

# **Sistema de Transporte, Metrópolis y Territorio**

## **El caso del Área Metropolitana Córdoba – R. Argentina**

Pablo Luis Bracamonte<sup>1</sup>, Marcelo Maldonado<sup>1</sup>, Natalia Benito<sup>1</sup>,  
Juan Pablo Bracamonte<sup>1</sup> y Patricia Maldonado<sup>1</sup>

### **Resumen**

El análisis y planificación de la infraestructura en general y en particular la del transporte y de comunicaciones no puede considerarse de manera aislada, sino que este proceso debe ser parte de otro mayor que involucra el sistema territorial, derivado de las fuertes relaciones existentes entre el transporte y el uso del suelo a distintas escalas y por el carácter estructurante de la infraestructura sobre la organización del territorio. Se desarrolla una síntesis de la infraestructura de transporte del Área Metropolitana de Córdoba (AMCor), bajo un enfoque sistémico a partir de sus componentes más significativos considerando su marco territorial y su inserción en la escala nacional.

***Palabras Clave:*** infraestructura, transporte, territorio .

---

Fecha de recepción: julio 2013 | Fecha de aceptación: octubre 2013

<sup>2</sup> Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Ciencias Exactas Físicas y Naturales

## **Abstract**

The analysis and planning of infrastructure in general and transport and communications in particular cannot be considered in isolation. This process must be part of a larger one involving the territorial system derived from the strong relationship between transportation and land use at different scales, and by the infrastructure structuring character of territory organization. A transport infrastructure synthesis of Córdoba Metropolitan Area (Amcor) is developed under a systemic approach from its most significant components, considering its territorial framework and integration into the national scale.

***Keywords:*** infrastructure, transportation, territory.

El análisis y programación de la infraestructura de transporte y comunicaciones no puede abordarse sin considerar la alta correlación con el análisis del sistema territorial y el uso del suelo. Este confiere a la infraestructura de transporte el carácter de estructurante en la organización del territorio en todas las escalas y niveles. Por otra parte de dicha infraestructura dependerá en mayor medida la resolución de la funcionalidad, vía conectividad de actividades y el uso del suelo localizado, de las ciudades y las economías regionales.

De allí que transporte y comunicaciones sean partes fundamentales del desarrollo local y regional, el que también requiere de un territorio ordenado e integrado.

La significación de los temas mencionados los hace motivo de una política de estado orientadora de planes y programas así como de una gestión eficiente bajo control estatal.

En este artículo se aborda, con enfoque sistémico, el caso del sistema de transporte del Área Metropolitana Córdoba (AMCor), esto es, su oferta (disponibilidad de infraestructura), su demanda (requerimientos en dicho sentido) y la gestión (modelo jurídico-institucional de regulación).

El AMCor, como todas las metrópolis argentinas, tiene un serio problema de gobernabilidad en virtud de no existir constitucionalmente la posibilidad de contar con gobierno propio y así depender de acuerdos intergubernamentales y esto debe asumirse como una restricción importante para coordinar un sistema de transporte.

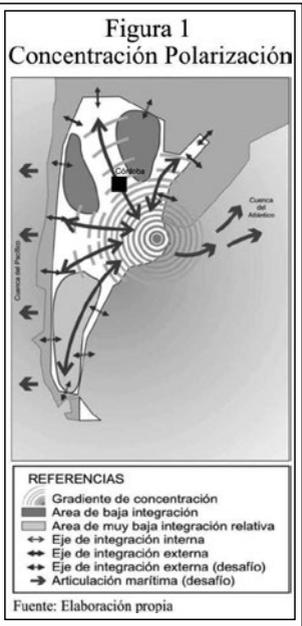
## **1. El Área Metropolitana Córdoba, su orden territorial**

Los asentamientos humanos contemporáneos tienden a configurarse en metrópolis, concentración de un grupo numeroso de ciudades en el entorno de un espacio altamente polarizado por una ciudad importante que difunde su poder urbanizador hacia una periferia satelital hasta conformar un núcleo de gran significación regional y nacional, cuando no internacional. Este fenómeno es propio de toda urbe significativa en todo el planeta y de su buena resolución dependerá el desarrollo local, regional y nacional.

En el sistema urbano del orden territorial argentino existe, en principio, una gran metrópolis de primer orden, el Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA), secundada por las Áreas Metropolitanas de Córdoba (AMCor) y Rosario y luego un grupo de conjuntos y conurbaciones de variado peso regional, Santa Fe, Mendoza, Bahía Blanca, Tucumán, entre otras. En este sistema de ciudades, se puede observar el alto grado de concentración y la organización radioconcéntrica en el contexto de los fuertes desequilibrios regionales heredados de nuestra historia geoeconómica de dependencia (Figura 1). Este modelo espacial se ve reproducido en casi todos los territorios provinciales, en particular en el de Córdoba.

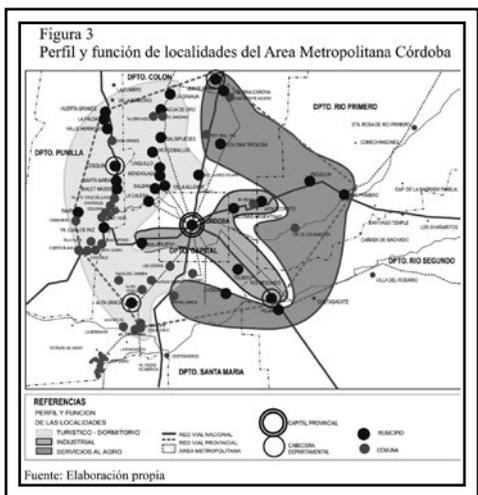
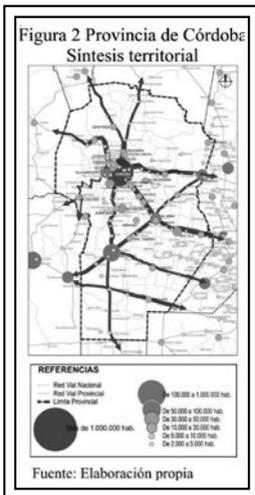
El sistema urbano cordobés se concentra y centraliza en la Ciudad de Córdoba y el AMCor, seguido por tres ciudades de mucha menor jerarquía y dimensiones que son Río Cuarto, Villa María y San Francisco (Figura 2).

El AMCor, con sus 1,8 millones de habitantes, está integrado por un conjunto de localidades ubicadas en un área de influencia de la ciudad de Córdoba con quien mantienen fuertes relaciones funcionales. Su sistema vial constituye un componente infraestructural de conexión que, más allá de su escaso rango de suficiencia, dada su posición central, comunica la ciudad polo con el resto del país. Este territorio ha experimentado un proceso dinámico en los últimos años a partir de las transformaciones en el sistema de relaciones analizables a partir del estudio de distintos indicadores referidos al crecimiento poblacional y de las características particulares de desarrollo urbano de las localidades que lo integran



Un indicador importante de destacar es la densidad poblacional que para el Departamento Capital registra un valor del orden de 2400 hab/km<sup>2</sup> mientras que el promedio provincial es de 20 hab/km<sup>2</sup> y para el AMCor se estima en el orden de los 500 hab/km<sup>2</sup>.

Además de sus altas densidades demográficas y de actividades económicas constituye el principal polo del interior del país. En estos procesos la infraestructura de transporte cumple un rol fundamental por su valor estructurante y de fuerte incidencia en el crecimiento económico y el desarrollo social. (Figura 3).



## 2. Infraestructura de transporte AMCor

Bajo este título se realiza una descripción de los recursos físicos del sistema de transporte que estructura el AMCor. Sin desconocer la importancia de una resolución multimodal, acá se describe en primer lugar el sistema de vialidad y tránsito, en cuya extensión se asume la alta significación relativa y la dominancia del modo carretero. El subsistema ferroviario que debió ser de gran peso en la geografía cordobesa especialmente por su centralidad geográfica, tiene las décadas de atraso que le impusieron las políticas sectoriales.

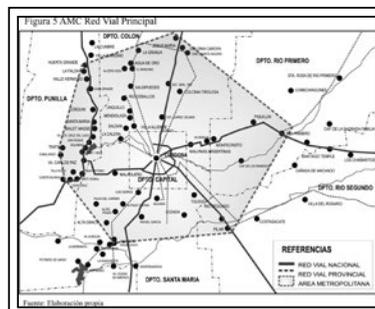
Finalmente se describen las facilidades para el transporte aéreo con su orientación centralista y su escasa vocación de cubrir la extensa geografía argentina.

### 2.1 Vialidad y Tránsito

La red vial interurbana del país se compone de rutas de jurisdicción nacional y Provincial totalizando una extensión superior a los 200.000 kilómetros, a los cuales se les suman unos 400.000 km. de caminos de la red terciaria o caminos rurales. En general el trazado acompañó al de la infraestructura ferroviaria consolidando el modelo radial, con caminos que mayoritariamente se construyeron paralelos a las vías del ferrocarril, situación que también se repite en el territorio de la provincia de Córdoba(Figura 4).

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

La Red vial principal dentro del AMCor está conformada por un sistema radial que conecta la ciudad polo con las localidades periféricas y que tiene continuidad con la red vial principal que vincula la provincia de Córdoba con el resto del país (Figura 5).



Este sistema radial se complementa con corredores que vinculan distintos sectores del área metropolitana sin pasar por la ciudad capital destinados a la conexión e integración de zonas turísticas, que representan un elemento esencial dentro de la economía de la región y de la provincia.

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

Desde el punto de vista de la demanda atendida, estos corredores, además de conectar la ciudad capital con las localidades satélites del área metropolitana, poseen funciones predominantes en relación con la actividad económica de la zona (Tabla 1). Así se pueden diferenciar rutas con una mayor demanda derivada de la actividad turística que conectan la ciudad con los distintos valles y otras rutas con una función mayoritariamente comercial con viajes de media a larga distancia y que forman parte de los principales corredores de vinculación del AMCor con el resto del país y países limítrofes.

Tabla 1 Estructura y función principal de los corredores de la RAC

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

Fuente: Elaboración propia

### **Corredores Turísticos**

#### **Conexión al Norte con Valle de Sierras Chicas**

La Ruta Provincial N° E-53 constituye la principal conexión de la Ciudad de Córdoba con el sector turístico de las denominadas Sierras Chicas.

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

En cuanto a las características del tránsito del corredor, se destaca una función

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

De acuerdo a datos de la estación de peaje la ruta presenta un TMDA del orden de los 26000 vehículos.

Por la importancia del corredor y la conexión con el aeropuerto internacional, dentro del tramo urbano de la ciudad de Córdoba se completó en 2012 la ampliación del corredor a tres carriles por sentido incluyendo intercambiadores en las principales intersecciones.

#### Conexión al Oeste (Valle de Punilla)

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

Dentro de la RAC se incluye el tramo parcial de las antes mencionadas rutas nacionales en el tramo Autopista Córdoba-Carlos Paz con un desarrollo de unos 25 km al cual se incorporan los tramos urbanos de las ciudades conectadas.

Además se incluye un tramo de doble calzada de vinculación con la Av. de Circunvalación y la variante que conecta la R.N. N° 38 en proximidades del acceso a la ciudad de Carlos Paz con la R. P. E 55 en la zona del Dique San Roque. Es un corredor con una función principalmente turística relacionada con el Valle de Punilla, mas allá que se puede observar en los últimos tiempos una transformación por el exponencial crecimiento de urbanizaciones residenciales a la vera de la autopista. De acuerdo a datos del peaje, la ruta presenta la mayor concentración de tránsito en la RAC con un TMDA del orden de los 38.000 vehículos por día.

En cuanto a la Ruta Provincial N°E-55, es un corredor que se desarrolla entre las ciudades de Córdoba, La Calera y Bialet Masse. La ruta posee un TMDA del orden de los 18.000 vehículos por día entre Córdoba y La Calera, siendo el tercer corredor de mayor tránsito dentro de la concesión. Luego de pasar la zona urbana de La Calera, la ruta recorre un tramo de montaña el Dique San Roque y desde allí a Bialet Massé. En estos tramos el TMDA se estima de los 6000-8000 vehículos diarios.

#### Conexión al Sur con Valle de Paravachasca – Calamuchita

El principal corredor de esta conexión es la Ruta Provincial N°5 Se trata de un corredor de tipo turístico que conecta la ciudad de Córdoba con los Valles de Paravachasca y Calamuchita con una orientación N-S. Dentro del área metropolitana presenta un importante flujo de intercambio entre la Capital y la ciudad de Alta Gracia y algunas localidades y urbanizaciones ubicadas en el tramo. Registra un TMDA del orden de los 11.000 vehículos por día con participación de tránsito pesado del 10%.

## **Corredores Comerciales**

### *- Conexión con Región Norte*

La principal conexión con la región norte es la Ruta Nacional N° 9 que en su recorrido total es el principal eje de vinculación entre Buenos Aires y el Norte del País. Dentro del AMCor se identifica como Ruta 9 Norte al tramo con orientación N-S que vincula las ciudades de Córdoba y Jesús María, la cual se complementa con la Variante Juárez Celman que constituye una nueva traza del corredor paralela a la actual. En su recorrido atraviesa los sectores urbanos correspondientes a la ciudad de Córdoba y las localidades de Guiñazú, Juárez Celman, General Paz y Jesús María y Colonia Caroya. Registra un TMDA de más de 10000 vehículos con una participación de tránsito pesado del 27%.

En cuanto a la denominada Variante Juárez Celman, se trata de una vía rápida de aproximadamente 9,0 km. de longitud, con perfil de calzada única bidireccional y con reserva de la zona de camino para construir una segunda calzada como previsión de la futura autopista prevista por la DNV entre Córdoba y Totoral. Deriva el tránsito de larga distancia evitando el paso de la RNN°9 por sectores urbanizados. Respecto a su demanda, presenta un perfil de uso comercial con volúmenes en el orden de los 6500 vehículos de T.M.D.A. y porcentajes de vehículos comerciales cercanos al 30%.

### *- Conexión con Región Centro – MERCOSUR*

Esta conexión se da principalmente a través de la Ruta Nacional N°19 que es el principal corredor de conexión de la región con la zona portuaria del Paraná y los países limítrofes de Uruguay y Brasil. Dentro del AMCor se desarrolla en los departamentos Capital y Río Primero. Su demanda se caracteriza por un flujo mayoritariamente de tipo comercial que se manifiesta en la alta participación de camiones que representan cerca del 25% del total del tránsito, siendo el TMDA del orden de 6900 vehículos medido.

### *- Conexión con Rosario – Buenos Aires*

El corredor principal corresponde a la Ruta 9, conformada por la Autopista Córdoba – Rosario y la traza original de la Ruta Nacional N°9 Sur.

Este corredor se ubica en la región SE. Dentro del AMCor abarca el tramo de 42 km entre Córdoba y la localidad de Pilar. La primera de las mencionadas posee perfil de autopista en tanto que la Ruta 9 Sur mantiene un perfil de calzada única bidireccional, las localidades de Toledo, Río Segundo y Pilar. De acuerdo a datos del peaje, la autopista presenta dentro del tramo un TMDA del orden de los 13.500 vehículos por día con una participación de tránsito pesado del 24%, en tanto en la Ruta 9 Sur el TMDA es de 3.900 vehículos con una participación de tránsito pesado del 21%.

La denominada Autopista Córdoba – Rosario presentó un alto crecimiento del tránsito, tanto por derivación como por generación de viajes, a partir del completamiento de los distintos tramos en los que se dividió para construir. Como referencia de esto, en la última década el tránsito dentro de la RAC tuvo un incremento superior al 100%

*- Conexión con Región Sur*

Esta conexión se resuelve a través de la Ruta Nacional N° 36, la cual se desarrolla en forma paralela con la Ruta Provincial 5.

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

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

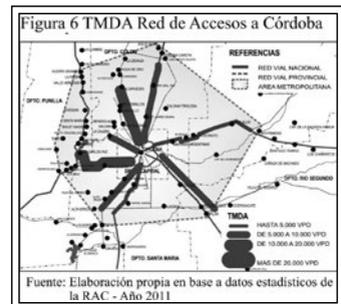
**Demanda de Tránsito de la RAC**

Analizando la demanda del sistema, en lo que respecta a la RAC, el TMDA del año 2012 medido en sus estaciones de peaje, es algo superior a 140.000 vehículos diarios. De su distribución por corredor, se observa que los corredores que concentran la mayor parte del tránsito interurbano del área metropolitana son el de la RN 20/38 que concentra casi el 28% del tránsito y le siguen en importancia las rutas E-53 y E-55(Tabla 2 y Figura 6).

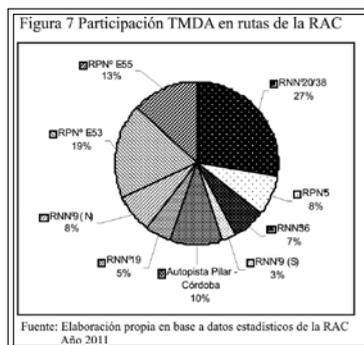
Tabla 2 TMDA Red de Accesos a Córdoba

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

Fuente: Elaboración propia en base a datos estadísticos de la RAC - Año 2011



La participación de cada ruta en el tránsito total se muestra en la Figura 7. Vale aclarar que debido a la construcción de la autovía, los datos de TMDA de las rutas 5 y 36 presentan distorsión para el período 2011-2012 debido a la derivación del tránsito habitual de la RPN°5 hacia la RNN°36 como alternativa.



Fuente: Elaboración propia en base a datos estadísticos de la RAC Año 2011

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

Por otra parte, la información disponible sobre el TMDA de cada uno de los corredores con peaje desde el inicio de la concesión, permite evaluar el comportamiento de cada uno de ellos respecto a la dinámica de la demanda. De acuerdo a lo observado, el crecimiento de en el período 2001-2012 es algo superior al 75% excepto en los corredores de la Autopista entre Córdoba y Pilar y la Ruta Provincial E53 en donde la demanda se ha más que duplicado. En el primer caso, las altas tasas de crecimiento se deben a la mayor derivación de tránsito de larga distancia en el corredor a medida que se fueron habilitando los nuevos tramos de la autopista a Rosario, en tanto que en la Ruta Provincial E-53 los altos crecimientos se relacionan con la fuerte expansión urbanística que se manifestó en la zona NO del área metropolitana lo cual se refleja en las altas tasas de crecimiento registradas en localidades tales como Villa Allende, Mendiolaza, Unquillo y Río Ceballos. En un rango algo menor la otra ruta que presentó un crecimiento más sostenido es la RP E-55 que vincula con la localidad de La Calera en donde también se ha manifestado una expansión urbanística. Lo anterior queda reflejado en la Figura 8 en donde se grafican rangos de tasas de crecimiento medio anual en el período 2001-2011. (No se incluye el 2012 por la distorsión que representa la existencia de rutas en construcción como la RP5).



## 2.2 Ferrocarril

El trazado ferroviario nacional tuvo su mayor desarrollo en principios del siglo pasado, conformando un esquema radial con dependencia de la zona portuaria de Buenos Aires y zonas de influencia, fruto de un modelo de ordenamiento territorial con marcada concentración de la economía en la región Pampeana, obedeciendo a un esquema agroexportador-importador con Buenos Aires como punto de transferencia (Figura 9).

Políticas erróneas y la falta de planificación y continuidad en las medidas adoptadas llevaron al deterioro de este sistema de transportes lo cual se fue reflejando en su



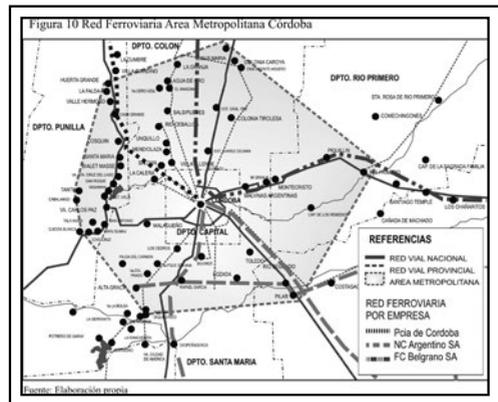
desaprovechamiento y la pérdida de participación a nivel nacional.

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

Además se cuenta con servicios de pasajeros interurbanos Córdoba – Villa María y Córdoba – Buenos Aires (Figura 10).

Dentro del área metropolitana existen algunos servicios de pasajeros prestados por la empresa Ferrocarril SA, empresa constituida por Nuevo Central Argentino (NCA), concesionario de los servicios ferroviarios de carga del ex Ferrocarril Mitre, y por Ferrovías, concesionario del servicio de pasajeros del ex Ferrocarril Belgrano Norte.

- Servicio interurbano de pasajeros Córdoba – Villa María: -
- Servicio interurbano de pasajeros Córdoba – Buenos Aires:.
- Servicio turístico de pasajeros Tren de las Sierras: El servicio es prestado desde Córdoba La Calera y Casquín



### 2.3 Infraestructura Aérea

Este sistema de transporte comprende las instalaciones aeroportuarias y los servicios prestados por las aeronaves

La extensión territorial de nuestro país favoreció la expansión de este medio de transporte. La red de aeropuertos, cuya creación comenzó en 1946, comprende estaciones para vuelos nacionales e internacionales. En general la red de transporte aéreo no escapa al esquema radial de las redes terrestres, desde la Ciudad de Buenos Aires se abren en abanico hacia los distintos puntos de país. El Sistema Nacional de Aeropuertos se encuentra regulado por el Organismo Regulador del Sistema Nacional de

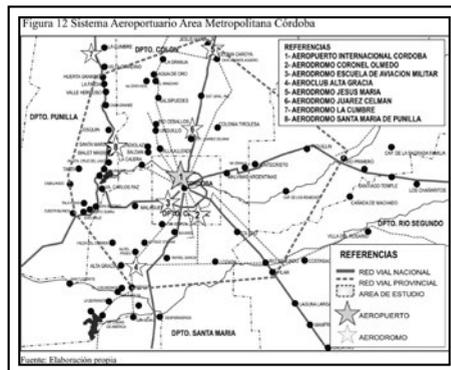


Aeropuertos (ORSNA) que funciona bajo la órbita del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos - Secretaría de Transporte. Actualmente este Sistema Nacional está formado por 54 Aeropuertos, de los cuales 37 han sido concesionados y unos 370 pistas y aeródromos privados (Figura 11).

El AMCor cuenta con un aeropuerto internacional y una serie de aeródromos y pistas (Figura 12).

El aeropuerto internacional de Córdoba se encuentra concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 SA y es uno de los más importantes de Argentina sirviendo no solo a la región metropolitana sino a gran parte del centro del país.

Además de operar con varios destinos domésticos, tiene vuelos a países limítrofes y también a Lima, Panamá y Madrid. Alrededor de 1.4 millones de pasajeros lo transitaron en 2010.



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

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

Aeródromo Coronel Olmedo: se encuentra al sur de la Ciudad de Córdoba. Posee una pista de 1200m de largo por 50m de ancho de tierra/pasto denominada 04/22 y se elevación es de 1425 pies sobre el nivel del mar.

Aeródromo Escuela de Aviación Militar: se encuentra al Oeste de la Ciudad de Córdoba. De categoría militar posee dos pistas de 1680 por 45 m de ancho de pavimento asfáltico y otra de 1565 m de largo por 45m de ancho de tierra.

Aeroclub Alta Gracia ubicado a unos 2 km de la ciudad en el departamento de Santa María. La altura del aeródromo en relación al nivel medio del mar es de 1748 pies y posee una pista de tierra de 1063 metros de largo por 40 metros de ancho.

Aeródromo Jesús María: ubicado próximo a la ciudad en el departamento Colón. Actualmente se encuentra clausurado para operaciones, a excepción de las aeronaves de lucha contra el fuego.

Aeródromo Juárez Celman: ubicado a unos 20 km al NO de la ciudad de Córdoba en el Departamento Colón. La altura del aeródromo en relación al nivel medio del mar es de 1623 pies y posee una pista de pasto de 1350 metros de largo por 45 metros de ancho.

Aeródromo La Cumbre con acceso s pavimentado de 2 Km desde la RNN°38,

data de fines de 1945 y tiene una pista consolidada de 1250 metros de longitud

Aeródromo Santa María de Punilla: Ubicado unos 700 metros al Este de la RNN°38 sobre el acceso principal a la localidad, utilizado actualmente para eventos recreacionales.

### 3. Conclusiones

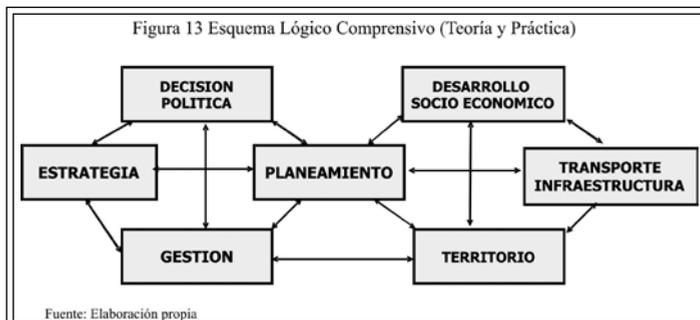
Uno de los primeros aspectos que surge de los datos presentados es la heterogeneidad y diversidad del espacio metropolitano debido a marcadas diferencias en los procesos de urbanización que en él coexisten y de crecimiento demográficos muy diferenciados. Esto reconoce múltiples causas: potencialidad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

Recordando el sesgo monomodal y la restricción de gobernabilidad no unificada, se puede decir de un gran crecimiento del volumen de viajes de la RAC que refleja un incremento de relaciones funcionales entre el polo capitalino y su área de influencia que ha impactado en el crecimiento urbano de los centros periféricos y su demanda de mas infraestructura de vinculación.

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

Por ello deben existir políticas de Estado que orienten ese crecimiento hacia un desarrollo armónico vía planes programas y proyectos.

A fin de entender el sistema de correlaciones con el que se debe abordar una temática de la complejidad de las Áreas Metropolitanas se pone a disposición de los



lectores un esquema lógico de articulación de acciones y contenidos (Figura 13).

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

## **Bibliografía**

Borja, J. – Castells, M. (1997). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. España, Ed. Santillana S.A. Taurus.

Friedman, J. (1991), *Planificación en el ámbito público*. Madrid, Ed. Ministerio para las Administraciones Públicas. Instituto Nacional de Administración Pública.

Ramos, J.L. (1985) *Planificación Urbana y Regional*. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de Córdoba. Córdoba.

Roccatagliata, J.A. Coordinador (2008), *Argentina. Una visión actual y prospectiva desde la dimensión territorial*. Buenos Aires, Emecé Editores S.A. 1ª Ed.