

Urbanización y transporte. Algunos aportes conceptuales*



Susana Kralich

CONICET/Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires,
Argentina

Resumen

La literatura referida al estudio de grandes urbes y particularmente al análisis de su expansión, remite a la utilización de conceptos tales como *metrópolis*, *aglomeración*, *gran ciudad*, *zona - área - región metropolitana*, *conurbación*, *megalópolis*, *región urbana*, y más recientemente, *metápolis*, como nociones más abarcadoras que la de *ciudad*. Sin embargo, a menudo los mismos se aplican sin consenso ni certezas sobre su significado preciso, alcance territorial o condición estructural. Por otra parte, e independiente del grado de aglomeración física de las unidades integrantes, la importancia de identificar con cierto rigor a la *ciudad funcional*, apunta a razones de calidad administrativa y de gestión. En efecto, la pluralidad de distritos involucrados, sobre los cuales hay desarrollo de flujos, redes de servicios y generación de problemas, cuya resolución necesariamente ha de ser consensuada por los gobiernos implicados, así como por otros actores de la sociedad civil, requiere de la implementación de una coordinación mínima. En este artículo ofrecemos algunas aclaraciones conceptuales sobre estas cuestiones, procurando fundamentar su uso más apropiado, como terminología definitoria de procesos y configuraciones complejas, sumando una propuesta metodológica que, aplicada al estudio de caso, ponderamos útil para la determinación de los respectivos alcances territoriales.

Palabras clave

Urbanización
Transporte
Metrópolis
Aglomeración
Ciudad

Palavras chave

Urbanização
Transporte
Metropolis
Aglomeração
Cidade

Abstract

Urbanization and transport. Some conceptual contributions. The literature regarding the study of big cities and in particular the analysis of its expansion, refers to the use of concepts such as *metropolis*, *agglomeration*, *big city*, *zone - area - metropolitan region*, *conurbation*, *megalopolis*, *urban region*, and more recently, *metapolis*, in a more

Keywords

Urbanization
Transport
Metropolis
Agglomeration
City

* Una versión previa de este trabajo titulado "Sobre aglomerados en expansión: algunas precisiones conceptuales y su aplicación al caso de Buenos Aires" fue publicada en la compilación de Luis Ainstein, Estructuración Urbana, Institucionalidad y Sustentabilidad de Ciudades Metropolitanas y Regiones Difusas. Miradas comparadas sobre Buenos Aires / Londres / Los Angeles / París / Tokio y Toronto. Buenos Aires, EUDEBA, 2012:79/119.

comprehensive way than the notion of *city*. However, these expressions are often used without consensus or certainties about their precise meaning, territorial scope and structural condition. In addition, and regardless of the degree of agglomeration inside the conurbation, the importance of identifying the *functional city* with some degree of accuracy concerns administrative and management reasons. Indeed, a minimum coordination is needed due to the plurality of districts involved, upon which there are flow developments, service networks and problem generations, whose resolution necessarily has to be agreed by the governments involved, as well as by other social actors. In this article we offer some conceptual clarification on these issues, trying to support their most appropriate use as terms to define processes and complex configurations. We also add a methodological proposal which, applied to the case study, is deemed useful for the determination of the respective territorial scopes.

Introducción

Es común observar el uso de profusión de términos y expresiones, como *ciudad metropolitana*, *gran ciudad*, *aglomerado*, *conurbano*, *zona - área - región metropolitana*, *megalópolis*, *región urbana*, y más recientemente, *metápolis*, como nociones más abarcadoras que la de *ciudad*. En particular cuando, merced a su crecimiento, deja de ser monodistrital y/o monocéntrica, resultando modificadas su estructura y funcionamiento. Comprobada la escasez de certezas sobre las similitudes y/o diferencias entre sus significados, en este trabajo nos proponemos indagar sobre la fidelidad de sus usos, así como sobre el alcance de sus respectivos ámbitos territoriales (formalizados o no) de gestión.

Partimos de la concepción básica de *ciudad*, como la forma de poblamiento humano, por encima de un umbral estadístico (variable según el país), donde se desarrolla actividad económica típicamente no primaria. El concepto incluye entonces, tanto la idea de forma e intensidad de ocupación demográfica y producción del territorio, como de el/los tipo/s predominante/s de actividad/es desarrollada/s, las que a su vez, definen modo/s de vida prevaleciente/s (Salgueiro, 1992:26).

Tras dejar atrás esa imagen primera, opuesta por antonomasia a lo bucólico y rural y considerando los complejos procesos que caracterizan a la ciudad moderna, resueltos a definirla, solemos titubear. Y la duda es mayor cuando su expansión implica que los límites políticos conferidos le hayan “quedado chicos”. En tal caso, poco nos dirá referirla a tales contornos, así como poco apropiado será remitirnos a la figura (*aglomeración*) conformada por su continuo edificado (mancha urbana).

Por otra parte, también cuenta el caso de la ciudad que, al crecer, incorpora áreas urbanas preexistentes, dando lugar al fenómeno denominado *conurbación* (Geddes, 1915). Dicha expansión ha producido, casi sin excepción, un notable incremento demográfico de los suburbios, y en forma mucho más rápida que el que pudiera haber acaecido en la ciudad central. Por añadidura, la mayor intensidad y velocidad de los flujos, se traduce en un uso más intensivo de las vías, y naturalmente, en una morfología más extensiva del territorio metropolitano (Muñoz, 2006, cit. en García Palomares, 2008:6).

El asentamiento de población a lo largo de extensas áreas aledañas a un núcleo urbano originario -ciudad central-, fue estimulado por el desarrollo de los modernos medios de transporte colectivos: en primer término los guiados (ferrocarril y tranvía) y luego, avanzando el siglo XX, por los modos automotores (autobuses, motocicletas, automóvil particular, etc.). En cuanto al automóvil, y sobre todo a partir del período conocido como *fordismo*, tras la segunda gran conflagración mundial, adquiere crucial

gravitación. No es menor su fomento directo e indirecto desde los medios masivos de comunicación y la industria cinematográfica, promocionando el *american way of life* (Facello, 1996; Galeano, 1999; Thomson, 2002; Blanco 2007; Figueroa, 2005; Mignot et al., 2007; etc.), proceso en el que los intereses especulativos inmobiliarios locales, también tuvieron un importante rol (Kowarick, 1996; Torres 1986; Prevot Schapira, 2002; Fernández Durán, 2006; Davis, 2007; Inda, 2008; Kralich, 2009a, etc.).

Asimismo cabe destacar la relación directa entre la jerarquía alcanzada por la ciudad central y el grado de gravitación ejercido sobre el entorno, al que la literatura germánica y anglosajona nombran respectivamente *umland*, *hinterland* -más específicamente para el caso de ciudades puerto- y *suburb*; la española, *extrarradio*, y la francesa *banlieue*.

Muchos autores, respecto de estas cuestiones, teorizaron sobre la aparición y consolidación de modelos espaciales hemisféricos, consecuencia de la etapa actual del capitalismo avanzado. La *ciudad global* en los países industrializados y la *megaciudad*, resultante de la hiperurbanización, en los denominados periféricos, como las dos caras territoriales de un modelo productivo a escala mundial (Sassen, 1999; Fernández Durán, 1993, García Palomares, op. cit., 2008, etc.). Una y otra con características comunes, aunque más marcadas en la segunda: la concentración demográfica y las contradicciones y contrastes socioeconómicos.

Al respecto, Lindón (1997: 8-9) y Martner (1998:271/2), señalan, para el caso mexicano, la generación y profundización de significativas modificaciones territoriales, generadas a raíz de la implementación de políticas neoliberales (apertura comercial, desregulación de mercados y liberalización productiva), que han tenido como corolario la creciente exclusión de los sectores de bajos recursos. La persistencia de dichas tendencias es corroborada años después por Villarreal et al (2007).

Por su parte Castells (1996:418) destaca el fenómeno de dispersión de los servicios hacia la periferia, en las áreas metropolitanas contemporáneas, incluso con el surgimiento, en algunos casos, de nuevos centros de servicios avanzados, en los límites de la ciudad histórica (Mignot, 2007; Villarreal et al, op. cit., 2007; Ainstein, 2008). Y De Mattos (1996:57) marca las diferencias entre la metrópolis heredada del período desarrollista, cuya mancha urbana estaba nítidamente delimitada, y la actual metrópolis-región, de fronteras difusas y en continua e "inexorable" expansión (ibíd:53).

Otros autores exploraron el proceso contrario, de retracción de la urbanización, al que denominaron *contraurbanización* (Berry, 1980; Allende, 1983; Hall, 1998; etc.), a partir de la inversión de flujos migratorios campo-ciudad (devenidos en ciudad-campo o, en coincidencia con lo señalado anteriormente, ciudad-suburbios y ciudad - suburbios lejanos).

En cuanto a la necesidad de delimitar con cierto rigor a la *ciudad funcional* o "real" (Pírez, 2006), cuando su crecimiento sobrepasa los límites políticos de la ciudad primigenia, dando lugar a un aglomerado, obedece a razones de orden gestor, administrativo y gubernamental. En efecto, la creciente pluralidad de jurisdicciones involucradas demanda la existencia de siquiera una coordinación básica, sin la cual no es posible pensar en la gestión eficaz de las agencias competentes, de la oferta de servicios públicos y equipamientos, ni en los consensos necesarios para solucionar o paliar sus problemas e inequidades.

Vale nombrar, con referencia a esta temática, que Ultramar y Moura (1994:69) señalan que en la Constitución brasileña de 1988, se habilita a los Estados a instituir -por agrupamiento de municipios colindantes- regiones metropolitanas, aglomerados urbanos y microrregiones, con el fin de organizar, planificar y ejecutar funciones públicas de interés común.

Atinente a su delimitación, es tan inadecuado referirla al contorno original de la ciudad central (en tanto sobrepasada), como concebirla atendiendo estrictamente a su morfología (mancha urbana). Por ello, atendiendo a razones de conveniencia en el manejo estadístico y la gestión, se apela a la consideración de la totalidad de distritos involucrados por la trama urbana (mosaico de jurisdicciones), conjunto cuya denominación conserva el nombre propio de la ciudad primigenia, con la anteposición del adjetivo Gran.

Sin embargo la cuestión todavía puede complicarse: cuando por efecto de la urbanización discontinua (periurbanización), el sustento del criterio morfológico desaparece como factor aglutinante. Ocasión en la que aplica la consideración del criterio (ecológico), fundamentado sobre el registro de flujos diarios y contactos cara a cara. Se trata de la identificación de un mínimo de movimientos cotidianos radiales, prevalentemente generados por viajes hogar-trabajo y hogar-estudio, como la alternativa más apropiada para delimitar los alcances de la entidad de marra, concebida como cuerpo con unidad funcional.

A este respecto son oportunas las distinciones hechas por Pérez (1994:60) entre gestión urbana local (parcial) y gestión metropolitana (global), así como acerca de la correspondencia y no correspondencia entre unidad urbano-material y unidad de gestión. Por nuestra parte, en un trabajo previo (1998:37/56) justamente destacábamos la necesidad de atención sobre la pluralidad y superposición de administraciones metropolitanas que, funcionando fragmentada y descoordinadamente¹, dispersan la responsabilidad sobre los problemas integrales a afrontar (cfr. también Ducci, 1998; Gutiérrez et al, 2003; etc.).

1. Gakenheimer dice *balcanizadas* (1998:16).

En este sentido vale destacar el hecho de que, en las ciudades donde se ha logrado la implementación de un ente coordinador metropolitano, o de un gobierno plurijurisdiccional integrado, se ha contado con la sólida y sostenida voluntad política de las instancias gubernamentales involucradas, a la vez que con un complejo instrumental político, desde el cual negociar democráticamente la equilibrada cesión de potestades (Arg. Min. Econ.,1993; Pérez, 2006; Ainstein et al, 2005:211-288; etc.).

En suma, en el presente trabajo ofrecemos, a la par que las mencionadas aclaraciones terminológicas, una reseña acerca del proceso histórico de conformación del aglomerado de Buenos Aires y su integración, agregada con otros distritos, a entidades mayores (región metropolitana, metápolis, megalópolis, etc.). El pretexto es útil para verificar el glosario compuesto por las denominaciones más frecuentemente utilizadas para nombrarla, tras la verificación de discordancias entre usos y concepciones, así como brindar una propuesta metodológica para su delimitación funcional. Complementariamente agregamos un resumen de los principales intentos por abarcar el control de su pluralidad jurídico-administrativa, en particular a propósito de la gestión de uno de sus servicios públicos básicos: el transporte urbano de pasajeros.

2. Naciones Unidas lo ha fijado en 2000 habitantes ("residentes" cuando el censo que los mensura es *de jure* -se cuentan las personas que habitan en cada vivienda- y "empadronados", si en cambio es *de facto* -se censan las personas que pernoctaron en cada vivienda la noche anterior al censo, como en nuestro país). A dicho umbral se ajustan Alemania, Portugal, Francia y Argentina, pero está lejos de ser homogéneo en todo el mundo, variando según el carácter demográfico del país en cuestión (por ejemplo, España y Grecia toman 10000 habitantes, Bélgica y Austria 5000, Dinamarca 250, etc.).

Algunas precisiones conceptuales

Aglomerado-Aglomeración y Gran Ciudad

Uno de los puntos de partida, cuando nos proponemos definir *ciudad*, es observar la determinación censal del carácter *urbano* del asentamiento, o sea, el hecho de que su población sobrepase un determinado umbral demográfico², así como con que la mayoría de sus activos estén dedicados a actividades no agrarias.

Para un mayor nivel de expansión urbana, disponemos de la categoría *aglomeración*³, cuyo uso es aplicable al continuo edificado que transpone los límites del respectivo distrito principal o central, involucrando por ende, dos o más unidades jurídico-administrativas.

3. Según Vapñarsky (Argentina. INDEC. 1998:185), el término *aglomeración* equivale a *localidad en sentido físico* (continuo edificado), en oposición a *Municipio-área* en la cual tiene atribuciones conferidas por ley, un gobierno local (ibíd.:41), lo que equivale, por ende, a *localidad en sentido jurídico*.

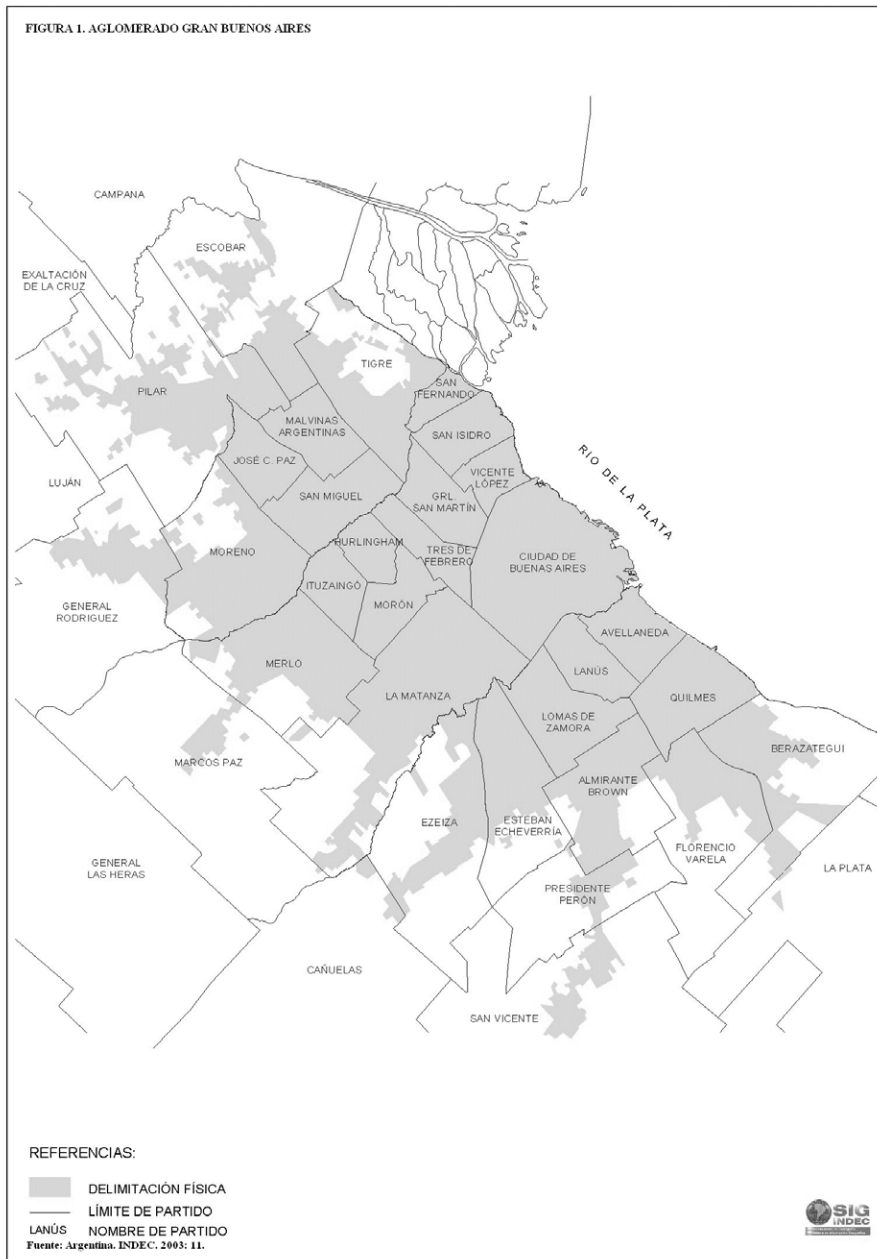


Figura 1. Aglomerado Gran Buenos Aires (mancha urbana superpuesta con división política). Fuente Argentina, INDEC, 2003:11.

A propósito del caso Buenos Aires, el Instituto Nacional de Estadística y Censos (2003:4) estipula que la denominación *Aglomerado Gran Buenos Aires* debe aplicarse al área comprendida por la “envolvente de población” o “mancha urbana” (Figura 1). En el ejemplo de marras abarca: la superficie total de la ciudad central (CABA) y de 14 municipios de la provincia de Buenos Aires, y una extensión, entre parcial y muy parcial de otros 18 (ibíd.:6).

En cuanto al concepto *Gran Ciudad*, su razón de ser es la de brindar una alternativa sencilla y útil para el manejo *estadístico administrativo* de los aglomerados. Se define partiendo del concepto anterior (que, como dijimos se basa en un criterio físico-morfológico), pero a diferencia de aquél, extiende sus límites hasta abarcar el área completa de los distritos involucrados (lo que conlleva que, sobre todo en ciertos sectores periféricos, incluya zonas rurales). Vapñarsky (op. cit.,1998) lo llama *mosaico de jurisdicciones* y Oszlak (1991:39) *sistema de cajas chinas*.

Por caso, el *Gran Buenos Aires* comprende actualmente el área total de 25 unidades jurídico administrativas: la Ciudad de Buenos Aires (CABA) y 24 municipios de la Provincia de Buenos Aires, aglomerados en forma total (14) y parcial (10) (ver Figuras 1 y 2).

Sendos conceptos adoptan el nombre propio de la ciudad principal, o central (a la que naturalmente incluyen⁴), diferenciándosele con la anteposición de los adjetivos *Agglomerado Gran~* y *Gran~*, respectivamente.

Por otra parte, cabe señalar que los territorios, tanto de la *aglomeración* (física), como de la *gran ciudad* (jurídico-administrativa), suelen alojar un número de habitantes varias veces superior a la de la ciudad principal (en el caso del Gran Buenos Aires, la triplica), siendo asimismo muy heterogéneos desde el punto de vista económico y social (Scheinsohn y Cabrera, 2012, etc.).

Sobre el caso de México, Martner (1998:285) señala que los sectores más pobres se localizan crecientemente fuera de la ciudad: en la periferia urbana, en el campo, o en los fragmentos dispersos del entorno metropolitano o regional-urbano.

Sin embargo, en las últimas décadas del SXX, también en las afueras, y a menudo a expensas de terreno rural, se verifica una creciente localización residencial de clases altas y medio-altas. Tras la búsqueda de mayores espacios y promesas de mejores condiciones medioambientales y de seguridad, surgen y se multiplican las urbanizaciones cerradas y vigiladas, con movilidad típicamente apoyada en el uso del automóvil particular (Blanco, 2007; Ascher, 2004; Torres, 2001; Cabrales B., 2002; Prevot Schapira, 2002; Vidal Koppman, 2009; Limonad, 1998; Robert, 1998; etc.).

Respecto de los asentamientos pioneros, preexistentes desde algunas décadas atrás, se observa un significativo viraje, de la antigua concepción de residencia secundaria de lujo, para determinados lapsos o temporadas (fines de semana, vacaciones), a la versión actual, de vivienda permanente, ícono de un modo de vida exitoso (Svampa, 2006), que procura reproducir, en un ambiente más integrado con la naturaleza, servicios y equipamientos típicos de la ciudad central (profusamente plasmado en la literatura y cinematografía nacional⁵).

Todos estos fenómenos llevan a la ampliación del glosario temático, estimulando la creación de nuevos términos y conceptos para nombrarlos, como *contraurbanización*, *ruralización*, *rururbanización*, *periurbanización*, *metropolización*, *metapolización*, etc., así como *gentrificación*⁶.

Volviendo al meollo, Hawley (cit. en Vapñarsky, 1984: 21), destaca la aptitud del radio de las migraciones cotidianas generadas hacia y desde el centro⁷, para determinar los *límites ecológicos* del respectivo asentamiento, entendido como comunidad local o primaria y “definido en términos de contactos interpersonales directos, cara a cara.” (Ibíd.,1984).

Otros autores han propuesto la incorporación al conjunto Gran Ciudad, de los municipios donde más de la mitad de la población activa viaje cotidianamente a trabajar y/o estudiar en aquélla, así como también de los distritos próximos, en los que la densidad no resultara decreciente (Beaujeau-Garnier et al., 1970:300).

En la Argentina, la denominación *Gran Buenos Aires* (GBA) se utiliza desde la década del '30, cuando por primera vez se aplica para nombrar al continuo urbano que, habiéndose desarrollado a partir de la Ciudad de Buenos Aires, y transponiendo sus límites políticos, la desborda (fenómeno ilustrado a través de las expresiones metafóricas “mancha de aceite” y/o “mancha urbana). A partir de entonces, se registra la siguiente serie histórica (Argentina. INDEC, 1984:XXIV):

4. Vale la aclaración en vista de haberse popularizado el uso erróneo del término Gran Buenos Aires para referirse sólo al conjunto de los Municipios del aglomerado, excluyendo a la Ciudad de Buenos Aires, conjunto al cual, en cambio amerita nombrar como *Partidos o Municipios del Gran Buenos Aires*.

5. Por ejemplo *Mundo Privado* (2007), de Patricia Rojas -basado en entrevistas a adolescentes residentes en barrios cerrados- y *Vidas Perfectas* (2007), de Carla Castelo, así como en la novela de Claudia Piñeiro, *Las Viudas de los Jueves* (2007), llevada al cine en el año 2009 por Marcelo Piñeyro.

6. Término utilizado para nombrar los procesos de modernización o renovación de barrios intraurbanos deteriorados, que son colonizados por estratos de alto poder adquisitivo, tras la expulsión de sus ocupantes previos, a la sazón de menores ingresos (Ascher, 2004; Ciccolella, 1999, etc.).

7. La inclusión de preguntas sobre esta relevante cuestión, en los censos nacionales de población argentinos, lamentablemente se restringe al de 1980.

- » En la publicación de los resultados del Censo de 1939, se designa bajo el nombre de Gran Buenos Aires al conjunto compuesto por 12 unidades jurídicas: la Capital Federal y 11 Partidos bonaerenses. Siete integrados en su totalidad a la “mancha urbana”⁸ y cuatro, integrados sólo parcialmente⁹ (ibidem). Como veremos, en los censos siguientes se mantiene la nomenclatura, pero el número de jurisdicciones se incrementa como consecuencia del crecimiento demográfico y los procesos de producción del espacio urbano, así como por el fenómeno político administrativo resultante, verificado en los distritos más densos: la subdivisión de municipios .
- » En 1947 suman 13 unidades (Capital y 12 Partidos), por la separación de Lanús (entonces llamado 4 de Junio) de Avellaneda, en 1944.
- » En 1960 se verifica el aumento a 19 (Capital Federal y 18 Partidos) por la anexión de E. Echeverría, Florencio Varela, Gral. Sarmiento, Merlo, Moreno y 3 de Febrero (desprendido de Gral. San Martín el año anterior).
- » Para 1970 se incrementan a 20 (Capital y 19 Partidos), tras la separación de Berazategui de Quilmes (Ibid.), permaneciendo dicho número invariable en los censos de 1980 y 1991.
- » En los resultados del Censo del 2001 se agregan, sin prácticamente modificación del área total, 5 municipios, por la concreción parcial del Proyecto Génesis 2000 que, en 1994, determinó la subdivisión de varios distritos (Arg. INDEC, 2003: 7), según detallamos a continuación¹⁰. El Municipio de E. Echeverría merma su superficie, por el desprendimiento de Ezeiza (Ley 11.550), así como el de Morón, del que se desgajan Hurlingham e Ituzaingó (Ley 11.610). En cuanto a Gral. Sarmiento, desaparece para ser sustituido por San Miguel, Malvinas Argentinas y José C. Paz¹¹. Para mayor claridad y detalle sobre los cambios cualitativos y cuantitativos detallados, remitimos al Cuadro 1, así como al documento precitado (Ibid.).

8. Avellaneda, Lomas de Zamora, Morón, Gral. San Martín, V. López, San Isidro y San Fernando (este último sin su sector isleño, por no estar incluido en la trama urbana -aglomerado-).

9. Almt. Brown, La Matanza, Quilmes y Tigre.

10. Permanecen pendientes las oportunamente previstas para los partidos de La Matanza, Merlo, Moreno, Lomas de Zamora, Tigre y Quilmes.

11. En este caso particular se da una compleja ecuación en la que Gral. Sarmiento, además de donar su superficie para la creación de los distritos que lo sustituyen, también se desprende de una pequeña porción a favor de Pilar, el que a su vez cede territorio a Malvinas Argentinas -Ley 11.551-.

En trabajos anteriores, el Instituto Nacional de Estadística y Censos (Argentina. INDEC, 1984: XXVII) distinguía además, según el grado de aglomeración (proporción del distrito comprometido por la “trama” urbana), entre:

- » jurisdicciones *tradicionalmente integrantes* del Gran Buenos Aires -en detalle subsecuente, grupos A. y B.-; y
- » jurisdicciones *no tradicionalmente integrantes* del Gran Buenos Aires -grupo C- (en sendos casos hemos actualizado los listados, incluyendo cambios de nombres y subdivisiones de municipios , así como cambios de *status* en el grado de aglomeración, debido a la expansión reciente de la trama urbana -véase Figura 1-), a saber:

Cuadro 1. El Aglomerado Buenos Aires. Composición y criterios de aglutinación.

Fuente: Elaboración personal sobre datos en Arg., Min. de Econ. y Prod., INDEC, 2003.

* Los municipios del GBA que en la actualidad se encuentran totalmente aglomerados, son los que en la Figura 2 aparecen coloreados en amarillo.

Status de los distritos componentes	Nº y detalle de distritos hasta 2001	Nº y detalle de distritos desde 2003 (Fig.1)
Distritos <i>totalmente a-glomerados</i> (es decir, donde la totalidad de la población es urbana):	10: Ciudad de Buenos Aires (CABA) y 9 municipios : Gral. San Martín, Lanús, L.de Zamora, Morón, Hurlingham, Ituzaingó, S.Isidro, 3 de Febrero y V. López.	15: CABA y 14 municipios * -se agregan Avellaneda, J.C.Paz, Malv. Arg., S.Miguel y Quilmes (también San Fernando, aunque sólo su sector continental)-.
Municipios o partidos <i>parcialmente aglomerados</i> : (en ellos la población urbana supera -y en general muy ampliamente- a la rural):	15: Almt. Brown, Avellaneda, Berazategui, E. Echeverría, Ezeiza, F. Varela, J. C. Paz, Malvinas Arg., San Miguel, La Matanza, Merlo, Moreno, Quilmes, S. Fernando y Tigre.	10: (por pase, en el lapso, de 5 municipios -en negrita a la izquierda- al status <i>totalmente aglomerados</i> -en negrita arriba-).
Municipios o partidos <i>apenas aglomerados</i> :	7 hasta 1991 y 8 desde 1993: Cañuelas, Escobar, Gral. Rodríguez, La Plata, Marcos Paz, Pilar y San Vicente. En 1993 se suma Pte. Perón, creado con parte norte del último y pequeñas áreas cedidas por F. Varela y E. Echeverría (Ley PBA 1448o).	8 (sin cambios).

El hecho de haber sido “tocado” el último grupo (C) de distritos, por la mancha urbana (aunque en pequeña proporción), conformando sus extremos o “tentáculos”, fundamenta su inclusión (junto con los mencionados en A. y B.) como integrantes del *Gran Buenos Aires (GBA) no tradicional o “extenso”*, también denominado *Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)*, que de tal manera se compone de 33 unidades jurídico-administrativas (32 municipios, más la Capital Federal) (ver Cuadro 2 y Cuadro 3, en anexo).

Por otra parte, el conjunto de los distritos mencionados en A y B, conforman el *Gran Buenos Aires tradicional*; actualmente con un total de 25 jurisdicciones (24 municipios más la Capital Federal).

Conurbano, Conurbación

El término *conurbación* fue creado por Patrick Geddes en 1915, a partir de la metáfora de la urbanización extendida como organismo vivo; por caso para Londres, a la que, a raíz del gran crecimiento verificado hacia principios del siglo XX, comparó con una colonia de corales.

Tal como el concepto de *aglomeración*, se fundamenta en un criterio físico (la continuidad de la trama edificada), y se usa para nombrar al conjunto urbano compuesto por dos o más aglomeraciones contiguas. La distinción entre ambos radica en que, en tanto que en la *aglomeración* se verifica el predominio de una entidad principal, cuyo crecimiento incorpora el tejido de otras ciudades menores, en la *conurbación* la unión se ha dado por el crecimiento más o menos paralelo y parejo de dos o más aglomerados. Ello explica que Derruau (1981: 438), agregue la condición de coexistencia, sin predominio notable de una sobre la/s otra/s. Se trata, en definitiva, del desarrollo de aglomerados que han crecido independientemente y que encontrándose en contigüidad, enfrentan problemas de resolución común¹².

Echando mano de un recurso visual para graficar un aglomerado y sus fases de crecimiento; podemos remitir a la impronta de círculos concéntricos que deja una piedra al caer al agua, en tanto que los resultantes de arrojar simultáneamente dos o más piedras, lo sería para ilustrar la evolución de una conurbación¹³.

En el ámbito local, detectamos una variante de este concepto, agregando otros municipios aledaños, discontinuados de la trama urbana. Se trata del Decreto 1029/87 (Argentina. MOSP, 1987) que reglamenta la competencia territorial del transporte automotor colectivo urbano-suburbano, de jurisdicción nacional -sus recorridos conectan la *Ciudad de Buenos Aires* con municipios próximos, bajo la órbita de gobierno de la *Provincia de Buenos Aires*-. En el mismo se menciona a la *zona conurbana*, compuesta por la Capital Federal y 34 Partidos¹⁴: los 26 (hoy 32, tras las subdivisiones distritales acaecidas en el ínterin) del *Gran Buenos Aires “extenso”* y 8 adicionales: Berisso y Ensenada (que con La Plata conforman el Gran La Plata), Cnel. Brandsen, Luján, Gral. Las Heras, Mercedes, Campana y Zárate.

Entendemos que la explicación obedece a que, en el ámbito gubernamental de la Provincia de Buenos Aires, se utiliza al concepto *conurbano* para nombrar al conjunto de municipios aglomerados o conurbados (justamente, existe una Dirección Provincial del Conurbano Bonaerense), y dado que la CABA, aunque morfológicamente integrada (aglomerada o conurbada), jurídicamente queda fuera de su competencia, obviamente no se la incluye.

Por otra parte, en los estudios realizados por la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), el Instituto Nac. de Estadística y Censos (Argentina, INDEC, 2003:3), utiliza el término

12. Relativos generalmente a la prestación de servicios públicos, como recolección de residuos, tendido de redes de agua potable, cloacas, gas natural, electricidad, transporte; medio ambiente; todo lo cual racionalmente demanda coordinación, en vista de la participación y/o superposición jurisdiccional verificada (Argüello, 2002: 16).

13. Para referirse a este proceso Vapñarsky (2004: 25) utiliza el término *coalescencia* (anglicismo por fundición).

14. Bozzano (1993:102) se refiere a esta conformación cuando habla de Región Metropolitana de Buenos Aires.

conurbano, refiriéndolo a “cordones” (numerados, sucesivamente y en sentido centrífugo (es una noción dinámica), desde el centro hacia la periferia: *conurbano* 1, 2, 3 y 4). Los mismos refieren a la agrupación de distritos -según criterios de homogeneidad de determinadas variables económicas y sociales (Cfr. Messere y Horszowsky, 1994 y Argentina INDEC, 1991), lo cual implica la conformación de conjuntos de municipios no necesariamente contiguos (Ibíd.:12).

Antes de finalizar este punto, deseamos recordar que, en el ámbito local está difundido (en particular a través de los medios masivos de comunicación, pero también en ámbitos políticos, técnicos e incluso académicos) y popularmente asimilado, el uso parcialmente erróneo de los términos *conurbano* y *Gran Buenos Aires*, para aludir solamente al conjunto de los municipios que lo integran (o sea, excluyendo a la CABA), los que, en cambio deben denominarse, “municipios (ó partidos) del conurbano, o del Gran Buenos Aires” respectivamente.

Contemporáneamente a la redacción de este documento, se dio a publicidad en “La Política Online”, el proyecto del gobernador de la provincia de Buenos Aires de dividir en regiones el Estado cuyo ejecutivo preside, a los efectos de mejorar la gestión respectiva (Cómo será..., 2010). En el mismo destaca un grupo llamado Conurbano ampliado, compuesto por los subgrupos Conurbano 1 a 4 (no coincidente con los precitados de la EPH), y abarcando un total de 35 distritos¹⁵

Por nuestra parte, optamos por reservar el término *conurbano* para nombrar al conjunto de distritos que componen dos o más aglomeraciones. En este caso el conformado por el Gran Buenos Aires y el Gran La Plata, totalizando 28 o 35 jurisdicciones, según consideremos el GBA tradicional o el GBA ampliado (la última alternativa es, a nuestro entender la más apta).

Área - Zona - Región Metropolitana – Metrópolis, Región Urbanizada

Con frecuencia, para nombrar a una ciudad aglomerada y/o conurbada, comprobamos el uso de la expresión *área metropolitana*. La misma según Vapñarsky (1984: 7), nunca ha sido rigurosamente definida, mostrando el estado de convención más o menos implícita con que cuenta su utilización.

Unikel et al. (1987) por ejemplo, utilizan el concepto *área metropolitana* para definir, en el caso de México DF, a la mancha urbana correspondiente (criterio físico), en tanto que *zona metropolitana* la aplican para designar al Gran México, como suma de jurisdicciones total y parcialmente aglomeradas (combinando criterios físico y jurídico - administrativo).

En EE.UU. los criterios censales aplicados para delimitar un *Área Metropolitana Estadística Estándar* (SMSA por sus siglas en inglés), son los siguientes:

- » La continuidad de edificación urbana (en la que los eventuales espacios dedicados a actividades agrarias no discontinúen la trama urbanizada), que transponga límites jurídico - administrativos (condados, estados, departamentos, provincias, etc.);
- » Un umbral demográfico (la Universidad de Berkeley lo fija en 100.000 habitantes) compuesto, al menos por una ciudad, más los distritos contiguos, con los que conforma un área urbana continua (Beaujeau et al., op. cit.:300);
- » La prevalencia (65%) en el desarrollo de actividades no agrícolas (Ibíd.);
- » El radio mayor correspondiente a un porcentaje mínimo de desplazamientos pendulares¹⁶: entre el 5 y el 10% de la población activa residente (ibídem: 472).

15. Los 32 Municipios que, como veremos (con la CABA -aquí exceptuada por motivos obvios-) definen el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), más tres de los que -como explicamos más adelante- integran la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA): Gral. Rodríguez, Gral. Las Heras y Cnel. Brandsen.

16. Prevalentemente viajes centripetos (generados en los suburbios, con destino en la ciudad central), hogar - trabajo, y en menor medida, hogar - estudio.

El español Serrano Martínez (1996:24) incorpora un criterio más (aunque estrechamente vinculado al mencionado en último término): la integración a una red de transporte público urbano.

Por su parte, el Instituto Nacional de Estadísticas Económicas (INSEE) francés, para delimitar las ZPIU (*Zonas de Poblamiento Industrial o Urbano*), aplica la combinación del primero y el último criterio aplicados en los censos de los Estados Unidos de Norteamérica (Derruau, 1981:402).

En el medio local Duprat (1986:23), afirma que el *Área Metropolitana de Buenos Aires* está compuesta por la Capital y los por entonces 19 municipios aglomerados (es decir homologándolo al concepto de Gran Buenos Aires). Pero, siguiendo al INDEC, admite la inclusión de 7 Partidos más, hasta los cuales ha llegado, aunque mínimamente, la urbanización continua. Asimismo agrega que, hasta un radio de 100 km desde la Capital y conformando lo que él denomina *región geográfica envolvente*, se suman otros catorce Municipios -totalizando cuarenta¹⁷, cifra retomada dos décadas después por Pírez (2006).

Oszlak (1991: 39/49), en cambio denomina *área metropolitana de Buenos Aires*, al conjunto compuesto por el Gran Buenos Aires (GBA) al que integraron la Capital Federal y 19 partidos, posteriormente incrementados a 24) y el Gran La Plata (GLP) compuesto por los partidos de La Plata, Ensenada y Berisso. En suma, lo que, como fundamentáramos más arriba, habría de denominarse conurbano GBA-GLP, incluso con la opción de incorporar los 8 municipios apenas aglomerados. Por añadidura presenta el concepto de *Eje Metropolitano*, definiéndolo como una unidad mucho más amplia que, sobrepasando los 100 km. de radio desde la ciudad central, comprende un total de 51 jurisdicciones (CABA y 50 municipios), incluyendo varios partidos bonaerenses, ausentes en otras delimitaciones¹⁸.

Esta conformación, así como la de *región geográfica envolvente* de Duprat, se aproximan al territorio que Derruau (op. cit.: 438) denomina *Región Urbanizada* (conjunto de ciudades y conurbaciones) y, ampliado hasta considerar la ristra de ciudades y ciudades-puerto localizadas sobre el frente fluvial Paraná-Plata (desde Rosario hasta La Plata), *megalópolis*¹⁹.

Región Metropolitana, corre una suerte análoga al concepto de *Área Metropolitana*, en cuanto a su uso impreciso; la variante es que introduce el término *región*, utilizado para nombrar espacios homogéneos (en este caso, polarizados), en función de determinada variable o conjunto de variables. De uso frecuente en planificación y ordenamiento territorial, es aplicado para designar subdivisiones nacionales mayores, también conocidas como *regiones-plan*.

En la Argentina, como en casi toda América Latina, es habitual el uso indistinto y alternado de las expresiones, *área o región metropolitana*, para referirse al conjunto de distritos que conforman, tanto la ciudad metropolitana (criterio funcional), como la Gran Ciudad (criterios físico-jurídico), sea la tradicional, y/o la extensa, según explicamos.

Fernández Durán (1993:11) toma sobre el particular los conceptos vertidos por Peter Hall en el Congreso Mundial sobre Población (Barcelona, 1986), apoyando el sentido de *región metropolitana* como conjunto que involucra al aglomerado y sus periferias "lejanas", incorporadas en busca de mercados de trabajo más baratos, fundamentando la idea de "fábrica difusa".

También De Mattos (1996:47), al verificar la intensificación del proceso de expansión metropolitana, que "...tiende a desbordar sus límites y a asumir dimensión y

17. Zárate, Campana, Exaltación de la Cruz, San Antonio de Areco, San Andrés de Giles, Mercedes, Luján, Navarro, Gral. Las Heras, Lobos, Monte, Gral. Paz, Cnel. Brandsen y Magdalena.

18. Baradero, Bmé. Mitre, Cap. Sarmiento, Carmen de Areco, Chascomús, Chivilcoy, Ramallo, San Nicolás, San Pedro y Suipacha.

19. En el punto 2.4 nos referiremos más extensamente a este concepto.

carácter regional”, subraya la reproducción, en su interior, de la dualidad centro-periferia constatada a nivel mundial y que, aunque agudizada con la modernización de las comunicaciones, no ha manifestado el poder de descentralización ni desconcentración previstos, sino, en muchos casos, paradójicamente, el efecto contrario.

Por nuestra parte, adherimos a la propuesta de Geisse y Coraggio (1972:177), quienes sostienen que *región metropolitana* es un concepto más abarcador que el de *área metropolitana*, entendiendo que, mientras ésta se define -combinando criterios físico y jurídico-administrativo- por el agrupamiento de los distritos involucrados por la mancha urbana (y que, a diferencia de la *Gran Ciudad*, incluye los aglomerados en pequeña proporción); la primera suma a aquéllos que, aunque también urbanizados, no lo están en continuidad con la trama del aglomerado, fundamentando la pertenencia por su integración funcional.

De tal manera determinamos la composición de la región metropolitana²⁰ adicionando al conjunto que compone el área metropolitana, los distritos cuya urbanización, aunque discontinuada de la trama, se vincula mediante flujos cotidianos de distinta índole con el aglomerado y/o con la ciudad central, así como, por idéntico motivo, las zonas de explotación primaria y abastecimiento (horticultura, avicultura, floricultura, etc.) e incluso espacios baldíos, en general vinculados a la especulación inmobiliaria.

En cuanto a *Metrópoli – Metrópolis*, según la Real Academia Española refieren a “Ciudad principal, cabeza de provincia o Estado”²¹. Sin embargo, también suelen utilizarse, en casos de ciudades sometidas a procesos de urbanización extendida, para nombrar a la ciudad plurijurisdiccional, equiparándola a los conceptos área y región metropolitana, pero sin su nivel de precisión.

Metápolis y Megalópolis

El orden en el tratamiento de sendos conceptos se relaciona, en armonía con el criterio desarrollado hasta el momento en el artículo, con la escala territorial implicada, ya que no, como veremos, con la cronología de sus respectivos orígenes.

El término *metápolis*, es acuñado por Ascher (1995) anteponiendo el prefijo griego *metá*, cuyo significado indica *en otro lugar*, a la palabra *polis*, para identificar -dentro del universo de regiones metropolitanas- a aquéllas que, hacia finales del siglo XX y particularmente en las últimas dos décadas, verifican el crecimiento de sus periferias distantes. También es usado en sentido crítico, como metáfora biológica, aludiendo a la fase avanzada de expansión cancerígena hacia nuevos órganos (García et al., 2008).

El proceso es registrado tanto en países centrales como en periféricos, llevándose a cabo a expensas de tierras rurales, conformando suburbios discontinuos, en islotes y archipiélagos urbanos de baja densidad (Sassen, 1999; García P., 2008; Ainstein, 2008; Abba, 2010; De Mattos et al., 2005; Blanco y Gurevich, 2002; etc.), a raíz del impacto ejercido por las tecnologías de información y comunicación (TICs), en particular las digitales, cuya expresión más relevante son la telefonía celular e internet .

La población con ingresos altos, medio-altos, e incluso medios, es la protagonista principal de esta migración, tras el deseo de alejarse de los conflictos y de los “otros”, a la búsqueda de “lo mejor” (lo limpio, lo natural, lo seguro, lo agradable, etc.). En cambio, en el caso de los últimos (clase media), así como de los de ingresos más bajos, la reubicación obedece sobre todo a la necesidad de minimizar los costos del suelo

20. Profundizaremos sobre este concepto, así como su aplicación al caso de Buenos Aires, en la sección “Región metropolitana y transporte”.

21. También cuenta con las acepciones de “Nación, u originariamente ciudad, respecto de sus colonias”, e “Iglesia arzobispal que tiene dependientes otras sufragáneas” (www.rae.es).

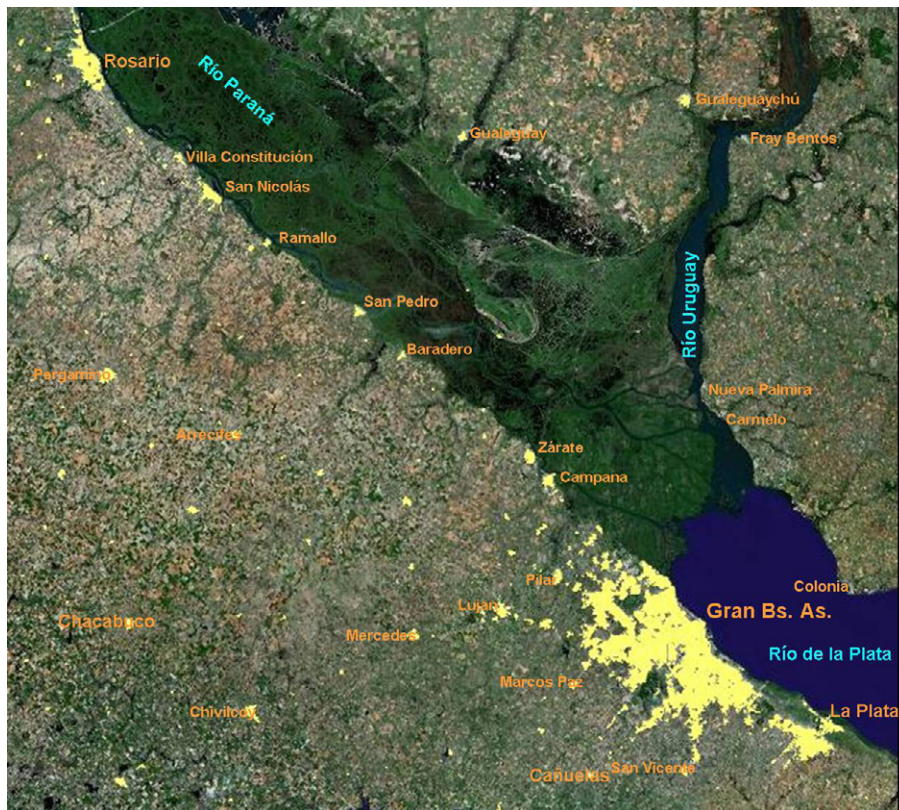


Figura 3. Frente urbanizado Paraná-Plata (Región Urbana ó Megalópolis en formación). Fuente: IGM. Instituto Geográfico Militar. 2005. (desde 2009 IGN. Instituto Geográfico Nacional). Imagen Land Sat 7 del SIG-IGN (las zonas marcadas en amarillo, corresponden a la capa temática "Ejidó Urbanos").

urbano. Ello cristaliza en una brusca contigüidad de contrastes (riqueza-pobreza extremas). Tales procesos remiten también a construcciones mitificantes, generadas por el sector inmobiliario, con apoyo explícito o implícito de las administraciones públicas competentes que, por acción u omisión, las permiten y aún las estimulan (Ainstein et al., 2010).

En relación al caso estudiado en este trabajo, la *metápolis* de Buenos Aires sobrepasaría los límites de la región metropolitana definida, extendiéndose sobre desarrollos urbanos discontinuos, en municipios exteriores a ella, distantes aproximadamente entre 100 y 150 km de la Capital Federal (por ejemplo San Andrés de Giles, Chivilcoy, Suipacha, San Miguel del Monte, Chascomús, etc.). Con moviidades totalmente ajenas a la red de transporte público de corta y media distancia (que justamente proponemos para definir los alcances de la Región Metropolitana), se apoya fundamentalmente en el uso del automóvil particular, en mínima proporción en servicios colectivos de transporte alternativo (*charters*, *combis*) y eventualmente taxis y *remises*. En cuanto a la determinación de su composición distrital, amerita el desarrollo de una investigación que excede los alcances del presente trabajo.

El origen del vocablo *megalópolis*, según Caride (2000: 23), se remonta a la era cristiana, cuando fue usado para bautizar a la ciudad capital de la Liga de Arcadia, un ensamble de tribus que, sometidas al poder de Esparta, se enfrentaban a la hegemonía ateniense.

Tras casi dos milenios, el norteamericano Lewis Mumford retoma el término en sus investigaciones, plasmando el concepto en uno de sus libros (1961 y 1966 para la edición argentina), y dando a la expresión el significado de *tendencia exacerbada hacia la urbanización*.

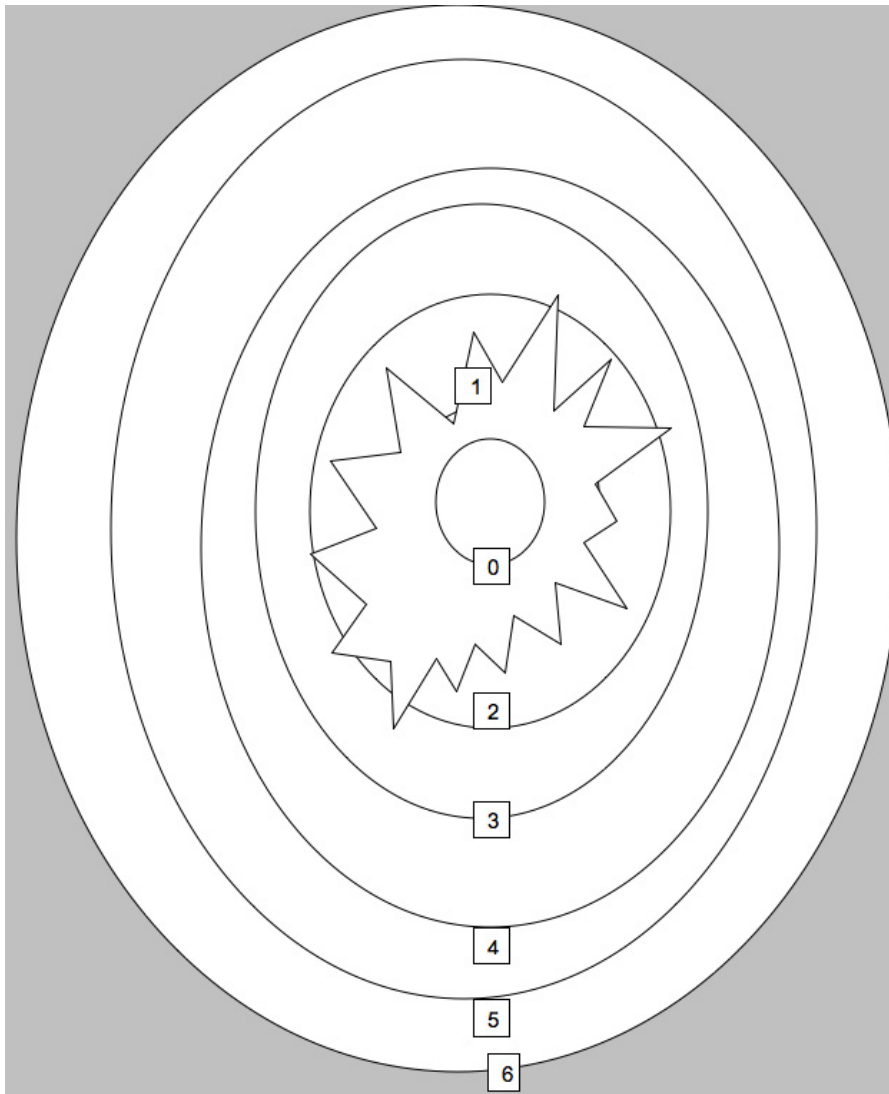


Figura 4. Aglomerados en expansión. Esquema resumen. Referencias: 0/ Ciudad central, principal; 1/ Aglomerado (envolvente de la mancha urbana, continuo edificado); 2/ Gran Ciudad (mosaico de jurisdicciones total y parcialmente involucradas por el continuo edificado); 3/ Área Metropolitana (mosaico de jurisdicciones involucradas por la totalidad de la mancha urbana: distritos aglomerados en forma total, parcial y apenas). 4/ Región Metropolitana (mosaico de jurisdicciones involucradas por la totalidad de la mancha urbana, más el agregado de las que, aunque no aglomeradas, están integradas funcionalmente). 5/ Metápolis. 6/ Región Urbana o Megalópolis (conjunto extendido de ciudades y aglomerados). Obs.: Cada figura contiene a las precedentes. Fuente: Elaboración personal.

Por su parte, el geógrafo francés Jean Gottmann, también había utilizado el vocablo en este sentido, en uno de sus artículos (1957) y luego en su libro *Megalópolis* (1961), refiriéndose al objeto de su estudio: el encadenamiento de urbes desarrolladas a lo largo de cientos de kilómetros, sobre la costa nordeste de Estados Unidos, entre Boston y Norfolk. En suma, aplicado para describir la unión de aglomeraciones (dos o más), en un proceso que, siguiendo la idea de Geddes (1915), se multiplicaría en forma desmesurada, recorriendo un ciclo vital completo, hasta concluir, en el exceso, con la propia muerte urbana o *necrópolis*.

Desatendiendo el pesimismo implícito, el vocablo fue tomado en los discursos urbanos, utilizándolo para nombrar categorías de urbanización “supra metropolitana” (Caride, op. cit., 2000). En el caso argentino, en general se aplica para referir a la sucesión de ciudades y ciudades puerto, enclavadas sobre el frente fluvial Paraná Plata, desde Rosario, provincia de Santa Fe, hasta La Plata, provincia de Buenos Aires (Figura 3).

A modo de resumen, incluimos en la Figura 4, un esquema ilustrando los conceptos explicitados.

Buenos Aires Metropolitana: antecedentes de delimitaciones oficiales

Los intentos por delimitar el territorio alternadamente reconocido en el ámbito local como Área o Región Metropolitana de Buenos Aires, han sido numerosos. En todos los casos, subyacentes objetivos político-administrativos *sui generis*, el espacio definido ha sido concebido sin excepción, como suma de jurisdicciones, pero su número nunca resultó coincidente, corroborando los dichos de Vapñarsky sobre lo caótico de la geografía político-administrativa nacional (Argentina. INDEC. 1998:169).

El listado que sigue, sin pretensión de exhaustividad, intenta aportar ejemplos de la diversidad con que se establecieron delimitaciones desde el ámbito oficial, en virtud de objetivos específicos, a menudo sin precisiones sobre los criterios que guiaron su definición, salvo que el territorio en cuestión abarca, a los efectos de un determinado plan, documento o reglamentación, un cierto número de distritos:

- » DECRETOS 1907/67 y 7592/69 - CONADE (Consejo Nacional de Desarrollo): Establece que conforman la *región metropolitana* de Buenos Aires, la Capital Federal y 26 Partidos bonaerenses²² (Argentina. Min. de Economía. 1972, I: 4).
- » ORM - Oficina de la Región Metropolitana- Esquema Director Año 2000; 1969: Este plan consideró como *región metropolitana* al conjunto compuesto por la Capital y 27 Partidos, los mismos que en el caso anterior, pero extendiendo a su totalidad el Partido de Campana, y agregando el de Zárate (Ibíd.).
- » EPTRM, 1972/3. Con motivo de la realización del Estudio Preliminar del Transporte en la Región Metropolitana (EPTRM), a principios de los '70, se definió dicho territorio como integrado por 25 unidades jurídico-administrativas: Capital y 24 Partidos²³ (Ibíd.).
- » AMBA -Área Metropolitana de Buenos Aires- (Decreto 577 del Ministerio del Interior, 22-4-1986), CEAMSE -Cinturón Ecológico Área Metropolitana de Buenos Aires, Sociedad del Estado- (1979) y CONAMBA -Consejo Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires - (Decreto 2064, 22-12-1987): En todos ellos se mencionan como integrantes del *área metropolitana* de Bs. As. a la Capital Federal y los (entonces 19) Partidos del Gran Buenos Aires. En el caso del CONAMBA se hace mención a la extensión de las problemáticas que se busca solucionar, sobre "su zona de influencia" (que no se define).
- » DECRETO NACIONAL N° 1029/87. Reglamenta la incumbencia territorial (que denomina *zona conurbana*) de gestión del transporte automotor colectivo urbano-suburbano de pasajeros, de jurisdicción nacional (líneas que involucran en sus recorridos, total o parcialmente, al Distrito Federal) compuesto por la ciudad de Buenos Aires y 34 Partidos²⁴.
- » ATAM, 1992. En el Anteproyecto de Ley de Creación de la Autoridad del Transporte del Área Metropolitana, se consideran comprendidos dentro de la misma, a la Capital y 36 Partidos²⁵ "...y los que en el futuro deban ser incluidos como consecuencia del desarrollo urbano, o cuando las relaciones funcionales del área así lo requieran" (Argentina. MEYOYSP, 1992, art. 3), previéndose por primera vez la posibilidad de incremento futuro del número de municipios y por ende de los límites del área en cuestión²⁶.
- » ECOTAM²⁷, 1996. El proyecto de ley para la creación del Ente Coordinador del Transporte Metropolitan, en reemplazo de la fallida ATAM, establece jurisdicción sobre los mismos distritos que aquella (Capital Federal y 36 partidos del GBA "... y los que en el futuro deban ser incluidos..."), sin tener en cuenta los cambios registrados en el interín (subdivisiones y cambios de denominación). La Ley 25.031 correspondiente, sancionada el 14/10/98 y promulgada de hecho el 9/11/98, sí incluye las nuevas subdivisiones y nomenclaturas, aunque sigue omitiendo a Navarro, donde tiene cabecera una línea de transporte automotor colectivo suburbana (ver

22. Los entonces 19 del Gran Bs. As. (pero incluyendo también el sector Delta de San Fernando), más Cañuelas, Escobar, M. Paz, Pilar, San Vicente, Gral. Las Heras y Delta de Campana.

23. Los entonces 19 del Gran Bs. As., más Escobar, Pilar, La Plata, Ensenada y Berisso; con la salvedad de que los distritos de Escobar, San Fernando y Tigre se consideraron en forma parcial (excluyendo islas).

24. Los entonces 26 del Gran Bs. As. "extenso" (19 más 7) y 8 adicionales: Ensenada, Berisso, Cnel. Brandsen, Luján, Gral. Las Heras, Mercedes, Campana y Zárate.

25. Los -entonces 26 del GBA "extenso"-, más 10 adicionales: Berisso, Ensenada, Campana, Zárate, Luján, Cnel. Brandsen, Gral. Las Heras, Mercedes, Exaltación de la Cruz y Lobos.

26. Cabe aclarar que este proyecto no logró ser sancionado, debido a la pluralidad y contraposición de intereses en juego, que no fueron integrados igualitariamente al momento de su lanzamiento: recién en 1995 obtuvo la aprobación del Senado, pero nunca logró la de la Cámara Baja.

27. El ECOTAM corrió la misma suerte que el proyecto anterior (ATAM), y por los mismos motivos.

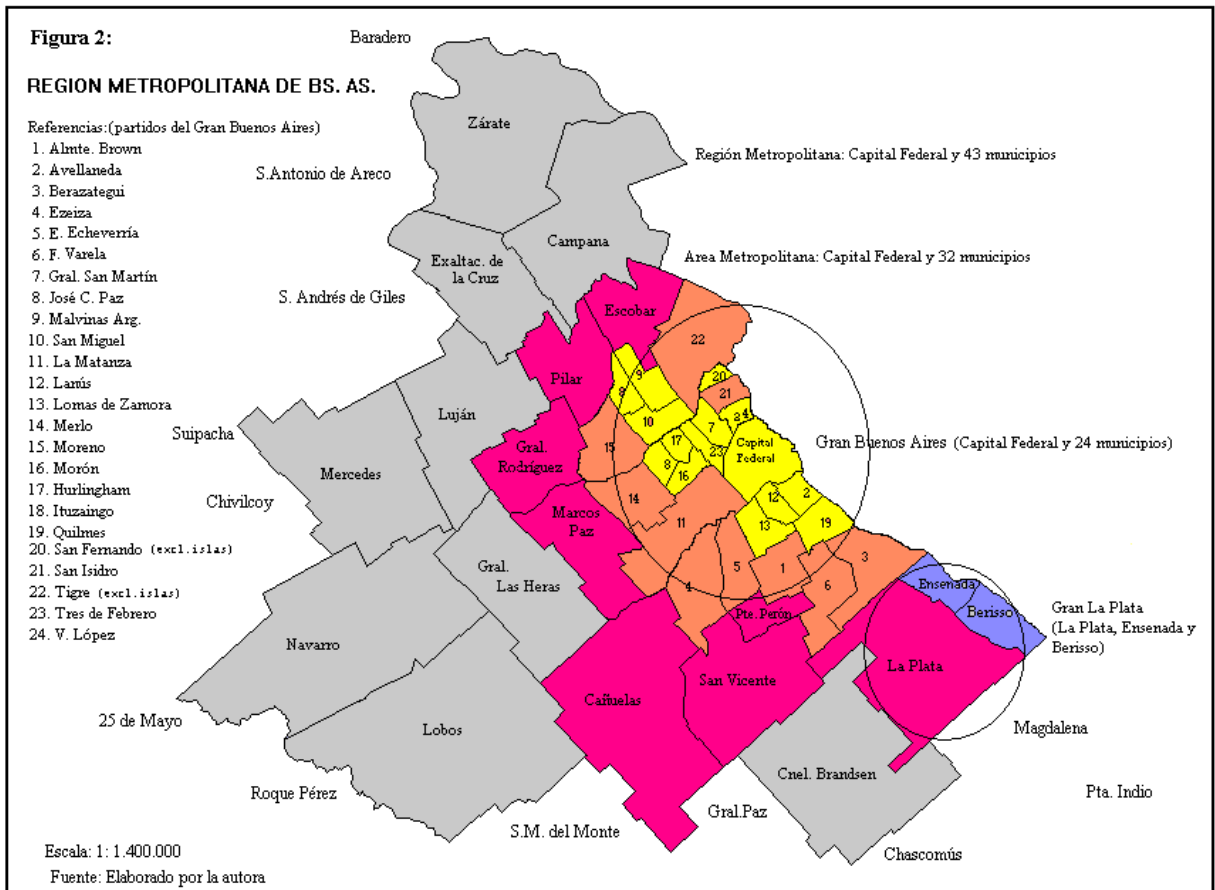


Tabla 2) y en cambio agrega Punta Indio, separado en 1995 del de Magdalena, por aplicación de la Ley 11.584, en el marco del precitado Proyecto Génesis 2000 (Argentina. Boletín Oficial del 12/11/98).

- » INTRUPUBA. En contraste con el proyecto precedente, la Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA) define, a nuestro entender, correctamente los alcances de la Región Metropolitana de Buenos Aires, considerando la totalidad de distritos (44) cubiertos por la red de transporte público nacional, con tarifas de corta y media distancia, en coincidencia con los fundamentos explicitados en nuestro primer trabajo sobre esta temática (Kralich, 1999). Sin embargo, la producción de información se restringió a solamente 27 de esos distritos (Argentina INTRUPUBA, 2011).

Figura 2. Composición jurisdiccional del Gran Buenos Aires, Gran La Plata, AMBA, RMBA. Fuente: Elaboración personal.

28. Recordemos que se trata de emprendimientos privados (automotor colectivo), o concesionados a consorcios privados (ferrocarril y subterráneo-premetro).

Región metropolitana y transporte. Una propuesta metodológica

Como en trabajos previos (1994, 1999), y según lo expuesto en el punto 2.3., reafirmamos el criterio que a nuestro entender, resulta válido para definir la ciudad funcional o región metropolitana: la consideración del radio máximo alcanzado por un umbral de desplazamientos cotidianos radiales, interjurisdiccionales (los que asimismo incluyen itinerarios transversales – nodales). En el caso bajo estudio, expresado por la existencia de una red regular de transporte público urbano-suburbano de pasajeros, determinada por la utilidad social, pero también por la rentabilidad de la prestación²⁸ de tales servicios²⁹.

29. En este sentido adherimos al presupuesto teórico de que en la ciudad capitalista, el Estado viabiliza, mediante el control del espacio y el acceso a las oportunidades -que básicamente definen al transporte- la concentración de capital, lo que implica concebir a este último, no como un fenómeno meramente económico, sino esencialmente socioeconómico (Martins y Santos, 1991:IV.26).

Con la finalidad entonces, de identificar los alcances de la Región Metropolitana de Buenos Aires, agregamos todos los Distritos hasta los cuales accede por lo menos

un servicio regular de transporte público nacional³⁰, calificable por su frecuencia y encuadre tarifario, como:

- » de *corta distancia*:
 - » transporte automotor colectivo urbano y suburbano grupo I, y
 - » ferroviario “local” (urbano – suburbano);
- » de *media distancia*:
 - » transporte automotor colectivo suburbano grupo II³¹.
 - » el sector ferroviario no cuenta con esta categoría tarifaria, saltando del esquema “local” (urbano – suburbano), directamente al “general” (interurbano o de larga distancia).

30. Son nacionales todos los servicios de transporte automotor colectivo urbano-suburbanos cuyos recorridos interconectan uno o más Municipios con la ciudad de Buenos Aires, así como todos los ferroviarios “metropolitanos”.

31. Hasta las jurisdicciones extremas del área así determinada llegan, coincidentemente, la red de servicios de autotransporte suburbano nacional (que conectan la Capital Federal con los Municipios aledaños) y la de tráfico ferroviario suburbano e interurbano de pasajeros, excepto en un único Municipio (Navarro), hasta el cual sólo accede un servicio de autotransporte suburbano.

Aplicando dicho método, algunos de los municipios que pasan a integrar la ciudad funcional, definida desde el punto de vista de la operación del transporte masivo de pasajeros de corta y media distancia, si bien resultan estar localizados por fuera del aglomerado urbano -de carácter físico continuo- acusan en cambio, como factor común, la existencia de una demanda mínima de viajes, que justifica dichas prestaciones, fundamentando y determinando la integración a la entidad regional.

Definida de esta manera, la *Región Metropolitana de Buenos Aires*, se compone de 44 distritos (Figura 2), vinculados funcionalmente a través de la red nacional de transporte urbano-suburbano de pasajeros (ver anexo Cuadro 3), diferenciándose de los otros conjuntos, según explicado en el Cuadro 2.

Cuadro 2. Ciudad de Buenos Aires y alrededores. Integración a conjuntos urbanos y funcionales; criterios definitorios y composición distrital (resumen). Fuente: Elaboración personal.

	Denominación /criterio	Descripción, composición
A	Ciudad de Buenos Aires /Criterio político	Ciudad de Buenos Aires (CABA)
B	Aglomerado Gran Buenos Aires Área irregular, delimitada por la envolvente de población, que involucra en su versión <i>tradicional</i> , 25 distritos, y en la <i>extensa</i> , 32 -Fig. 1-. Criterio físico.	Superficie total de la CABA y Municipios de la PBA aglomerados íntegramente + sup. parcial de los aglomerados parcialmente (<i>versión tradicional</i>) + sup. parcial de los apenas aglomerados (<i>versión extensa</i>).
C	Gran Buenos Aires (GBA): 25 distritos: CABA+24 Municipios. Criterio físico – político.	Superficie total de la CABA + 24 Municipios de la Provincia de Buenos Aires.
D	Gran Buenos Aires “extenso”, Zona, ó Área Metropolitana de Buenos Aires. (AMBA): 33 distritos: CABA+32 Municipios. Crit. físico-polít.	GBA -25 distritos- + el área total de los 8 Municipios apenas aglomerados.*
E	Conurbano Gran Buenos Aires - Gran La Plata: 35 distritos: CABA+34 Municipios. Criterio físico – político.	Lo constituyen los 33 distritos mencionados en D, junto con los dos Municipios aglomerados al de La Plata** (conformando con éste el Gran La Plata).
F	Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA): 44 distritos: CABA+43 Municipios.*** Criterio físico – político – funcional, con base sobre transporte público.	Todos los (35) distritos conurbados (ver E) más 9 Partidos exteriores a la mancha urbana,**** o sea no aglomerados, pero integrados funcionalmente mediante la red regular de servicios nacionales de transporte público de pasajeros “metropolitano” (con tarifas urbano-suburbanas de corta y media distancia).
G	Metápolis (en formación): Se extendería a cubrir, amén de los 44 distritos de la RMBA (F), otros Municipios bonaerenses exteriores a ella, como San Andrés de Giles, Suipacha, San Miguel de Monte, Chascomús, Carmen de Areco, etc. Criterio físico – político – funcional sin base sobre transporte público.	Todos los (44) distritos de la RMBA (ver F) más un número indeterminado de Municipios (ubicados sobre una franja aledaña, exterior a aquélla, de hasta aproximadamente 150 km desde el centro), con urbanización discontinua de baja densidad, y conexión funcional centrípeta y transversal - nodal, prevaeciente mediante automotor particular, sin disponibilidad de servicios de transporte público “metropolitano”).

H	Megalópolis (en formación): Involucraría la CABA y varios Municipios de las provincias de Santa Fe y Buenos Aires, incluyendo los aglomerados Gran Rosario, Gran Buenos Aires y Gran La Plata y ciudades intermedias. Criterio: Integración a proceso de urbanización extensivo.	Región urbana conformada por la ristra de ciudades y aglomeraciones ubicadas sobre el frente fluvial Paraná-Plata, a lo largo de 300/400 km, desde Rosario, Pcia. de Santa Fe, hasta La Plata, Pcia. de Buenos Aires (Fig. 3).
---	---	--

* Cañuelas, Escobar, Gral. Rodríguez, La Plata, Marcos Paz, Pilar, Pte. Perón y San Vicente.

** Ensenada y Berisso se separan de La Plata en 1957. Si bien actualmente no llegan hasta ellos servicios de transporte urbano de jurisdicción nacional, justifica su inclusión la conexión a la red ferroviaria local, amén de su aglomeración con la ciudad capital provincial.

*** La Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA), encarada por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Secretaría de Transporte. Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires – PLATAMBA, teniendo en cuenta la fundamentación de los trabajos publicados, consideró en su respectiva zonificación, por primera vez al conjunto funcional de 44 distritos (CABA y 43 municipios), ponderando la improcedencia de incluir a Punta Indio y excluir a Navarro (Arg. INTRUPUBA, 2007/9).

**** Campana, Cnel. Brandsen, Exaltación de la Cruz, Gral. Las Heras, Lobos, Luján, Mercedes, Zárate y Navarro (Kralich, 1994).

Reflexiones finales

Motivados por la idea de brindar algunas precisiones sobre ciertos términos emparentados, aunque no necesariamente homologables de la jerga urbana, cuyo uso advertimos no siempre suele ser correcto y a menudo discordante, hemos indagado sobre sus definiciones y fundamentación teórica y empírica.

Tras el análisis de bibliografía temática seleccionada y la realización de un ejercicio metodológico, incluimos los resultados de la pesquisa realizada, con vistas a fundamentar las precisiones terminológicas objeto del presente trabajo por un lado y por el otro, brindar nuestra propuesta de delimitación metropolitana regional³².

La misma, a la vez que plasma el ámbito geográfico de gestión sectorial del transporte metropolitano, resulta apta como indicador (indirecto, en reemplazo del más apropiado, pero a la vez más costoso y difícilmente mensurable, cual es el rango cuali-cuantitativo de las migraciones cotidianas) para la delimitación jurídica de la ciudad funcional.

En síntesis, sostenemos el uso, fundamentado en el cuerpo del trabajo, de las siguientes definiciones:

- » Aglomerado-aglomeración: *continuo físico de edificación y calles, que aglutina ciudades y urbanizaciones*, entre las que se identifica claramente la gravitación de una ciudad principal, a la cual refiere la respectiva denominación, sumando el sustantivo propio, o bien el gentilicio (ej. Aglomerado Rosario, o rosarino).
- » Gran Ciudad: surge a partir del concepto anterior, distinguiéndose en que, mientras aquél tiene una forma irregular, por estar definido por un *criterio físico*: la continuidad de edificación o mancha urbana, éste se define con uno *jurídico-administrativo*, identificando la sumatoria del territorio total de cada una de las *jurisdicciones aglomeradas (total y parcialmente)*, como una suerte de *puzzle* ó rompecabezas, o como “mosaico”, cuyas piezas corresponden a cada uno de los distritos integrantes. También, como en el caso previo, toma el nombre de la ciudad principal; anteponiéndole el adjetivo Gran.
- » Conurbano-conurbación: alude a la ciudad que en el proceso de expansión de su área edificada, incorpora áreas urbanas preexistentes (fenómeno también denominado *coalescencia*) que, habiendo crecido independientemente, llegan a yuxtaponerse (ej. Gran Buenos Aires - Gran La Plata). El vocablo es análogo a *aglomerado*, del que se diferencia por contar con dos o más entidades centrales (que han dado lugar a la formación de dos o más aglomeraciones).
- » Metrópolis: del griego, *ciudad madre*. Distrito original, principal o central. Históricamente, ciudad-Estado, respecto de sus colonias. Para casos como el estudiado, en los que se registran fenómenos de urbanización extendida, suele equipararse al

32. Como vimos, basada en la localización de cabeceras extremas de la red nacional de servicios de transporte público urbano-suburbano de pasajeros, que conectan la ciudad de Buenos Aires con sus alrededores.

sentido de ciudad plurijurisdiccional, presente en los dos conceptos que siguen, pero sin contar este término con el nivel de precisión de aquéllas.

- » Área metropolitana: término análogo al de *Gran Ciudad*, del que se diferencia por la incorporación de distritos con urbanización *apenas aglomerada*.
- » Región metropolitana: determinada en base a la combinación de *criterios jurídico administrativo y funcional*, abarca la totalidad de *distritos vinculados funcionalmente mediante transporte público con la ciudad principal o central (el indicador es la existencia de un umbral mínimo de viajes cotidianos entre aquéllos y ésta o de por lo menos un servicio de transporte público), independientemente de su integración al aglomerado (continuo urbano)*. Por ello adiciona, respecto de los conceptos anteriores, una cuarta categoría: Municipios urbanizados, aunque en discontinuidad con la mancha urbana -o sea *no aglomerados*-.

Según proponemos para el estudio de caso, la red nacional de transporte público de pasajeros (con tarifas de corta y media distancia, también conocidos como “de cercanías”)³³ es una opción válida, frente a la no disponibilidad, insuficiencia o desactualización de estadísticas, oficiales o no (encuestas, conteos o censos, registros, etc.). Sus itinerarios y frecuencias nos señalan los distritos hasta los cuales, un piso básico de demanda cotidiana de viajes, justifica la presencia de, al menos una línea o ramal regular de aquélla condición, determinando su pertenencia al conjunto, definido como unidad funcional.

- » Metápolis: Se ubica en una escala intermedia entre los conceptos anterior y posterior, extendiéndose allende la región metropolitana, hasta los extremos de urbanización que, localizados por fuera de sus bordes -o sea sin disponibilidad de servicios de transporte público de corta y media distancia que lo vinculen con la ciudad central- se relacionan funcionalmente con ella, a partir de un conjunto específico de fenómenos y relaciones sociales, económicas y político-administrativas (Ainstein et al. 2010). Ello ha sido posible gracias a las TICs, la disponibilidad de automóvil particular, combinada con la existencia de vialidades rápidas y/o, en ciertos casos -particularmente en países desarrollados- de trenes de alta velocidad, e incluso transporte aéreo (*charters*, aerolíneas de bajo costo, etc.).
- » Región Urbana y Megalópolis: La *región urbana* describe el encadenamiento más o menos compacto de aglomeraciones y ciudades, en tanto que el concepto de *megalópolis* es específico para nombrar el fenómeno de urbanización verificado sobre grandes extensiones (vg.: centenas de Km). En el estudio de caso, a diferencia de otros, como el norteamericano, la misma se encuentra en proceso de consolidación.

La generación de conocimiento conceptual, del tipo del presentado en este trabajo, entendemos puede resultar de utilidad, con vistas a la concreción de la necesaria *coordinación* y mejor aún, la *integración* jurisdiccional e institucional metropolitanas³⁴. Sin embargo admitimos que es apenas un instrumento parcial dentro del complejo proceso de producción de la ciudad. La enorme tarea de gestionarla y de paliar y solucionar los problemas existentes, dependerá -amén de conocer sus términos territoriales y sociodemográficos³⁵- de la justa ponderación de fuerzas y estratégica negociación con todos los actores involucrados.

NOTA DE LA AUTORA. Este trabajo, cuya primera versión data de la década de los 90 y que en sucesivas revisiones fue completado y mejorado, logró en los últimos años incidir en la consideración oficial más cabal de la composición regional metropolitana, al menos a en la órbita de gestión del transporte.

33. Concretamente mediante la localización de las cabeceras de los servicios de transporte ferroviario y automotor colectivo que, con tarifas de corta y media distancia, conectan la ciudad central (CABA) con los Municipios aledaños.

34. A este respecto y para nuestro estudio de caso, Pírez (2006) sostiene que el transporte metropolitano de Buenos Aires, no está descoordinado, en tanto existe una coordinación de hecho, ejercida por el gobierno nacional, el que impone su mayor poder real sobre el territorio donde se yuxtaponen su competencia, la del gobierno provincial y las de los Municipios.

35. Es oportuna al respecto citar a Milton Santos (1995:18) quien señala la falacia de pensar en “regiones de cosas”, poniendo el énfasis en las obras públicas, cuando lo esencial estriba en la población a la cual están dirigidas y con prescindencia de la cual, la región no existe.

Al margen de la difusión vía publicaciones, tuvo peso definitorio la presencia de una colega geógrafa, contratada por el MINPLAN (Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios), integrando el equipo de profesionales a cargo de la INTRUPUBA (2011). Conociendo la literatura producida (1994 y 1999), propuso que el citado estudio considerara la composición distrital resultado de nuestra investigación.

Sin embargo a pesar de que en la edición impresa del citado estudio se presenta por primera vez (p. 27) la inclusión de un mapa de la RMBA con los 44 distritos constitutivos (43 municipios más la CABA), en el texto respectivo (p.26), se omite la mención de uno de ellos (Navarro, cuya pertenencia según explicamos, se justifica por alojar en su territorio la cabecera de una línea de transporte colectivo de pasajeros de jurisdicción nacional). Este error se reitera en los considerandos del área bajo la órbita de la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM), creada en 2012. http://transporte.gov.ar/content/comunicados_SEAPROBLACREACIN_1408659413/ (que por las dificultades de consenso entre las diversas esferas de gobierno, con administraciones por entonces de diferente signo político, no llegó a cumplir con el rol previsto).

Asimismo en un artículo relativo a movilidad y transporte en nuestra metrópolis (Brennan, 2011: 25), que forma parte de la compilación para América Latina editada por la Corporación Andina de Fomento –CAF- también se registra la cita de nuestro primer trabajo relacionado al tema (y expuesto en el CLATPU Buenos Aires, 1994).

Siglas y acrónimos utilizados:

- » Arg. : Argentina.
- » AMBA: Área Metropolitana de Buenos Aires.
- » CABA: Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- » EPH Encuesta Permanente de Hogares, INDEC.
- » GBA: Gran Buenos Aires.
- » GLP Gran La Plata.
- » INDEC: Instituto Nacional de Estadística y Censos.
- » INTRUPUBA: Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires
- » PBA: Provincia de Buenos Aires.
- » Pcia.: Provincia.
- » PGBA: Partidos del Gran Buenos Aires.
- » RMBA: Región Metropolitana de Buenos Aires.
- » TICs: Tecnologías de Información y Comunicación.

Bibliografía

- » ABBA, A. (2010) *Metrópolis Argentinas. Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Buenos Aires: Café de las ciudades. Colección Territorio, 175 p.
- » AINSTEIN, L. (2008) A systemic approach to urban sprawl: distinguishing traits, underlying factors, emerging consequences and demanded public policies. En: Actas 44th. Congress of the International Society of City and Regional Planners (ISoCaRP). Dalian, China.
- » AINSTEIN, L., KAROL, J., Pastrana, E., Rajland, E. et al. (2005) Estructuración institucional para la planificación y gestión integradas del aglomerado urbano de Buenos Aires. CD. www.isuba.com.ar.
- » AINSTEIN, L., GUEVARA, T., KRALICH, S. y VILLADEAMIGO, J. (2010) Los procesos de reestructuración de Grandes Aglomerados: de configuraciones metropolitanas a regiones urbanas difusas. Actas VIII Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales. "Territorios y Territorialidades en Movimiento". Buenos Aires, Universidad – Fac. de Ciencias Económicas / Asoc. de Universidades Grupo Montevideo, 18 p.
- » ALLENDE LANDA, J. (1983) Crisis metropolitana y "enterprises zones". En *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, N° 56, pp. 37-50, Madrid.
- » ARGENTINA. MIN. DE ECON. Y PROD. INDEC (INSTITUTO NAC. DE ESTADÍSTICA Y CENSOS) (2003) ¿Qué es el Gran Buenos Aires? Buenos Aires, 12 p. <http://www.indec.gov.ar/nuevaweb/cuadros/1/folleto%20gba.pdf>
- » ARGENTINA. INDEC. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (1998) Censo '91. Serie D n° 4. El concepto de localidad: definición, estudios de caso y fundamentos teórico metodológicos. Por César Vapñarsky, Buenos Aires, 208 p.
- » ARGENTINA. INDEC. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (1991) *Conurbano bonaerense: aproximación a la determinación de hogares y población en riesgo sanitario, a través de la EPH* (dir. Camila Morano).
- » ARGENTINA. INDEC. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS. Censo Nacional de 1980. Resultados Definitivos. Buenos Aires.
- » ARGENTINA. INTRUPUBA (2011) *Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA)*. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Transporte. Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires. Buenos Aires.
- » ARGENTINA. MINISTERIO DE ECONOMÍA. SETOP (1972) *Estudio Preliminar del Transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Bs.As., 2 vol.
- » ARGENTINA. Ministerio de Economía (1993) Proyecto ST-PNUD ARG 92/018. Apoyo a la creación de la ATAM. Anexo 4. s/p. (23 p). Bs. As., mimeo.
- » ARGENTINA. MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS (1992) Acta Acuerdo Anteproyecto de Ley de Creación de la Autoridad del Transporte del Área Metropolitana (ATAM). Anexo II. Buenos Aires.
- » ARGENTINA. MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS. 1987. Decreto N° 1029. Buenos Aires, Junio 23.

- » ARGÜELLO, J. (2002) La frontera nueva de la ciudad real. En: Clarín, Buenos Aires, junio 10, p. 16.
- » ASCHER, F. (2004) *Los Nuevos principios del urbanismo*. Madrid, Alianza.
- » BEAUJEAU GARNIER, J. y CHABOT, G. (1970) *Tratado de Geografía Urbana*. Barcelona, V. Vives, 580 p.
- » BERRY, B. (1980) Urbanization and Conterurbanization in the United States". En *Annals AAPSS (American Academy of Political and Social Science)*, N°. 451: 1-13, Philadelphia.
- » BLANCO, J. (2007) La red de autopistas en Buenos Aires y la reorganización del espacio metropo litano en la década de 1990. Estudio de un caso: el Acceso Norte ramal Pilar. Tesis de Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales, Bs. As., Universidad, Fac. de Filosofía y Letras.
- » BLANCO, J. y GUREVICH, R. (2002) Una geografía de las ciudades contemporáneas. En Alderoqui, S. y Penchansky, P. (comps.). *Ciudad y ciudadanos*. Buenos Aires, Paidós, pp. 67-93.
- » BOZZANO, H. (1993) Territorio y estructura urbana. Aporte metodológico para el análisis de la RM de Buenos Aires. En: *Actas de las I Jornadas Platenses de Geografía*. La Plata, Universidad, Fac. de Humanidades, Dto. de Geografía, 1995, vol. II, p. 99/112.
- » BRENNAN, P. (2011) Buenos Aires. En: *Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina*. Corporación Andina de Fomento, CAF (editor). Banco de Desarrollo de América Latina. Panamá, 19-35.
- » CABRALES BARAJAS, L. F. (coord.) (2002) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara, Universidad -UNESCO.
- » CARIDE, H. E. (2000) El pulpo, la mancha y la megalópolis. El urbanismo como representación. Buenos Aires, 1927-1989. Seminario de Crítica N° 104. Bs. As., Universidad, FADU, Inst. de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, 38 p. <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0104.pdf>
- » CASTELLS, M. (1996) *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. Vol. 1. La sociedad red. Madrid, Alianza. 590 p.
- » CASTELO, C. (2007) *Vidas perfectas. Los countries por dentro*. Buenos Aires, Sudamericana.
- » CICOLELLA, P. (1999) Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *Eure*, vol.25, n° 76, Sgo. de Chile, pp. 5-27.
- » CÓMO SERÁ LA DESCENTRALIZACIÓN POR REGIONES QUE PROPONE SCIOLI (2010) *La Política Online*, La Plata, Octubre 20. <http://www.lapoliticaonline.com/noticias/val/68733/como-sera-la-descentralizacion-por-regiones-que-propone-scioli.html>
- » CORAGGIO, J. L. (1987) *Territorios en transición: crítica de la planificación tradicional en América Latina*. Quito, Ciudad, 281 p.
- » DAVIS, M. (2007) *Planet of slums*. N. York, Verso, 200 p.
- » DE MATTOS, C. (1996) Avances de la globalización y nueva dinámica metropolitana: Santiago de Chile 1975-1995. En: *Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, Eure* Vol. XXII N° 65, Santiago, junio '96, p. 39-63.
- » DE MATTOS, C., PÉREZ RIFFO, L. (2005) Globalización, redes, nodos y

dinámica metropolitana. El Gran Santiago en los noventa. En: DE MATTOS, C. FIGUEROA, O. y otros. *Gobernanza, competitividad y redes*. Santiago, Chile, pp 31-64.

- » DERRUAU, M. (1981) *Tratado de Geografía Humana*. Barcelona, V. Vives, 1981.
- » DUCCI, M. E. (1998) Santiago, una mancha de aceite sin fin? ¿Qué pasa cuando la ciudad crece indiscriminadamente? En: *Eure*, vol. 24 nº 72, Santiago de Chile.
- » DUPRAT, J. (1986) La región del Área Metropolitana de Buenos Aires. En: *Cuadernos del AMBA nº 1.*, Buenos Aires, p. 11/24.
- » FACELLO, L. (1996) El uso del automóvil en la circulación urbana y sus consecuencias para el medio ambiente. Actas VIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU). Curitiba, p.1156-1166.
- » FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1993) La metrópoli como espacio de la crisis global. En: *Economía y Sociedad nº 8*, Madrid, p. 9/45.
- » FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2006) *El tsunami urbanizador español y mundial*. Virus, Madrid, <http://habitat.aq.upm.es/b/n38/arfer.html>
- » FIGUEROA, O. (2005) Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América. En: *Eure* vol. 31 nº 94, Santiago, P. Universidad Católica de Chile, p. 41-53.
- » GALEANO, E. (1999) *La escuela del mundo al revés*. Buenos Aires, Catálogos.
- » GAKENHEIMER, R. (1998) Los problemas de movilidad en el mundo en desarrollo. En: *Eure*, vol. 24 nº 72, Santiago, 27 p.
- » GARCÍA, E., MOLINA, P., RODRÍGUEZ, E. (2008) La ciudad global, polarización social y metástasis urbana: el caso de Madrid. Ponencia presentada en el Seminario “Después del neoliberalismo: ciudades y caos sistémico”, Museu d’Art Contemporani de Barcelona (MACBA), Noviembre.
- » GARCÍA PALOMARES, J. C. (2008) Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. En: *Eure* vol. 34 nº 101, Santiago, P. Universidad Católica de Chile, p. 5-24. <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v34n101/arto1.pdf>
- » GEDDES, P. (1915) *Cities in evolution*. Williams y Norgate, London.
- » GEISSE, G., CORAGGIO, J. L. (1972) Áreas metropolitanas y desarrollo regional. En: Geisse, G. Y Hardoy, J. (comps.) *Políticas de desarrollo urbano y regional en América Latina*. Buenos Aires, SIAP.
- » GOTTMANN, J. (1957) Megalopolis, or the Urbanization of the North-Eastern Seaboard. *Economic Geography*. vol. 33, nº 3, July, p. 189-200.
- » GOTTMANN, J. (1960) *Megalopolis*. Berkeley & Los Angeles, University of California Press.
- » GOUVEA, R. G. (1998) Modelo institucional para a gestão de sistemas metropolitanos de transportes públicos. Actas electrónicas del IX Congreso Latinoamericano de Transporte Público, Guadalajara.
- » GUTIÉRREZ, A., REARTE, J. (2003) A la región metropolitana por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires. En Actas XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. Bogotá.
- » HALL, P. (1998) Las ciudades del mañana. *Historia del urbanismo del Siglo XX*. Barcelona: Del Serbal.

- » INDA, E. (2008) La vivienda obrera en la formación del Gran Buenos Aires. En *Carta Informativa* N° XVIII. San Justo, Provincia de Buenos Aires, Junta de Estudios Históricos, Universidad de La Matanza, p. 15-32.
- » KOWARICK, L. (1996) Expoliación urbana, luchas sociales y ciudadanía: retazos de nuestra historia reciente. En: *Estudios Sociológicos de El Colegio Mexiquense*, Vol. XIV, N° 42, Zinacantepec, set-dic., p.729/43.
- » KRALICH, S. (2009 a) La accesibilidad en la ciudad dual. El caso de la RMBA, 17 p. *Revista Urbanística PVS*, Periódico internacional de cultura y planificación urbanística en países en vías de desarrollo. Roma, Universitá de La Sapienza.
- » KRALICH, S. (2009 b) Procesos de urbanización y movilidad cotidiana en la ciudad *posfordista*. El caso de la RMBA. X Jornadas Argentinas de Estudios de Población. AAPEA-Fac. de Cs. Económicas y de la Admin. Univ. Nac. de Catamarca. San Fdo. del Valle de Catamarca. En CD Rom.
- » KRALICH, S. (1999) Aptitud de la red de transporte urbano para la delimitación de metrópolis en expansión. En: Actas del V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. Toluca, Univ. Autónoma de México, Fac. de Planeación Urbana y Regional, 24 p. En CD Rom.
- » KRALICH, S. (1998) El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. En: *Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, Eure*, Vol. XXIV, N° 71, marzo. Santiago, p. 37/56.
- » KRALICH, S. (1994) La ciudad funcional y el ámbito geográfico del transporte urbano de pasajeros. 12 p. En: *Memorias del VII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU)*. Buenos Aires, Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Transporte, Comisión Nac. de Transporte (CONTA), Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, vol. II, p.V.43/54.
- » LIMONAD, E. (1998) Fim de século, novos padrões de urbanização, novas tecnologias: algumas considerações. Bs. As., Universidad, Inst. G. Germani, 7 p.
- » LINDON VILLORIA, A. (1997) De la expansión urbana y la periferia metropolitana. Documento de trabajo n° 4. Toluca, El Colegio Mexiquense, 21 p. http://www.cmq.edu.mx/venta-de_publicaciones.html?page=shop.product_details&flypage=flypage.tpl&product_id=234&category_id=18
- » MARTINS, J., SANTOS, M. P.S (1991) O papel oculto do transporte no espaço subdesenvolvido. En: FIGUEROA O. et al (eds.). *Actas V Congreso Latinoamericano de Transporte Público*. Santiago, IV.19/27.
- » MARTNER P., C. (1998) Sistemas de transporte y reorganización de los mercados regionales de trabajo. En: Caravaca, I. et al (eds.) (1998) *Globalización y territorio. Mercados de trabajo y nuevas formas de exclusión*. Huelva, Universidad, p. 271-287.
- » MESSERE M. R., HOSZOWSKI, A. E (1994) Agrupamiento de los Partidos del conurbano bonaerense. Buenos Aires, Congreso Nacional de Estudio del Trabajo, ASET (ponencia N° 38 bis).
- » MIGNOT, D., Aguilera, A., Bloy, D (2007) Subcentros en las metrópolis francesas, identificación e impacto sobre la movilidad. En: Villarreal G., Diana R y Mignot, D. (coords.) *op. cit.*, p. 47-73.
- » MUMFORD, L. (1966) *La ciudad en la historia: sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Buenos Aires: Infinito, 2 vol.
- » OSZLAK, O. (1991) *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Buenos Aires, CEDES-Humanitas, 304 p.

- » PIÑEIRO, C. (2007) *Las viudas de los jueves*. Buenos Aires, Alfaguara.
- » PÍREZ, P., Labanca, F. (2008) El gobierno Federal como gobierno metropolitano. En: Informe digital metropolitano N° 54. Buenos Aires, Fundación Metropolitana, 4 p. www.metropolitana.org.ar/idm/idm_54/idm_54_nota_04.html
- » PÍREZ, P. (2006) La problemática de la gestión. En: Atlas de Buenos Aires. Buenos Aires, Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica. www.atlasdebuenosaires.gov.ar
- » PÍREZ, P. (1994) Buenos Aires metropolitana. Política y gestión de la ciudad. Bs. As. Centro Editor de América Latina, 185 p.
- » PREVOT SCHAPIRA, M. F. (2002) Buenos Aires en los años 90: metropolización y desigualdades. En *Eure*, vol.28, n.85, Santiago de Chile, p. 31-50.
- » ROBERT, F. (1998) La Gran Muralla: Aproximación al tema de los barrios cerrados en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires, FCS, Inst. G. Germani, 10 p.
- » ROJAS, P. (2007) *Mundo privado: historias de vida en countries, barrios y ciudades cerradas*. Buenos Aires, Planeta-Seix Barral, 335 p.
- » SALGUEIRO, T. B. (1992) *A cidade em Portugal*. Porto, Afrontamento, 440 p.
- » SANTOS, M. (1995) Territorios, redes y regiones. En: Actas de las I Jornadas Platenses de Geografía. La Plata. Universidad, Fac. de Humanidades, Dto. de Geografía, vol. I, p. 18/23.
- » SASSEN, S. (1999) *La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio*. Buenos Aires, EUDEBA.
- » SCHEINSOHN, M., CABRERA, C. (2012) Reconfiguración de la estructura social urbana en los procesos de reestructuración de regiones urbanas globales: el caso de la Aglomeración Buenos Aires. En: Ainstein, Luis (Comp.) *Estructuración Urbana, Institucionalidad y Sustentabilidad de Ciudades Metropolitanas y Regiones Difusas. Miradas comparadas sobre Buenos Aires / Londres / Los Ángeles / París / Tokio y Toronto*. Buenos Aires, EUDEBA.
- » SERRANO MARTINEZ, J. M. (1996) *Configuración territorial del área metropolitana de Murcia a finales del siglo XX*. Murcia, Universidad, 508 p.
- » SVAMPA, M. (2006) *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Buenos Aires, Biblos, 282 p.
- » THOMSON, I. (2002) Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el transporte público: una investigación preliminar en ciudades de América Latina. *Revista CEPAL-ECLAC* N° 41. Santiago de Chile, 38 p.
- » TORRES, H. (2001) Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. En *Eure*, vol.27, n.80, Santiago de Chile, p. 33-56.
- » TORRES, H. (1986) El mapa social del AMBA entre 1960 y 1980. Políticas de vivienda y políticas de transporte. En Actas Congreso Latinoamericano de Áreas Metropolitanas. Buenos Aires (14 p).
- » ULTRAMARI, C., MOURA, R. (orgs.) (1994) *Metrópole. Grande Curitiba: teoría e prática*. Curitiba, IPARDES, 154 p.
- » UNIKEL, L. et al. (1987) *El desarrollo urbano en México*. El Colegio de México.
- » VAPÑARSKY, C. (1984) Aportes teórico - metodológicos para la determinación censal de localidades. Cuadernos del CEUR n° 11, Buenos Aires 2º ed.
- » VAPÑARSKY, César (2004) Cuando el caos caracteriza la división oficial del

territorio del estado. A propósito de los municipios argentinos. En: *Scripta Nova*, Barcelona Vol. VIII, n° 162, 1° de abril. www.ub.es/geocrit/sn/sn-162.htm

- » VILLARREAL G., D. R., MIGNOT, D. (Coords.) (2007) *Meropolización, concentración económica y desigualdades espaciales en México y Francia*. México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, División Ciencias Soc. y Humanidades. Colecc. Teoría y Análisis, 263 p.
- » VIDAL KOPFMANN, S. (2009) Fragmentación Socio-espacial en la Periferia de la Región Metropolitana de Buenos Aires. En *Journal of Latin American Geography* – Vol. 8, N° 1, p. 79-97.

Susana Kralich / skralich@educ.ar

Profesora y Licenciada en Geografía; Facultad de Filosofía y Letras (FFYL) UBA. Especialista en Transportes Terrestres (Facultad de Ingeniería, Universidad Politécnica de Madrid). Miembro de la Carrera del Investigador (CONICET). Profesora Titular cátedra de Transporte Urbano y Regional, Maestría en Planeamiento Urbano Regional (Facultad de Arquitectura y Urbanismo –FADU- UBA).

ANEXOS

Cuadro 3. GBA-AMBA-RMBA. Composición jurídico-administrativa y datos geodemográficos (1991-2001). * ** y *** Incluyen secciones isleñas de 24 km² (SF), 184 km² (T) y 1,84 km² (LP). Por ello el cálculo de la densidad urbana habría de efectuarse sobre el área continental (2,5% en SF y 59% en TI). En negrita: nuevos Municipios, y preexistentes, cuya área se modificó en los años '90 (Proyecto Génesis 2000). Fuentes: Argentina. INDEC, Cen. 2001; Arg. INDEC, 1995. *Anuario Estadístico de la Rca. Arg.*, e Instituto Geográfico Militar (IGM), hoy Instituto Geográfico Nacional (IGN).

* Tener presente que este Municipio, denominado como tal, desaparece en 1994, para dar nacimiento, en su reemplazo, a la tríada J.C. Paz, Malvinas Argentinas y San Miguel (Ley 11.551).

Conjunto	Distrito	Sup. km ² 1991	Sup. km ² 2001	Población 1991	Población 2001	Hab/Km ² 1991	Hab/Km ² 2001
GBA (25)	Ciudad de Bs. As.	200	200	2960976	2.725.488	14.805	13.627
PGBA(24)	Almirante Brown	122	122	450.698	512.517	3.694	4.201
	Avellaneda	55	55	344.991	327.618	6.273	5.957
	Berazategui	188	188	244.929	287.207	1.303	1.528
	E. Echeverría	377	120	275.793	243.485	732	2.029
	Ezeiza	//	223	//	116.006	//	520
	Florencio Varela	206	190	254.997	346.223	1.238	1.822
	Gral. San Martín	56	56	406.809	400.718	7.264	7.156
	Morón	131	56	643.553	305.687	4.913	5.459
	Hurlingham	//	36	//	171.399	//	4.761
	Ituzaingó	//	39	//	156.301	//	4.008
	Gral. Sarmiento*	196	//	652.969	//	3.331	//
	José C. Paz	//	50	//	229.241	//	4.585
	Malvinas Argentinas	//	63	//	289.798	//	4.600
	San Miguel	//	80	//	251.299	//	3.141
	La Matanza	323	323	1.121.298	1.251.595	3.472	3.875
	Lanús	45	45	468.561	451.067	10.412	10.024
	Lomas de Zamora	89	89	574.330	587.795	6.453	6.604
	Merlo	170	170	390.858	468.452	2.299	2.756

	Moreno	180	180	287.715	379.370	1.598	2.108
	Quilmes	125	125	511.234	516.404	4.090	4.131
	San Fernando*	924	924	144.763	150.008	157	162
	San Isidro	48	48	299.023	289.889	6.230	6.039
	Tigre**	360	360	257.922	300.411	716	834
	3 de Febrero	46	46	349.376	334.889	7.595	7.280
	Vicente López	39	39	289.505	272.072	7.423	6.976
	ST PGBA (24)	3680	3627	7.969.324	8.639.451	2.166	2.382
	ST GBA (25)	3880	3827	10930300	11.364.939	2.817	2.970
AMBA(33)	Cañuelas	1200	1203	30.900	42.226	26	35
	Escobar	277	277	128.421	177.579	464	641
	Gral. Rodríguez	360	360	48.383	67.316	134	187
	La Plata***	926	926	541.905	560.666	585	605
	Marcos Paz	470	470	29.104	41.651	62	89
	Presidente Perón	//	120	//	60.027	//	500
	Pilar	352	355	130.187	231.139	370	651
	San Vicente	740	666	74.866	44.153	101	66
	ST. PAMBA (32)	8005	8004	8953090	9864208	1.118	1.232
	ST. AMBA (33)	8205	8204	11914066	12589696	1.452	1.535
RMBA(44)	Berisso	135	135	74.761	79.557	554	589
	Campana	982	982	71.464	82.731	73	84
	Cnel. Brandsen	1130	1130	18.424	22.339	16	20
	Ensenada	101	101	48.237	51.070	478	506
	Exaltación de la Cruz	662	662	17.072	24.019	26	36
	Gral. Las Heras	760	760	10.987	12.799	14	17
	Lobos	1740	1740	30.788	32.817	18	19
	Luján	800	800	80.645	90.816	101	114
	Mercedes	1050	1050	55.613	58.341	53	56
	Navarro	630	630	13.764	15.711	22	25
	Zárate	1202	1202	91.600	100.461	76	84
	ST. PRMBA (43)	17597	17196	9466445	10434869	538	607
	T RMBA (44)	17397	17396	12427421	13.160.357	714	757

Cuadro 4. Partidos de la Provincia de Buenos Aires por los que circulan servicios de transporte público de pasajeros, de jurisdicción nacional, con tarifas de corta y media distancia. Referencias: 74: línea ómnibus de corta distancia. 129: línea ómnibus de media distancia. F: Ferrocarril. * servicio ferroviario interurbano. FM: ex FC Gral. Mitre (TBA). FBN: ex FC Gral. Belgrano Norte (Ferrovías). FBS: ex FC Gral. Belgrano Sur (ex TMB, ex UGOFE). FR: ex FC Roca (ex TMR). FS: ex FC Gral. Sarmiento (exTBA). FSD: FC diferencial, ramal Pto. Madero-Castelar (TBA) hoy Once-Castelar, prestado por FS (ex TBA). FR: ex FC Gral. Roca FSM: ex FC Gral. San Martín (ex TMS, ex UGOFE). FSR: Ramal Haedo-Sta. Catalina-J.Mármol/ ex FC Sarmiento, hoy FR –FC Roca. FU: ex FC Gral. Urquiza (Metrovías). TDC: Ex Tren de la Costa. Fuente: *Elaboración personal sobre datos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), 2009/2012.*

Nº Orden	Jurisdicción	Servicios transporte de pasajeros (líneas de ómnibus y ramales ferroviarios).
1	Almirante Brown	51, 74, 79, 148, 160, 165, 177, 179, FR, FSR.
2	Avellaneda	10,17, 20, 22, 24, 33, 45, 51, 74, 79, 85, 93, 95, 98 100, 129, 148, 154, 159, 178, 195, FR.
3	Berazategui	98, 129,148, 159, 178, 195, FR.
4	Berisso	FR* (actualmente no presta servicios para pasajeros).

5	Campana	194, FM*.
6	Cañuelas	51, 88, FR*.
7	Cnel. Brandsen	51, 129, FR*.
8	Ensenada	FR* (actualmente no presta servicios para pasajeros).
9	Escobar	60, 176, 194, FM.
10/1	E. Echeverría/Ezeiza	31, 51, 53, 86, 91, 165, FR.
12	Exaltación de la Cruz	57, FM*.
13	Florencio Varela	79, 98, 129, 148, 159, 178, 195, FR.
14	Gral. Las Heras	87, 88, 136, FS*.
15	Gral. Rodríguez	57, FS*.
16	Gral. S. Martín	57, 78, 87, 111, 123, 127, 161, 169, 176, FM-FU.
17/ 9	Ex G.Sarmiento (Malv. Arg./S.Miguel/JC. Paz)	53, 57, 87, 163, 176, 182, 194, FB-FSM-FU.
20	La Matanza	1,2,28,36,46,49,57,53,55,56,63,80,86,88,91,92,96,97, 103, 113, 126, 136, 153, 161,163,166,172,174,180,181,182,185,193, FS- FBS-FSR.
21	Lanús	9, 15, 20, 28, 32, 33, 37, 45, 51, 53, 74, 75, 79, 85, 100, 112, 128, 129, 135, 154, 158, 160, 165, 177, 178, 179, 188, FR-FBS.
22	La Plata	129, 195, FR.
23	Lobos	88, FS*.
24	Lomas de Zamora	20, 21, 28, 31, 33, 51, 53, 74, 79, 117, 160, 165, 177, 179, 188, FR-FSR.
25	Luján	57, FS*
26	Marcos Paz	88, 136, FS*.
27	Mercedes	57, FS*.
28	Merlo	57, 96, 136, 153, FS-FBS.
29	Moreno	57, FS.
30/2	Morón / Ituzaingó / Hurlingham	1,53,57,97,123,135,136,153,163,166,174,181,182,FS-FD-FSM-FU-FSR.
33	Navarro	136
34	Pilar	57, 176, FB-FSM-FBN.
35	Quilmes	22, 79, 85, 98, 129, 148, 159, 178, 195, FR.
36	San Fernando	21, 60, 87, 127, 194, FM-TDC.
37	San Isidro	15,21,57,60, 71, 78, 87, 127, 130, 140, 168,184,194, FM-FBN-TDC.
38/9	San Vicente /Presidente Perón	51, 79, FR*.
40	Tigre	15, 21, 57, 60, 87, 127,176, 194, FM-FBN-TDC.
41	3 de Febrero	1, 46, 53, 57, 88, 96, 105, 123, 124, 135, 136, 146, 153, 161, 163, 166, 169, 172, 174, 175, 176, 181, 182, FSM-FS-FU.
42	Vicente López	15, 19, 21, 29, 41, 57, 59, 60, 67, 68, 71, 93, 130, 133, 140, 151, 152, 161, 168, 184, 194, 111, 127, 194, FM-FBN-TDC.
43	Zárate	194, FM*.