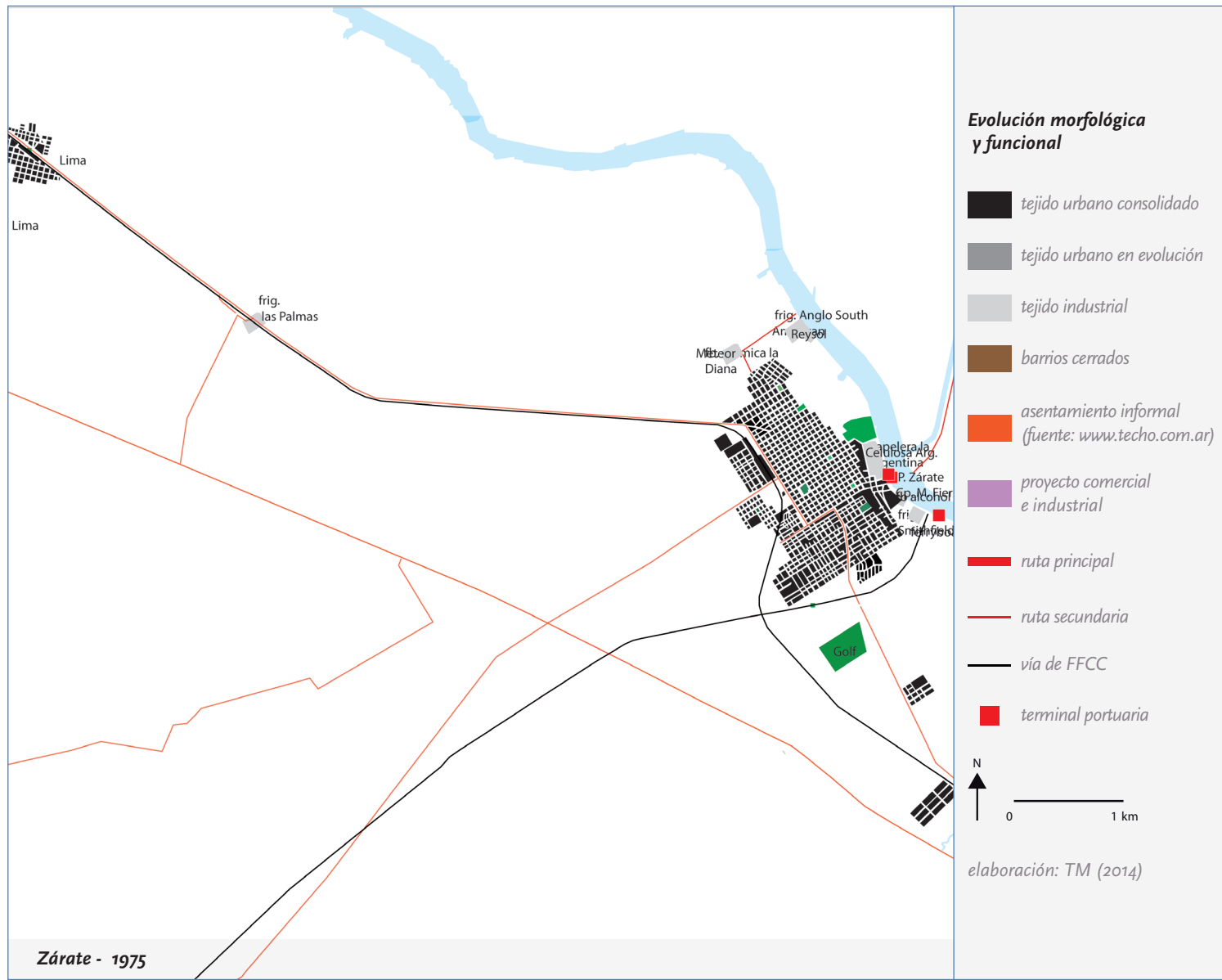


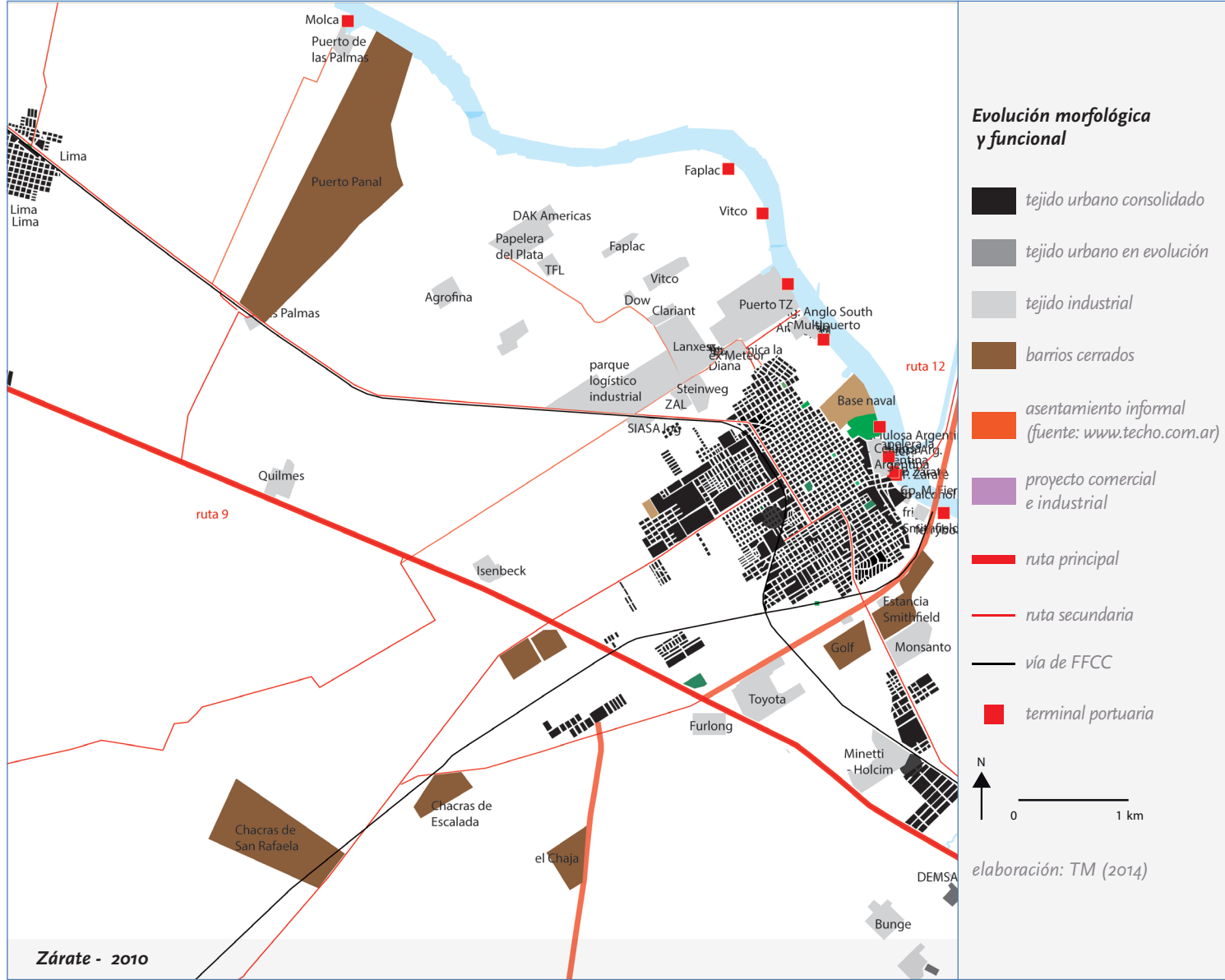


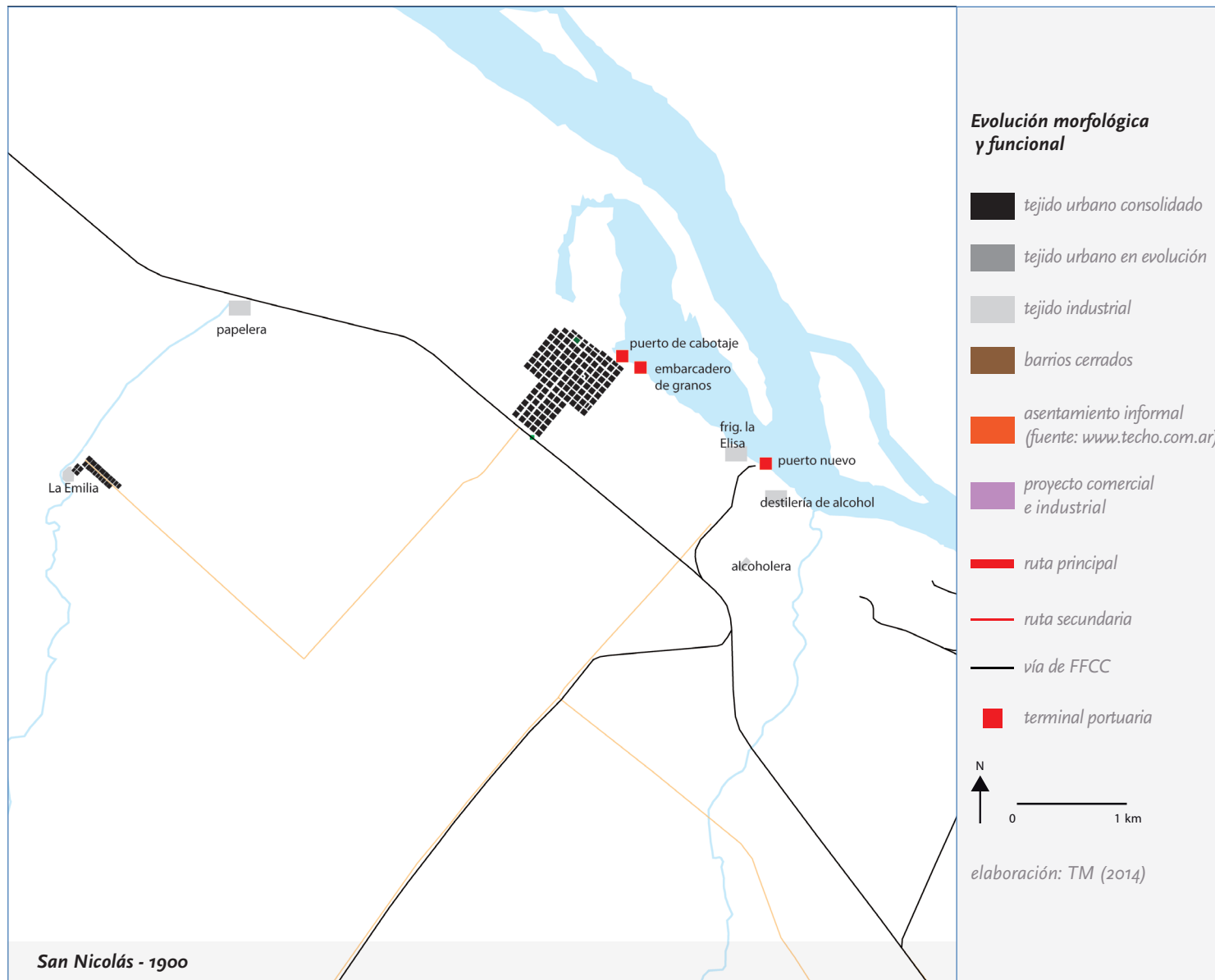


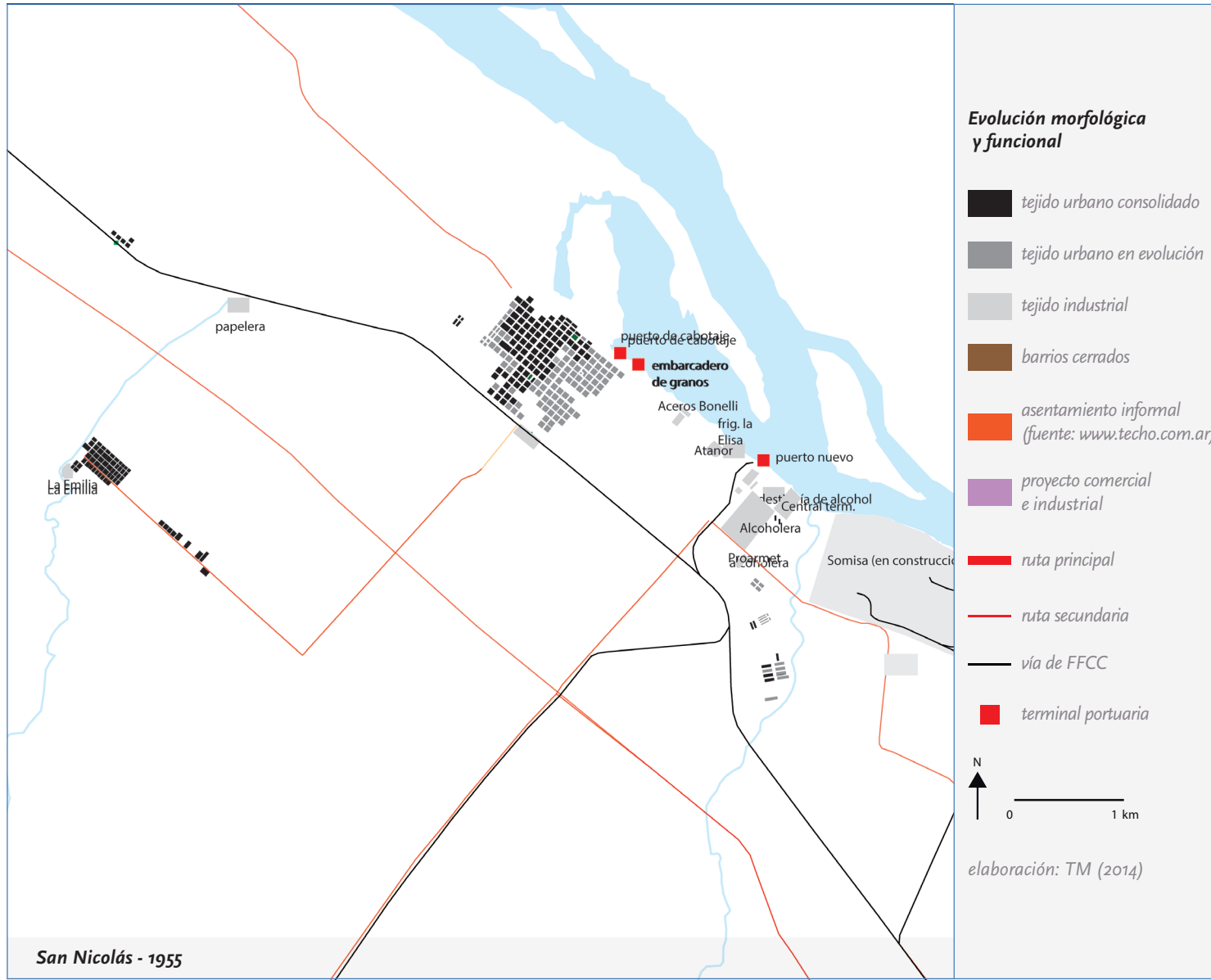


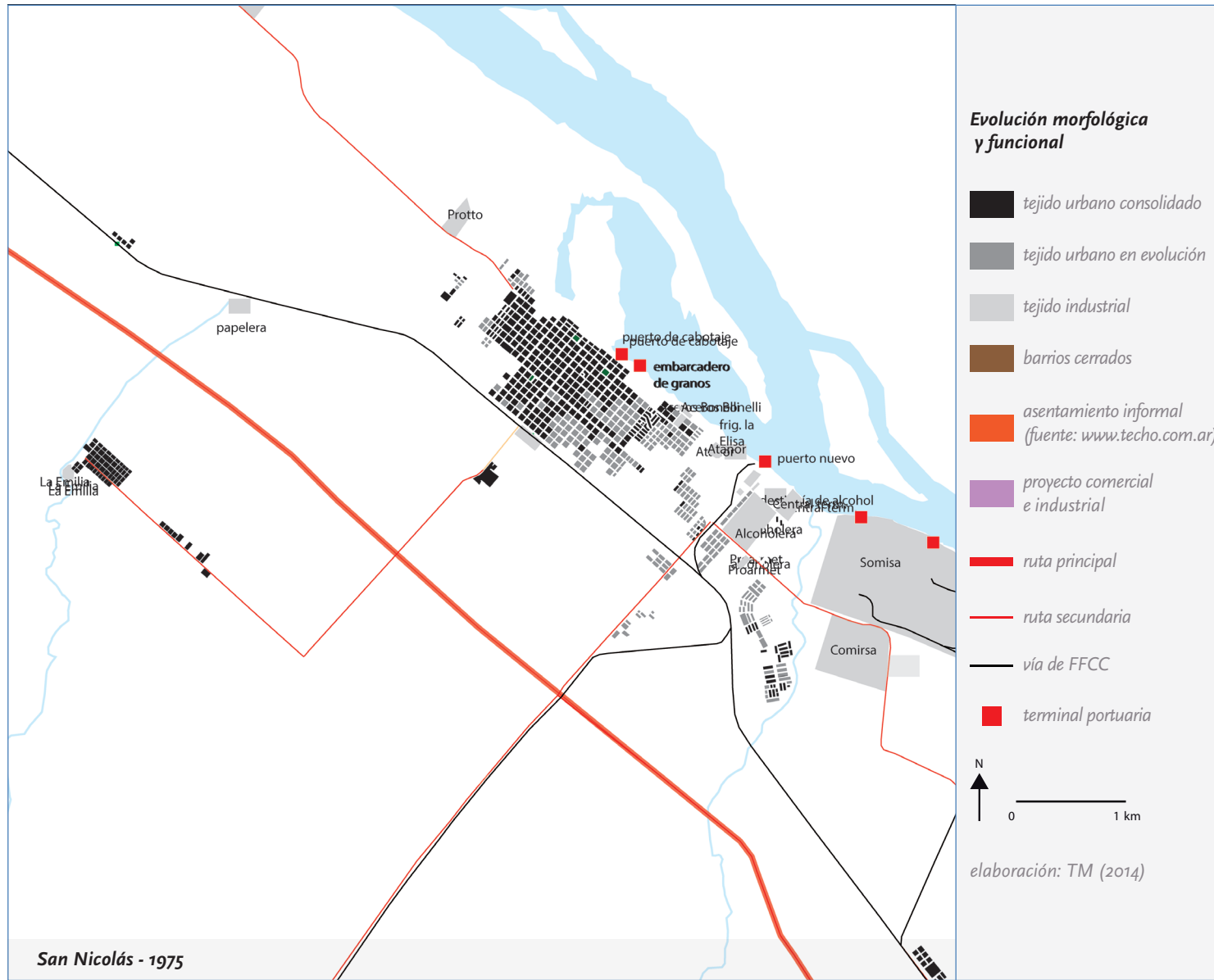


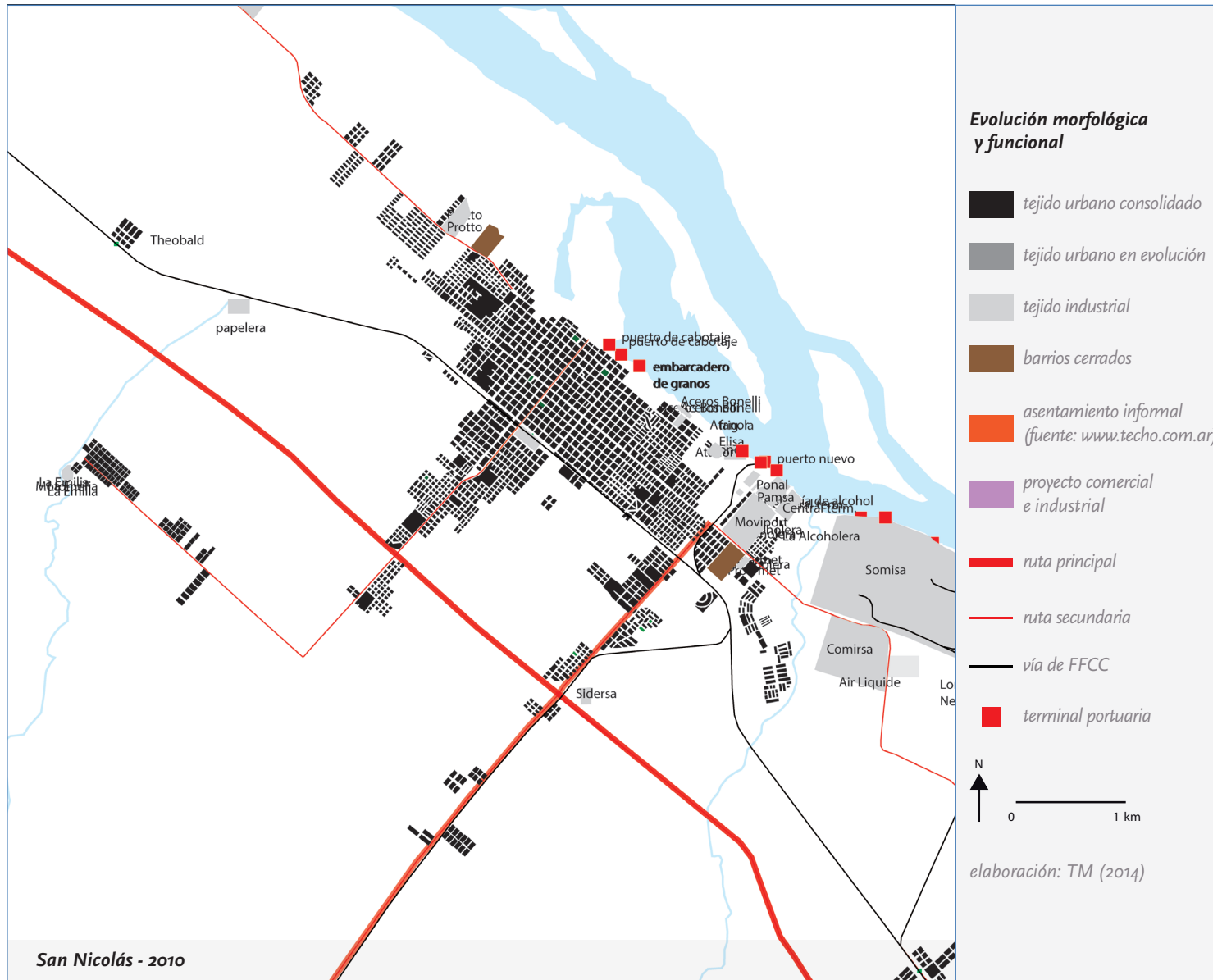












7. Producto Geográfico Bruto y transferencias por municipio, en 2003

Municipio	PBG (2003, en pesos)	Transferencias a municipios (2003, en pesos) Coparticipac. Bruta + Descentralización Tributaria + Juegos de Azar	Proporción "transferencias / PGB"
Ensenada	2 295 490 719	4 109 031	0,18 %
Campana	1 947 541 172	10 646 829	0,55 %
Avellaneda	4 126 245 206	22 640 789	0,55 %
General San Martín	5 633 385 364	31 201 090	0,55 %
Tres de Febrero	3 170 009 750	18 177 472	0,57 %
Pilar	3 322 034 400	19 858 581	0,60 %
Vicente López	4 787 975 673	29 649 713	0,62 %
La Plata	7 166 231 784	45 204 906	0,63 %
Zárate	1 374 977 058	8 758 091	0,64 %
General Pueyrredón	5 685 242 498	37 412 979	0,66 %
Junín	1 098 885 734	8 070 670	0,73 %
Escobar	1 792 014 163	13 239 184	0,74 %
Morón	2 948 421 355	23 001 095	0,78 %
San Fernando	1 656 268 191	12 991 803	0,78 %
San Isidro	3 439 125 808	28 601 974	0,83 %
San Nicolás	1 239 437 509	10 493 858	0,85 %
Bahía Blanca	2 908 617 775	24 883 171	0,86 %
Pergamino	1 156 443 284	9 985 211	0,86 %
Lanús	3 219 883 570	28 159 748	0,87 %
Tigre	2 508 510 751	23 187 162	0,92 %
Lomas de Zamora	3 792 527 662	35 340 536	0,93 %
General Rodríguez	530 529 988	4 962 888	0,94 %
Quilmes	3 596 381 581	34 377 413	0,96 %
Ezeiza	964 347 147	9 352 490	0,97 %
Pinamar	386 958 055	3 880 832	1,00 %
Hurlingham	985 611 074	10 320 916	1,05 %

Municipio	PBG (2003, en pesos)	Transferencias a municipios (2003, en pesos) Coparticipac. Bruta + Descentralización Tributaria + Juegos de Azar	Proporción "transferencias / PGB"
Esteban Echeverría	1 849 288 469	20 663 741	1,12 %
Berazategui	1 858 459 269	21 854 241	1,18 %
General Las Heras	167 840 855	1 989 629	1,19 %
Ramallo	404 213 032	4 795 077	1,19 %
Lobos	274 519 220	3 418 080	1,25 %
Ituzaingó	776 704 044	9 725 818	1,25 %
Almirante Brown	2 481 173 683	31 167 743	1,26 %
Capitán Sarmiento	156 939 154	2 006 618	1,28 %
Merlo	3 119 442 024	40 142 187	1,29 %
Salto	417 394 693	5 388 682	1,29 %
Carmen de Areco	176 255 615	2 303 071	1,31 %
La Matanza	7 068 255 825	96 547 536	1,37 %
Rojas	454 344 360	6 825 601	1,50 %
Leandro N. Alem	236 391 277	3 740 338	1,58 %
Necochea	911 034 008	14 452 765	1,59 %
Monte	167 627 798	2 661 043	1,59 %
Tandil	1 269 334 857	20 212 175	1,59 %
San Antonio de Areco	273 790 478	4 378 835	1,60 %
Tres Arroyos	779 126 756	12 648 806	1,62 %
Nueve de Julio	521 927 469	8 489 906	1,63 %
Moreno	1 558 132 814	25 435 887	1,63 %
Luján	744 411 510	12 288 906	1,65 %
General Alvarado	311 805 557	5 387 178	1,73 %
Alberti	159 341 150	2 782 482	1,75 %
Saladillo	303 045 988	5 591 254	1,85 %
Brandsen	195 969 719	3 645 876	1,86 %
Olavarría	1 097 375 221	20 646 655	1,88 %
General Arenales	239 810 453	4 513 761	1,88 %

Municipio	PBG (2003, en pesos)	Transferencias a municipios (2003, en pesos) Coparticipac. Bruta + Descentralización Tributaria + Juegos de Azar	Proporción "transferencias / PGB"
Cañuelas	320 964 680	6 048 637	1,88 %
Chacabuco	599 526 684	11 626 594	1,94 %
Trenque Lauquen	618 236 455	12 173 149	1,97 %
General Pinto	215 471 636	4 339 121	2,01 %
Malvinas Argentinas	1 679 449 795	34 020 602	2,03 %
Azul	712 380 611	14 471 576	2,03 %
Marcos Paz	334 884 385	6 902 908	2,06 %
General Villegas	552 176 686	11 559 274	2,09 %
Baradero	306 028 480	6 601 498	2,16 %
Villa Gesell	257 829 557	5 681 888	2,20 %
Coronel Rosales	321 548 617	7 087 513	2,20 %
Florentino Ameghino	139 153 756	3 144 718	2,26 %
San Miguel	1 133 060 587	25 684 645	2,27 %
Rivadavia	307 156 667	7 047 982	2,29 %
Chivilcoy	520 959 138	11 958 974	2,30 %
Mercedes	403 932 760	9 328 425	2,31 %
Lincoln	521 525 391	12 107 259	2,32 %
Berisso	470 211 447	11 001 224	2,34 %
La Costa	625 156 645	14 683 252	2,35 %
Pehuajó	469 720 278	11 039 868	2,35 %
Florencio Varela	1 577 757 860	37 674 088	2,39 %
Carlos Tejedor	193 616 026	4 642 853	2,40 %
Tornquist	205 896 094	4 938 851	2,40 %
San Vicente	247 605 372	5 975 977	2,41 %
Colón	324 601 158	7 859 084	2,42 %
Adolfo Alsina	274 433 545	6 706 683	2,44 %
Balcarce	455 215 727	11 282 264	2,48 %
Bragado	395 353 923	9 881 594	2,50 %

Municipio	PBG (2003, en pesos)	Transferencias a municipios (2003, en pesos) Coparticipac. Bruta + Descentralización Tributaria + Juegos de Azar	Proporción "transferencias / PGB"
Arrecifes	299 766 751	7 549 953	2,52 %
José C. Paz	738 230 893	18 602 051	2,52 %
Exaltación de la Cruz	224 694 354	5 716 504	2,54 %
General Viamonte	219 698 870	5 602 477	2,55 %
Pellegrini	105 784 623	2 725 085	2,58 %
Villarino	315 022 467	8 167 172	2,59 %
Coronel Dorrego	260 691 963	6 797 787	2,61 %
Las Flores	179 936 002	4 769 296	2,65 %
Chascomús	491 746 579	13 102 281	2,66 %
San Andrés de Giles	231 227 276	6 233 725	2,70 %
Navarro	165 214 970	4 513 848	2,73 %
Coronel Suárez	557 204 639	15 233 801	2,73 %
Bolívar	321 340 245	8 882 244	2,76 %
Guaminí	216 499 655	6 060 860	2,80 %
Carlos Casares	315 847 305	8 888 722	2,81 %
San Cayetano	140 231 600	3 957 417	2,82 %
Adolfo Gonzales Chaves	202 202 935	5 708 390	2,82 %
Saavedra	303 094 742	8 729 435	2,88 %
Veinticinco de Mayo	310 169 305	965 668	2,89 %
Salliqueló	111 580 153	233 673	2,90 %
Puán	290 655 348	8 424 521	2,90 %
San Pedro	415 349 087	12 153 343	2,93 %
Tres Lomas	92 043 814	2 699 910	2,93 %
Lobería	250 951 029	8 188 663	3,26 %
Suipacha	101 595 961	3 322 859	3,27 %
Roque Pérez	115 515 260	3 850 741	3,33 %
Coronel Pringles	260 125 816	8 869 962	3,41 %
General Belgrano	144 360 259	4 968 608	3,44 %

Municipio	PGB (2003, en pesos)	Transferencias a municipios (2003, en pesos) Coparticipac. Bruta + Descentralización Tributaria + Juegos de Azar	Proporción "transferencias / PGB"
Daireaux	237 239 313	8 304 343	3,50 %
Magdalena	125 879 037	4 406 529	3,50 %
General Alvear	111 364 379	3 911 111	3,51 %
Monte Hermoso	61 522 674	2 172 017	3,53 %
General Madariaga	146 138 028	5 443 381	3,72 %
Dolores	192 181 345	7 222 277	3,76 %
Presidente Perón	216 969 655	8 253 964	3,80 %
Tordillo	24 303 220	936 510	3,85 %
Mar Chiquita	172 263 238	6 658 989	3,87 %
Punta Indio	69 997 277	2 766 173	3,95 %
Benito Juárez	227 211 436	9 312 135	4,10 %
Patagones	322 350 085	13 265 445	4,12 %
Hipólito Yrigoyen	93 255 650	3 850 844	4,13 %
General Lamadrid	154 087 301	6 429 410	4,17 %
Rauch	143 696 623	6 064 874	4,22 %
Laprida	120 730 815	5 148 094	4,26 %
Ayacucho	213 967 373	9 371 547	4,38 %
Castelli	72 979 362	3 540 591	4,85 %
General Lavalle	49 136 734	2 489 762	5,07 %
Maipú	91 435 447	5 345 031	5,85 %
Pila	48 767 285	2 920 835	5,99 %
General Paz	78 286 254	4 822 544	6,16 %
General Guido	36 824 303	2 432 330	6,61 %
Tapalqué	79 975 199	5 504 443	6,88 %

Fuentes: PGB: Provincia de Buenos Aires, 2003b, <http://www.ec.gba.gov.ar/estadistica/pbgdesagrmuni.pdf>

Transferencias: Provincia de Buenos Aires, 2016, http://www.ec.gba.gov.ar/areas/Sub_Politica_Coord_Eco/CoordMunicipal/municipios/municipios.php

8. Presupuestos municipales y porcentaje de hogares con NBI

partido	Presupuesto por persona en 2014 (en pesos / hab.)	Porcentaje de hogares con NBI en 2010
Dolores	43 200,3	3,52 %
9 de Julio	41 595,1	3,72 %
Castelli	22 242,0	4,48 %
General Lavalle	16 216,2	7,82 %
Monte Hermoso	14 540,7	5,15 %
Pila	14 285,7	4,44 %
Capitán Sarmiento	13 391,3	6,34 %
Pinamar	13 020,8	8,12 %
General Guido	12 230,1	3,88 %
Florentino Ameghino	12 199,7	4,22 %
San Cayetano	11 668,1	2,67 %
Tordillo	11 661,0	7,89 %
General La Madrid	11 584,3	3,36 %
Bolívar	11 360,5	3,37 %
Puan	9 777,9	1,06 %
General Villegas	9 701,5	6,02 %
Rivadavia	9 509,2	5,34 %

<i>partido</i>	<i>Presupuesto por persona en 2014 (en pesos / hab.)</i>	<i>Porcentaje de hogares con NBI en 2010</i>
<i>Ayacucho</i>	9 495,3	4,26 %
<i>General Pinto</i>	9 470,0	3,63 %
<i>Guaminí</i>	9 358,1	2,04 %
<i>Laprida</i>	9 208,0	3,43 %
<i>Pellegrini</i>	8 905,9	3,43 %
<i>Tornquist</i>	8 715,5	3,28 %
<i>Tapalqué</i>	8 607,5	3,04 %
<i>Trenque Lauquen</i>	8 275,0	3,44 %
<i>Saavedra</i>	8 267,3	1,15 %
<i>Hipólito Yrigoyen</i>	8 222,4	3,03 %
<i>La Costa</i>	8 171,4	5,75 %
<i>Daireaux</i>	8 171,0	4,07 %
<i>Benito Juárez</i>	8 046,9	3,29 %
<i>Patagones</i>	7 879,0	9,56 %
<i>Maipú</i>	7 852,4	4,99 %
<i>Punta Indio</i>	7 787,2	6,36 %
<i>Coronel Dorrego</i>	7 602,9	2,72 %
<i>General Alvear</i>	7 568,7	4,23 %

<i>partido</i>	<i>Presupuesto por persona en 2014 (en pesos / hab.)</i>	<i>Porcentaje de hogares con NBI en 2010</i>
<i>Rauch</i>	7 432,7	2,78 %
<i>Villa Gesell</i>	7 406,2	8,31 %
<i>Adolfo Gonzales Chaves</i>	7 375,0	2,93 %
<i>Adolfo Alsina</i>	7 312,1	3,35 %
<i>Chacabuco</i>	7 284,4	4,1 %
<i>Lobería</i>	7 184,8	4,12 %
<i>Tres Lomas</i>	7 113,3	3,63 %
<i>Carlos Tejedor</i>	7 086,2	3,75 %
<i>General Belgrano</i>	7 065,1	3,63 %
<i>San Antonio de Areco</i>	7 040,4	3,94 %
<i>Bragado</i>	7 039,9	3,74 %
<i>Mar Chiquita</i>	6 906,9	5,14 %
<i>Coronel Suárez</i>	6 863,3	2,35 %
<i>Lincoln</i>	6 812,1	3,33 %
<i>General Juan Madariaga</i>	6 696,9	7,55 %
<i>General Paz</i>	6 448,1	4,92 %
<i>Avellaneda</i>	6 035,9	5,8 %
<i>Pehuajó</i>	5 986,5	4,38 %

<i>partido</i>	<i>Presupuesto por persona en 2014 (en pesos / hab.)</i>	<i>Porcentaje de hogares con NBI en 2010</i>
Salliqueló	5 983,3	1,77 %
Chascomús	5 965,9	4,27 %
Villarino	5 887,9	13,22 %
Coronel Pringles	5 886,7	3,77 %
Leandro N. Alem	5 862,7	4,44 %
San Isidro	5 768,5	3,66 %
Exaltación de la Cruz	5 739,6	8,47 %
Carlos Casares	5 620,4	4,13 %
Azul	5 606,6	3,53 %
Ramallo	5 598,9	6,19 %
Chivilcoy	5 584,1	3,61 %
Arrecifes	5 508,9	4,35 %
Colón	5 379,1	3,81 %
Tres Arroyos	5 310,5	3,29 %
Navarro	5 266,8	5,41 %
Rojas	5 249,2	3,62 %
General Viamonte	5 208,9	3,09 %
Vicente López	5 202,3	2,43 %

<i>partido</i>	<i>Presupuesto por persona en 2014 (en pesos / hab.)</i>	<i>Porcentaje de hogares con NBI en 2010</i>
Olavarría	5 159,4	3,3 %
Brandsen	5 155,8	8,41 %
Magdalena	5 126,4	7,89 %
Alberti	5 096,7	2,22 %
Balcarce	5 020,2	6,41 %
Baradero	4 944,9	5,79 %
San Fernando	4 847,4	8,58 %
General Pueyrredón	4 836,9	4,67 %
Tigre	4 828,8	11,04 %
Tandil	4 787,2	3,72 %
Las Flores	4 775,7	4,41 %
Roque Pérez	4 717,8	4,91 %
Campana	4 566,7	8,65 %
Salto	4 552,8	5,19 %
Suipacha	4 537,3	4,65 %
San Nicolás	4 191,9	5,6 %
Necochea	4 173,7	3,4 %
25 de Mayo	4 129,2	4,13 %

<i>partido</i>	<i>Presupuesto por persona en 2014 (en pesos / hab.)</i>	<i>Porcentaje de hogares con NBI en 2010</i>
<i>San Miguel</i>	4 102,5	8,18 %
<i>Pilar</i>	4 079,2	13,03 %
<i>Bahía Blanca</i>	4 018,9	3,73 %
<i>General Alvarado</i>	3 933,1	6,35 %
<i>San Andrés de Giles</i>	3 913,4	5,71 %
<i>Quilmes</i>	3 852,1	9,21 %
<i>Malvinas Argentinas</i>	3 815,4	12,13 %
<i>Morón</i>	3 774,0	3,52 %
<i>General San Martín</i>	3 693,9	6,71 %
<i>Saladillo</i>	3 608,7	3,33 %
<i>San Pedro</i>	3 523,9	7,66 %
<i>General Las Heras</i>	3 492,5	6,87 %
<i>Zárate</i>	3 456,8	9,12 %
<i>Tres de Febrero</i>	3 299,3	4,33 %
<i>Mercedes</i>	3 255,2	5,1 %
<i>José C. Paz</i>	3 198,6	12 %
<i>Monte</i>	3 185,3	5,78 %
<i>Ensenada</i>	3 173,0	10,3 %

<i>partido</i>	<i>Presupuesto por persona en 2014 (en pesos / hab.)</i>	<i>Porcentaje de hogares con NBI en 2010</i>
Luján	3 142,8	6,08 %
Coronel de Marina Leonardo Rosales	3 086,1	2,89 %
Junín	3 067,6	4,19 %
Ituzaingó	3 015,1	4,91 %
Marcos Paz	2 993,7	12,21 %
General Rodríguez	2 752,8	13,92 %
Pergamino	2 751,7	4,33 %
Lomas de Zamora	2 593,1	8,91 %
La Plata	2 532,7	8,41 %
Cañuelas	2 518,4	10,21 %
Escobar	2 486,9	11,61 %
Berisso	2 475,6	11,2 %
Carmen de Areco	2 416,3	5,14 %
Lanús	2 367,6	4,96 %
Lobos	2 349,9	4,6 %
Merlo	2 176,0	11,49 %
Esteban Echeverría	2 029,7	10,77 %
San Vicente	2 013,2	15,46 %

<i>partido</i>	<i>Presupuesto por persona en 2014 (en pesos / hab.)</i>	<i>Porcentaje de hogares con NBI en 2010</i>
<i>Almirante Brown</i>	1 922,6	10,47 %
<i>Hurlingham</i>	1 793,0	6,85 %
<i>Moreno</i>	1 751,9	12,92 %
<i>Berazategui</i>	1 545,7	10,44 %
<i>Presidente Perón</i>	1 247,2	19,13 %
<i>La Matanza</i>	1 165,8	11,94 %
<i>Florencio Varela</i>	1 109,2	17,02 %

<i>Coficiente de correlación</i>		-0,32
----------------------------------	--	-------

Fuentes: Los datos de presupuesto provienen del sitio Desafíos económico, disponibles en <http://noticiasbaradero.com/2014/07/2231> y los cálculos por partidos son personales. Los datos de NBI provienen de INDEC (2010).

9. Lista de los asentamientos informales y de las urbanizaciones cerradas identificados en los partidos del corredor.

Asentamientos informales (Fuente: Techo Argentina, 2011)

Baradero: Autoclub, la Igualdad, Vista Alegre II / Puertas del Sur, Tiro Federal / La Barranca

Campana: 21 de Septiembre, Asentamiento de B° La Josefa, El Destino, Est. Otamendi Abandonada, Las Colinas, Las Praderas, Las Tablitas, San Cayetano, San Felipe, San Luciano, Santa Lucia, B° Libertad

Exaltación de la Cruz: Asentamiento de B° La Plegaria

Ramallo: B° Cementerio, B° Las Quintas, Cuartel II / La Quintas

San Nicolás: Asentamiento de B° 9 de Julio / El Hueco, Asentamiento de B° Abambae / Los Rosales Don Gerónimo, Asentamiento de B° Los Pinos (1), Asentamiento de B° Los Pinos (2), Esperanza, Evita, Los Provincianos, Martínez, San Drina, San Martín

San Pedro: Argentino, Bajo Cementerio / B° Puerto, Bajo Puerto, Bajo Tala / Bajo Campo Donico, Banfield / El B° Usurpado, Don Juan / Saavedra, La Tosquera / Los Cazadores, Las Cañitas / Doctor Sánchez, Villa Goiyo

Zárate: 6 de Agosto, Ascarate, Asentamiento del B° la Esperanza, Cementerio / María Auxiliadora, El Progreso, El sueño, Estación de Escalada, Ferry, Hache (H), La Esperanza, La Ilusión, La Ponderosa / 26 de Junio, Las Tablitas, Las Violetas, Los Pinos, Los Pomelos, Los Rosales, Malvicino, Parque Matadero, Pecorena, Rey Sol / Villa Montana, Villa Angus, Villa Negri / La Cachunga, Villa Nueva

Urbanizaciones cerradas (Fuente: Registro provincial de urbanizaciones cerradas, 2010)

Baradero: Club de Campo Sportivo Baradero, Quebradas del Bosque

Campana: Cardales Village, Colonia de Chacras del Río Luján

Escobar: 20 en total

Exaltación de la Cruz: 11 en total

San Nicolás: Barrio privado Alma Verde, Barrio privado Costa Juncal, Country Belgrano

San Pedro: Apart Club San Pedro

Zárate: Chacras de San Rafaelito, El Aduar, Chacras de Paraná, Puerto Escondido, Solares de Zárate

10. Cálculos de densidades en Campana, Zárate y San Nicolás

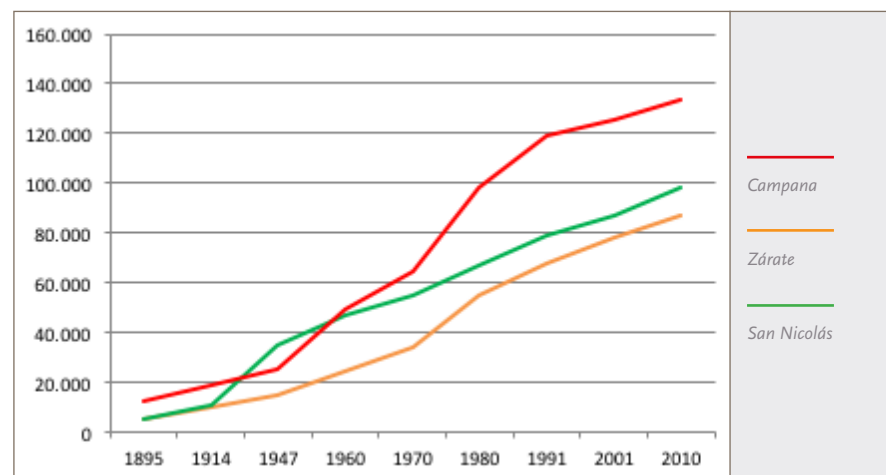
Las estimaciones se hacen por “localidad” (dada para 1991 y 2001; construida desde el conjunto de los radios censales urbanos para 2010).

En términos generales, las tres ciudades se caracterizan por el crecimiento sostenido y continuo de su población.

Los radios son unidades censales que forman parte de la estructura de relevamiento censal, definidas por un espacio territorial con límites geográficos y una determinada cantidad de unidades de viviendas a relevar. Cada unidad político-administrativa se desagrega en fracciones y cada una de ellas a su vez en radios. Existen tres tipos de radios censales, definidos por el INDEC (2015):

- Radio urbano: es aquel con población agrupada únicamente y conformado por manzanas y/o sectores pertenecientes a una localidad.
- Radio rural: es aquel con población dispersa únicamente y donde las viviendas se distribuyen en campo abierto en forma diseminada.
- Radio rural mixto: es aquel con población rural dispersa en campo abierto y con población agrupada en pequeños poblados o en bordes amanzanados de localidades.

El tamaño de los radios en áreas urbanas se determina según la cantidad de viviendas. El radio tiene un promedio de 300 viviendas (5000 para una fracción). Para bordes de localidades el radio urbano puede bajar a 200 viviendas y en localidades aisladas a 100



Población de los municipios. Fuente: INDEC

viviendas. En zonas rurales las fracciones y radios se determinan por la conjunción de distintos factores: características del terreno, accesibilidad y distancia entre las viviendas.

Los shapes de los radios censales 1991 y 2001 fueron comprados al INDEC y para los datos se usó el programa Redatam. Los shapes y los datos del censo 2010 están disponibles gratuitos en línea. Esos son completados por los datos brindados en la página Cartografía digital de la Provincia de Buenos Aires, que discriminan los radios urbanos, mixtos y rurales por partido (Provincia de Buenos Aires, 2015).

El estudio se hace a escala de los radios censales. Trabajamos a perímetro constante, teniendo en cuenta los límites de la mancha urbana, sin vacío. El principal inconveniente es que no permite tener en cuenta las dinámicas poblacionales y urbanas en la periferia de la ciudad. Pero suponemos que si fueran muy importantes, se tendrían en cuenta en el censo. En la tabla siguiente, compilamos los resultados obtenidos.

Carballo (2004) sostiene que el crecimiento urbano de Campana se realizó por una densificación lenta del tejido existente. Hoy en día, las dinámicas son marcadas por un crecimiento espacial de baja densidad afuera de la ciudad centro (por ejemplo el Country los Cardales el barrio cerrado lindante al Sofitel Los Cardales, considerados como urbanos y por ende contados como localidad en 2010).

Zárate presenta datos parecidos a los de Campana pero con tendencias más marcadas: una densificación entre 1991 y 2001 y una des-densificación entre 2001 y 2010. En San Nicolás existen dinámicas de crecimiento espacial así como una densificación paulatina de la ciudad.

En conclusión, en las tres ciudades se observa un aumento de la densidad poblacional entre 1991 y 2010 y entre 2001 y 2010. En cambio para el periodo 1991-2001, se nota una disminución de la densidad en Campana y Zárate. Esta tendencia va en contra de los argumentos sobre la pérdida de densidad en las periferias metropolitanas periurbanas.

	censo 1991	censo 2001	censo 2010
Campana	2103,9	2640,0	2365,3
Zárate	4700,8	5114,5	4982,1
San Nicolás	3106,5	3208,2	3315,0

Densidades poblacionales. en hab./km²

	<i>censo 1991</i>	<i>censo 2001</i>	<i>censo 2010</i>
<i>Población (hab.)</i>	68 917	77 769	86 330
<i>Superficie (km²)</i>	32,8	29,5	36,5
<i>Densidad (hab./ km²)</i>	2103,9	2640,0	2365,3

Campana

	<i>censo 1991</i>	<i>censo 2001</i>	<i>censo 2010</i>
<i>Población (hab.)</i>	80 156	84 813	104 962
<i>Superficie (km²)</i>	23,8	16,6	27,2
<i>Densidad (hab./ km²)</i>	3365,8	5114,5	3860,8

Zárate 1

Por un cambio de perímetro en los dos censos, puede existir un sesgo fuerte. En la tabla siguiente, trabajamos a perímetro equivalente (censo 2001 como referencia), lo que lisa los resultados pero muestra la misma tendencia.

	<i>censo 1991</i>	<i>censo 2001</i>	<i>censo 2010</i>
<i>Población (hab.)</i>	78 337	84 813	102 968
<i>Superficie (km²)</i>	16,7	16,6	20,6
<i>Densidad (hab./ km²)</i>	4700,8	5114,5	4982,1

Zárate 2

	<i>censo 1991</i>	<i>censo 2001</i>	<i>censo 2010</i>
<i>Población (hab.)</i>	119 302	125 412	133 547
<i>Superficie (km²)</i>	38,4	39,1	40,3
<i>Densidad (hab./ km²)</i>	3106,5	3208,2	3311,6

San Nicolás

Evolución de la densidad por radio-censal en Campana, Zárate y San Nicolás



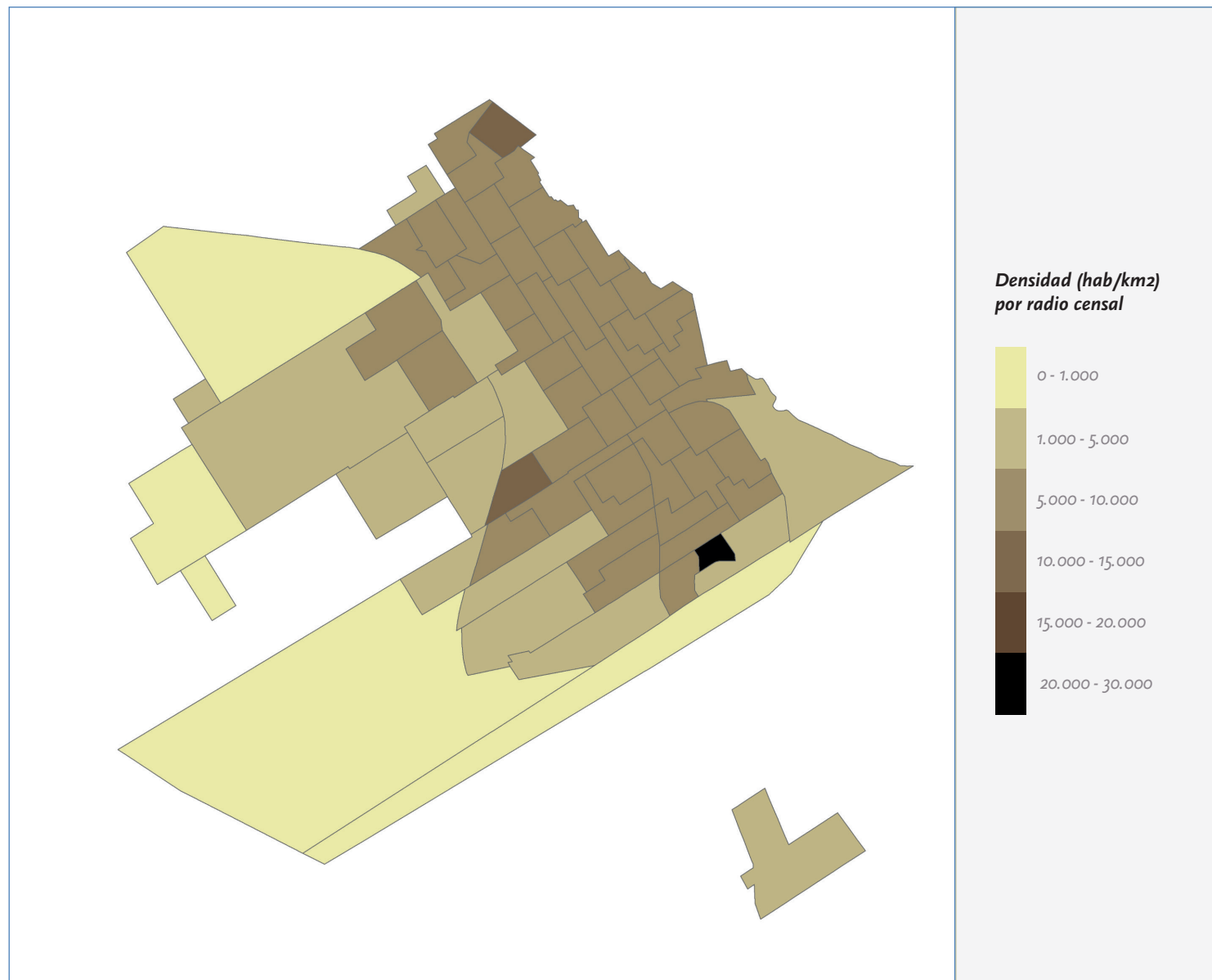
Evolución de la densidad por radio-censal en Campana, Zárate y San Nicolás

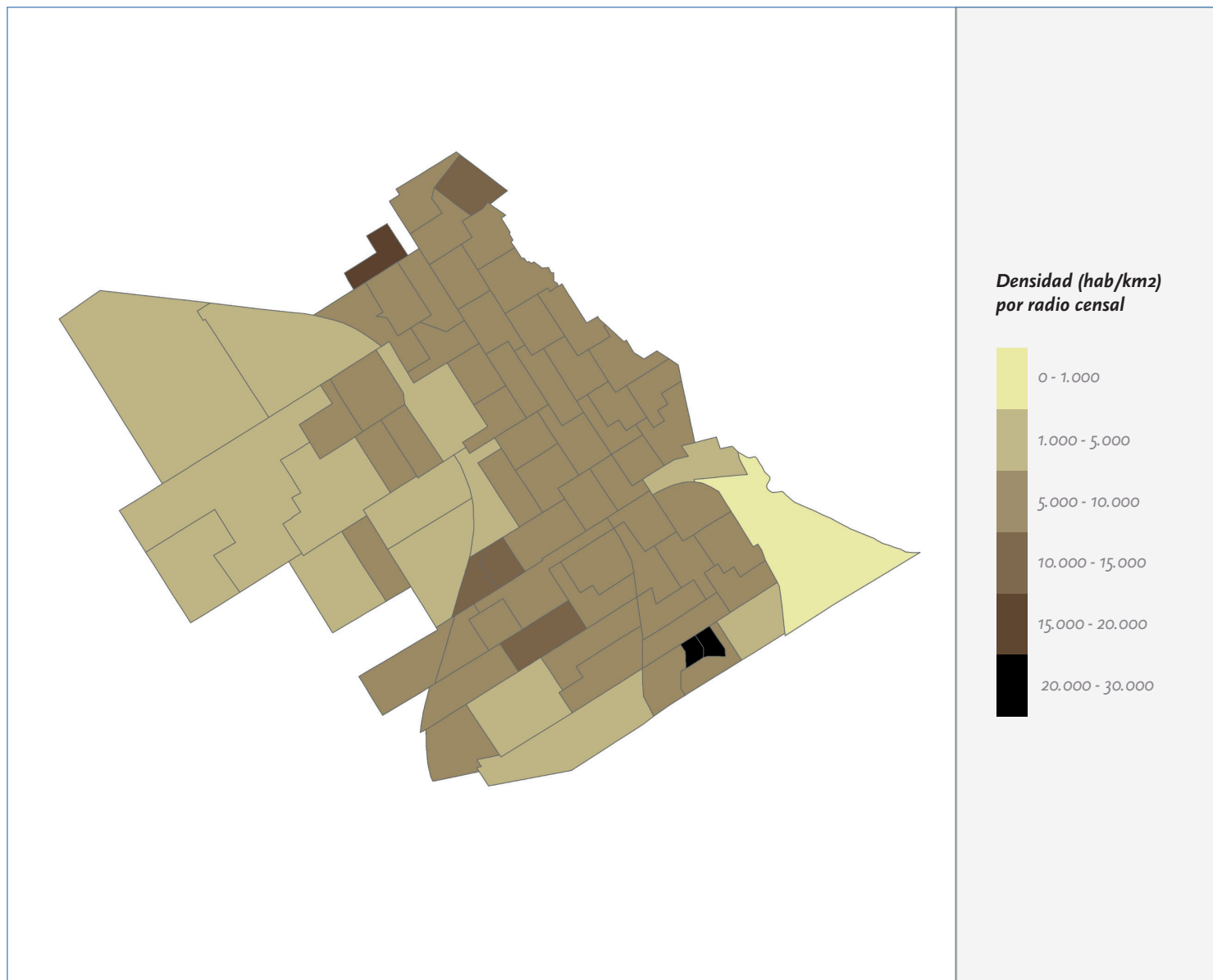




Densidades poblacionales
en Campana en 2010.
Escala: 1:50.000. ↑ Norte

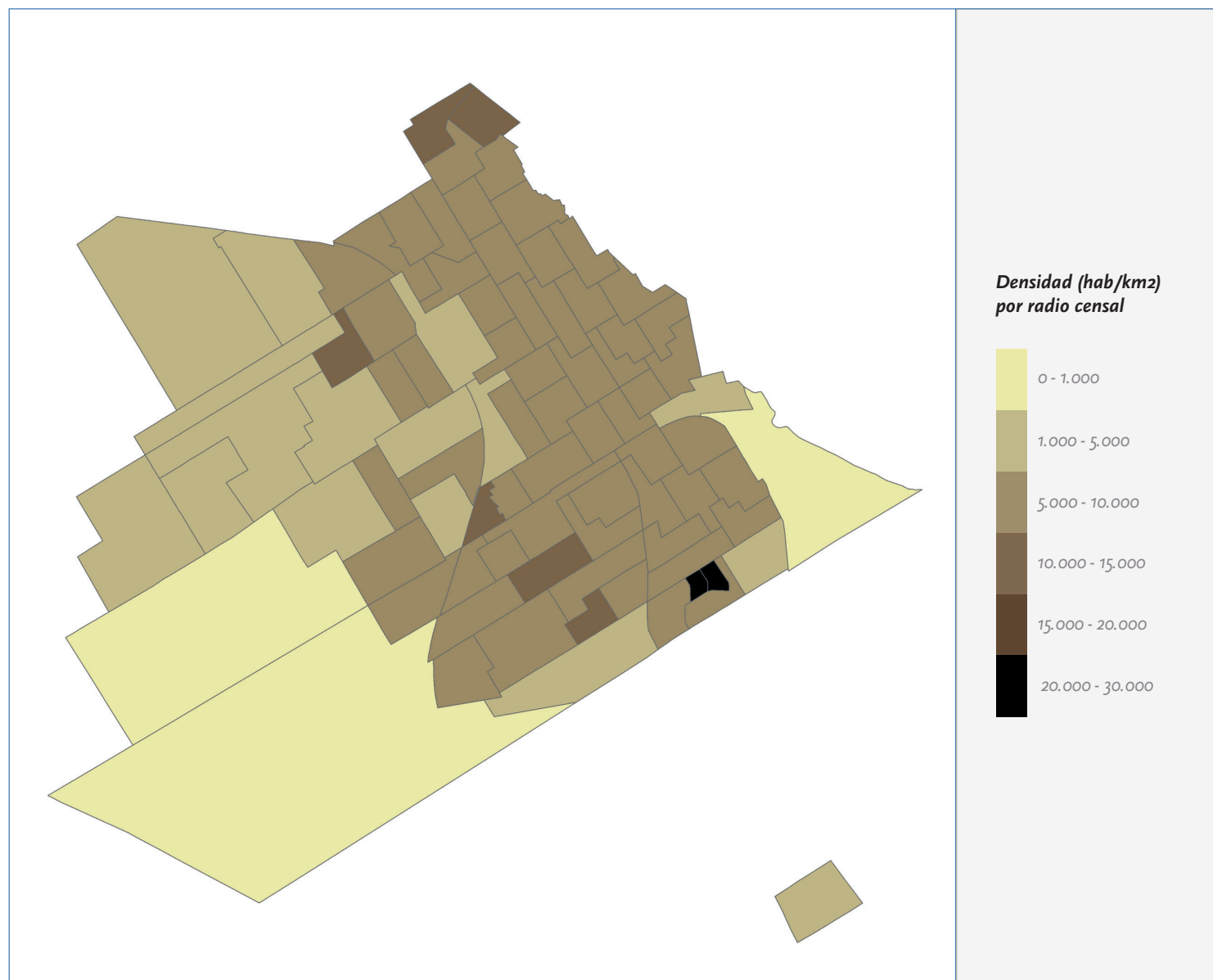
Densidades poblacionales
en Zárate en 1991.
Escala: 1:45.000. ↑ Norte





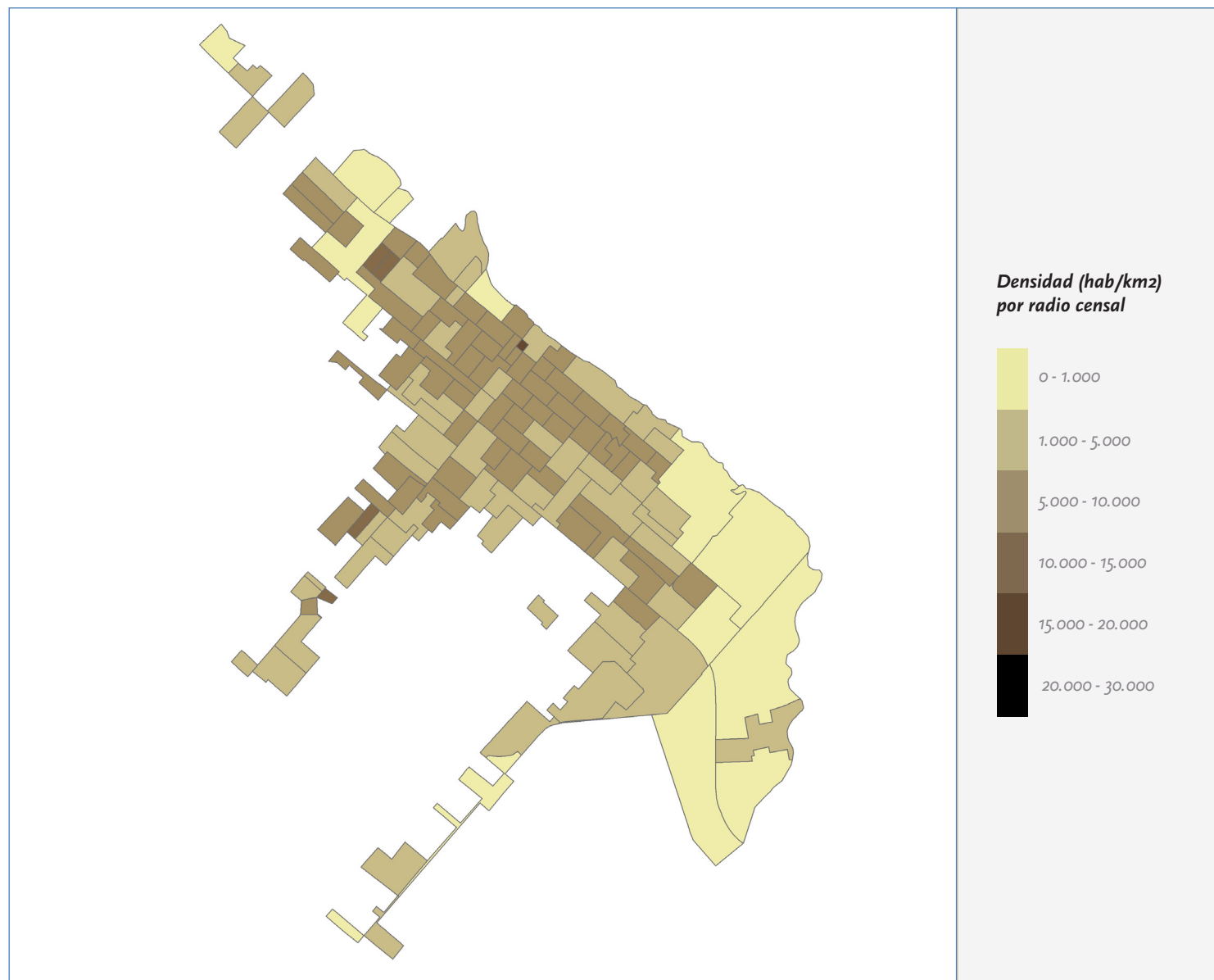
Densidades poblacionales
en Zárte en 2001.
Escala: 1:45.000. ↑ Norte

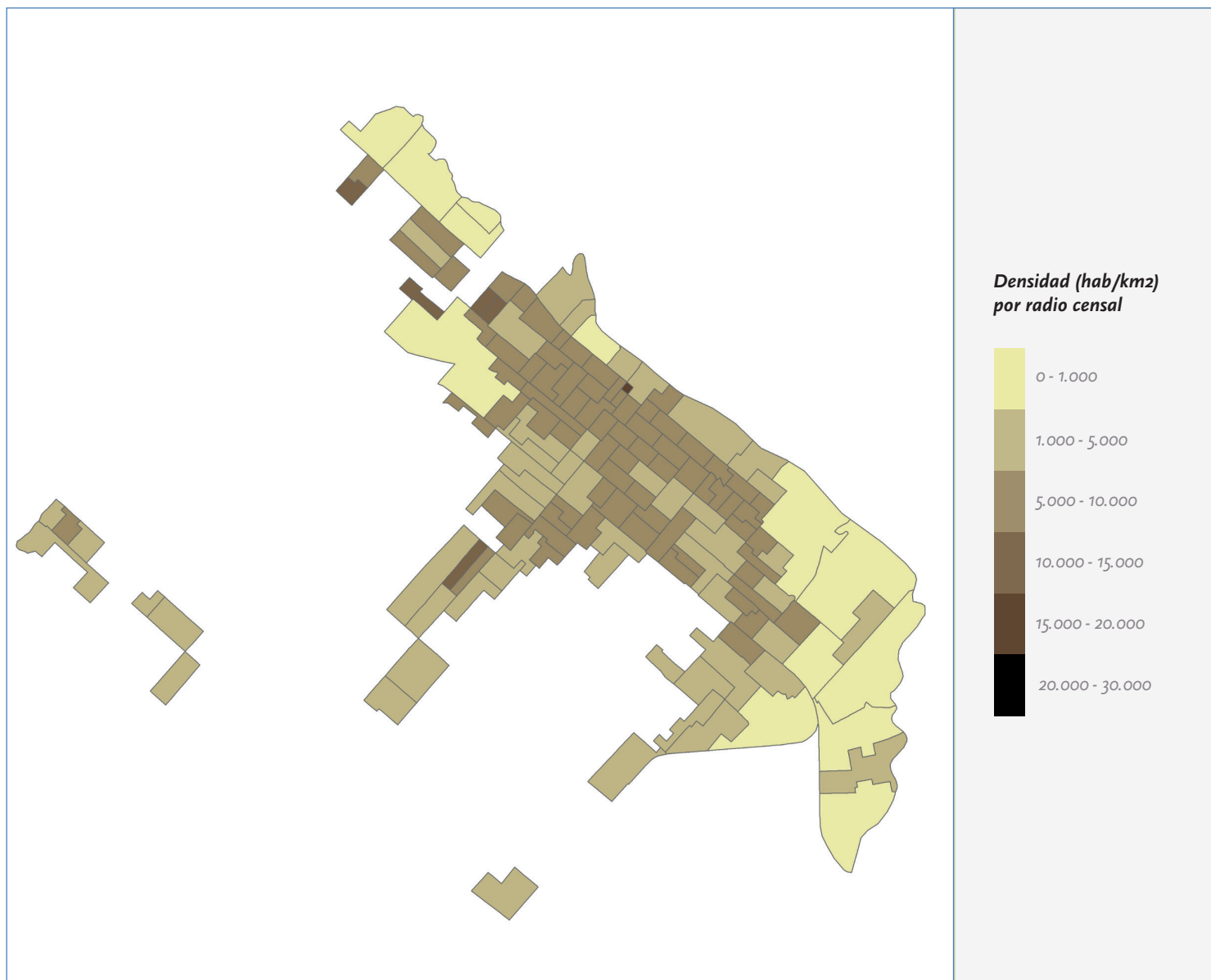
Densidades poblacionales
en Zárate en 2010.
Escala: 1:45.000. ↑ Norte





Densidades poblacionales
en San Nicolás en 2001.
Escala: 1:60.000. ↑ Norte





11. Fuentes cartográficas consultadas

Título	escala	año edición	referencia	Autor
<i>Outlines of the Physical And Political Divisions of South America</i>	-	1811	-	A. Arrowsmith
<i>Carte de la Province de Buenos-Ayres et des régions voisines</i>	-	1866	-	V. Martin de Moussy
<i>Provincia de Entre Ríos</i>	1:800.000	1888	-	Lajouane
<i>Provincia de Santa Fe</i>	1:800.000	1888	-	Lajouane
<i>Provincia de Santa Fe</i>	1:870.000	1888	-	Lajouane
<i>Nuevo mapa de la República Argentina</i>	1:4.000.000	1914	-	Oficina cartográfica de Pablo Ludwig
<i>Roldan</i>	1:50.000	1920		IGM
<i>Mapa de los ferrocarriles en explotación</i>	-	1924	-	Ministerio de Obras Públicas, Dirección General FFCC
<i>Environs de Buenos Aires et Río de La Plata</i>	1:2.000.000	1931	-	Atlas universel - Librairie Hachette
<i>Gálvez</i>	1:50.000	1931	4693	IGM
<i>San Fernando</i>	1:25.000	1933	3988 c	IGM
<i>Buenos Aires</i>	1:795.000	1944	-	-
<i>Posadas</i>	1:50.000	1944	2757-30-1	IGM
<i>Buenos Aires</i>	1:50.000	1947	3557-7	IGM
<i>San Nicolás</i>	1:100.000	1948	3360-21	IGM
<i>Paraná</i>	1:100.000	1948	3160-32	IGM

<i>Título</i>	<i>escala</i>	<i>año edición</i>	<i>referencia</i>	<i>Autor</i>
<i>Diamante</i>	1:100.000	1948	3360-2	IGM
<i>Pilar</i>	1:25.000	1949	3986 c	IGM
<i>Ciudad De Buenos Aires</i>	1:50.000	1949	3557-7-3	IGM
<i>Campana</i>	1:50.000	1950	3560-6-1	IGM
<i>Canal Gdor. Arias</i>	1:50.000	1950	3560-6-4	IGM
<i>Paraná</i>	1:50.000	1950		IGM
<i>San Nicolás</i>	1:50.000	1951	3360-21-3 y 4	IGM
<i>San Nicolás</i>	1:50.000	1951	3360-21-3 y 4	IGM
<i>Coronel Bogado</i>	1:50.000	1951	3360-20-4	IGM
<i>San Nicolás</i>	1:50.000	1951		IGM
<i>Rufino</i>	1:50.000	1952	3563-4-4	IGM
<i>La Plata</i>	1:50.000	1952	3557-14-3 y 14-1	IGM
<i>Campana</i>	1:100.000	1953	3560-6	IGM
<i>Escobar</i>	1:25.000	1953	4047 a	IGM
<i>Gral. Las Heras</i>	1:50.000	1953	3560-18-3	IGM
<i>Avellaneda</i>	1:100.000	1953	3557-13	IGM
<i>Campana</i>	1:100.000	1953	3560-6	IGM
<i>Villaguay</i>	1:250.000	1953	3160-iv	IGM
<i>Santa Fe</i>	1:250.000	1953	3160-iii	IGM
<i>Ezeiza</i>	1:100.000	1955	3560-18	IGM
<i>Lincoln</i>	1:250.000	1955	3563-11	IGM
<i>Lanús</i>	1:50.000	1956	3557-13-1	IGM
<i>Aeropuerto Ezeiza</i>	1:50.000	1957	3560-18-2	IGM

<i>Título</i>	<i>escala</i>	<i>año edición</i>	<i>referencia</i>	<i>Autor</i>
<i>Campo De Mayo</i>	1:50.000	1957	3560-12-4	IGM
<i>Teodolina</i>	1:50.000	1958	3563-6-4	IGM
<i>Estación Teodolina</i>	1:50.000	1958	3560-1-1	IGM
<i>Acevedo</i>	1:50.000	1958	3360-33-1	IGM
<i>Arroyo Dulce</i>	1:50.000	1958	3560-3-1	IGM
<i>Roberto Cano</i>	1:50.000	1958	3560-2-2	IGM
<i>Pilar</i>	1:50.000	1958	3560 - 12 -1	IGM
<i>Juan Anchorena</i>	1:50.000	1958	3360-33-3	IGM
<i>Mariano Alfonso</i>	1:50.000	1958	3360-32-3	IGM
<i>Wheelwright</i>	1:50.000	1959	3360-31-2	IGM
<i>Juan Bernabé Molina</i>	1:50.000	1959	3360-26-2	IGM
<i>Salto</i>	1:50.000	1959	3560-3-3	IGM
<i>Alcorta</i>	1:50.000	1959	3360-25-4	IGM
<i>Firmat</i>	1:50.000	1959	3360-25-1	IGM
<i>Bigand</i>	1:50.000	1959	3360-25-2	IGM
<i>El Socorro</i>	1:50.000	1959	3360-26-4	IGM
<i>Santa Teresa</i>	1:50.000	1959	3360-26-1	IGM
<i>Villa Ramallo</i>	1:50.000	1959	3360-27-4	IGM
<i>Bragado</i>	1:100.000	1960	3560-21	IGM
<i>Gral. Arenales</i>	1:100.000	1961	3560-1	IGM
<i>Zárate</i>	1:50.000	1962	3560-5-2	IGM
<i>Heavy</i>	1:50.000	1962	3560-10-2	IGM
<i>Villa Lía</i>	1:50.000	1962		IGM
<i>Carmen De Areco</i>	1:50.000	1962	3560-10-1	IGM
<i>Pergamino</i>	1:100.000	1962	3360-32	IGM
<i>Santa Teresa</i>	1:100.000	1962	3360-26	IGM
<i>Junín</i>	1:100.000	1962	3560-1	IGM
<i>Buenos Aires</i>	1:250.000	1963	3557-1	IGM
<i>Open Door</i>	1:50.000	1963	3560-11-2	IGM
<i>Santa Coloma</i>	1:50.000	1963	3560 - 4 -2	IGM
<i>Luján</i>	1:50.000	1963	3560-11-4	IGM

<i>Título</i>	<i>escala</i>	<i>año edición</i>	<i>referencia</i>	<i>Autor</i>
<i>Capitán Sarmiento</i>	1:50.000	1963	3560-4-3	IGM
<i>Chacabuco</i>	1:100.000	1963	3560-9	IGM
<i>Buenos Aires</i>	1:250.000	1963	3557-1	IGM
<i>Mapa físico político de La Provincia de Buenos Aires 9.a edición</i>	1:1.000.000	1964	-	-
<i>San Andrés de Giles</i>	1:50.000	1964	3560-11-1	IGM
<i>Cuenca del Río de La Plata - Facilidades de transporte</i>	1:3.000.000	1965	-	Organización de los Estados Americanos
<i>Franklin</i>	1:50.000	1965	3560-10-4	IGM
<i>Ireneo Portela</i>	1:50.000	1965	3360-34-4	IGM
<i>Victoria</i>	1:50.000	1966	3360-9-4	IGM
<i>San Antonio de Areco</i>	1:50.000	1966	3560-5-3	IGM
<i>Planta Gral. Savio</i>	1:50.000	1967	3360-27-2	IGM
<i>Luján</i>	1:50.000	1968	3560-11-4	IGM
<i>Lobos</i>	1:50.000	1968	3560 - 23 -4	IGM
<i>San Nicolás De Los Arroyos</i>	1:50.000	1970	3360-21-4	IGM
<i>Brazo Largo</i>	1:50.000	1970	3360-36-3	IGM
<i>Ciudad de Zárate</i>	1:50.000	1970	serie 50	Editorial cartográfica Paraná
<i>Mapa físico político de la Provincia de Buenos Aires 12.a edición</i>	1:1.000.000	1970	-	-
<i>Mapa catastrales</i>	1:25.000	1970	-	-

<i>Título</i>	<i>escala</i>	<i>año edición</i>	<i>referencia</i>	<i>Autor</i>
<i>Mapa catastral Campana</i>	1:75.000	1970	-	<i>G. Edelberg</i>
<i>Mapa catastral Baradero</i>	1:75.000	1970	-	<i>G. Edelberg</i>
<i>Mapa catastral Ramallo</i>	1:75.000	1970	-	<i>G. Edelberg</i>
<i>Mapa catastral San Nicolás</i>	1:50.000	1970	-	<i>G. Edelberg</i>
<i>Mapa catastral San Pedro</i>	1:75.000	1970	-	<i>G. Edelberg</i>
<i>Provincia de Buenos Aires</i>	1:1.000.000	1974	-	-
<i>San Pedro</i>	1:50.000	1975	3360-34-2	<i>IGM</i>
<i>Mapa físico político de la Provincia de Buenos Aires 13.a edición</i>	1:1.000.000	1978	-	-
<i>Pergamino</i>	1:250.000	1979	3360-III	<i>IGM</i>
<i>Rosario</i>	1:250.000	1981	3360-I	<i>IGM</i>
<i>Galeguaychú</i>	1:250.000	1982	3360-IV y 3357-III	<i>IGM</i>
<i>Campana</i>	1:50.000	1982	3560-6-1	<i>IGM</i>
<i>Alto Delta Del Río Paraná</i>	1:200.000	1982	-	<i>Oficina cartográfica Montenegro Paz</i>
<i>Gral. San Martín</i>	1:250.000	1983	3560-II	<i>IGM</i>
<i>Gral. San Martín</i>	1:250.000	1983	3560-II	<i>IGM</i>
<i>Campana (Sur)</i>	1:50.000	1983	3560-6-3	<i>IGM</i>
<i>Campana (Sur)</i>	1:50.000	1983	3560-6-3	<i>IGM</i>
<i>Mapa catastral Baradero</i>	1:71.000	2007	-	<i>Mapa Rural</i>

<i>Título</i>	<i>escala</i>	<i>año edición</i>	<i>referencia</i>	<i>Autor</i>
<i>Mapa catastral Ramallo</i>	1:62.000	2007	-	<i>Mapa Rural</i>
<i>Mapa catastral San Nicolás</i>	-	2007	-	<i>Mapa Rural</i>
<i>Mapa catastral San Pedro</i>	1:60.000	2007	-	<i>Mapa Rural</i>
<i>Mapa catastral Zárate</i>	1:50.000	2007	-	<i>Mapa Rural</i>
<i>Clarín Atlas Total de la República Argentina</i>	-	2008	-	<i>Clarín</i>
<i>Átlas de rutas Argentina, Bolivia, Sur de Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay</i>	-	2009	-	<i>Firestone</i>
<i>Mapa catastral Campana</i>	1:27.000	2010	-	<i>Mapa Rural</i>
<i>Mapa carretero de la Provincia de Buenos Aires</i>	1:1.100.000	2012	-	<i>Automapa</i>
<i>Átlas de rutas Argentina, Bolivia, Sur de Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay</i>	-	2013	-	<i>Firestone</i>

