

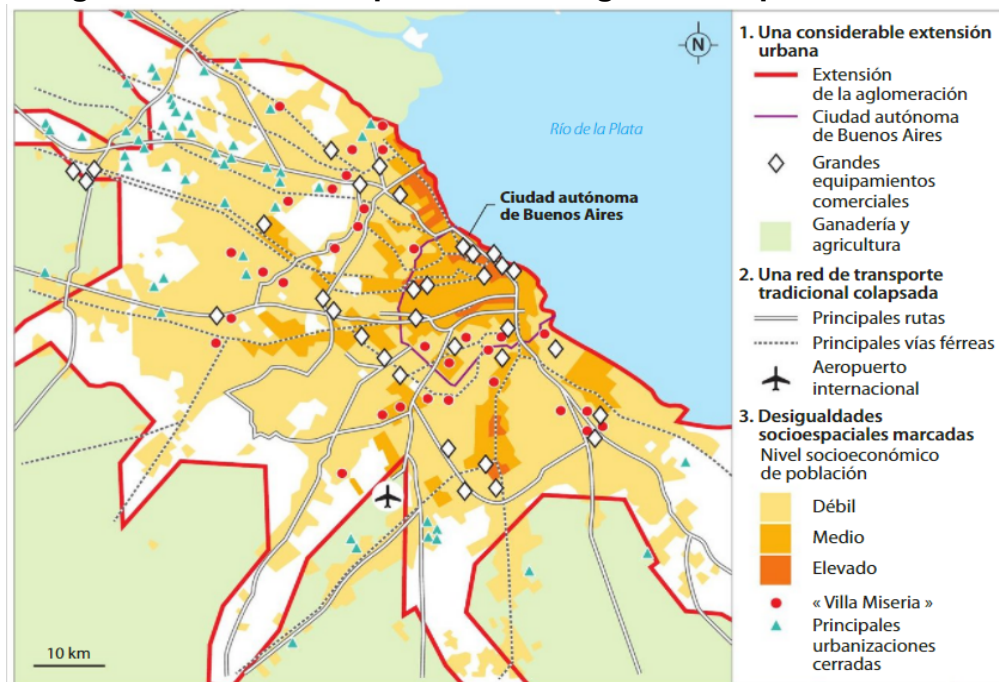
BUENOS AIRES: UNA METRÓPOLI MUNDIAL

Documents pour la classe

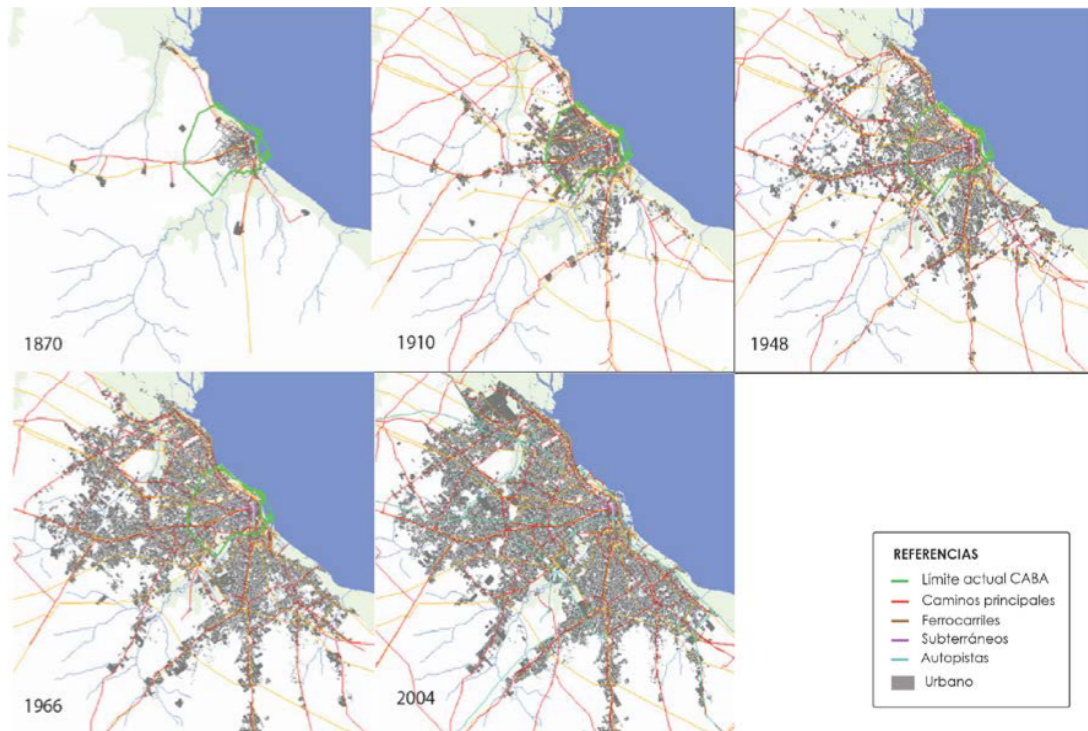
I. FENÓMENO METROPOLITANO Y SUS EFECTOS EN EL TERRITORIO

Vocabulario: *metrópolis fluvial, corredor Buenos Aires-Rosario, urbanización, metropolización, villa miseria, urbanización cerrada, Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)*

Documento 1. Organización socio espacial de la Región Metropolitana de Buenos Aires



Documento 2. La urbanización sobre lo rural: “mancha de aceite” de 1870 a 2004



Fuente: AABA (2004)

GIUSTI, Mariana – PRIVIDERA, Guido https://inta.gob.ar/sites/default/files/urbanizacion_abierta-inta-ipaf_pampeana.pdf

Documento 3. El peso demográfico y económico de Buenos Aires

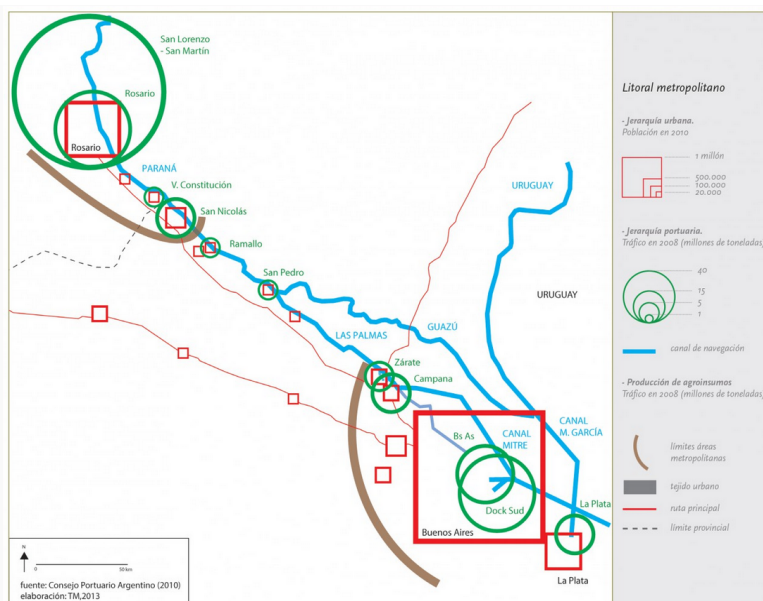
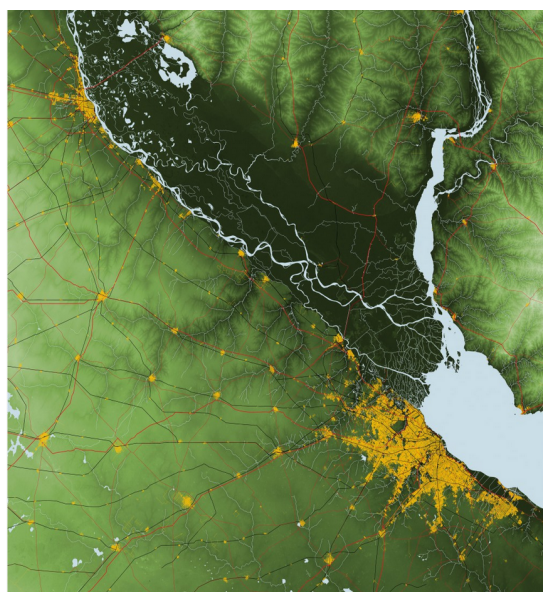
Según los resultados provisorios del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), el 37% de la población argentina vive en la RMBA. En el periodo 2001-2010 el número de habitantes de esta región ascendió en términos absolutos a alrededor de 1,8 millones, confirmando una tendencia histórica de concentración de alrededor de un tercio de la población nacional. Sin embargo, a semejanza de lo que sucede en las regiones metropolitanas más dinámicas, los diversos componentes territoriales de la RMBA mostraron una dinámica demográfica bien diferenciada. (...)

El peso económico de la RMBA en el contexto nacional se hace sentir aún más que el demográfico, siendo responsable de aproximadamente la mitad del PBI nacional. La importancia económica de la región, y especialmente de la CBA, se debe a que allí se concentran las oficinas de comando de la mayoría de las empresas industriales, comerciales y de servicios, y casi todas las sedes de los grupos económicos nacionales y extranjeros que operan en el país. Sin embargo, la RMBA continúa siendo también la principal aglomeración industrial. La CBA constituye el segundo distrito industrial del país (después de la provincia de Buenos Aires) y aún concentra casi el 16% de los locales y el empleo industrial nacional (y el 15% del valor agregado), reteniendo su importancia productiva e incluso recuperando parcialmente desde principios de los años noventa, las notables pérdidas de protagonismo industrial que venía experimentando desde mediados del siglo pasado

Fuente: Revista Urbanoamericana de urbanismo, n°8, 2012, página 2

https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/13011/08_00_Editorial.pdf

Documento 4. El corredor metropolitano entre Buenos Aires y Rosario: un espacio híbrido de la metropolización



Fuente: Observatorio metropolitano de Buenos Aires

<https://observatorioamba.org/planes-y-proyectos/cuenca-del-plata/investigaciones/el-corredor-metropolitano-entre-buenos-aires-y-rosario-un-espacio-hibrido-de-la-metropolizacion/ficha>

II. FRAGMENTACIÓN SOCIO-ESPACIAL

Vocabulario: urbanizaciones privadas, migración elitista, autosegregación, calidad del entorno, crecimiento suburbano, segregación socioespacial, desigualdades, barrio cerrado

Documento 5. Publicidad inmobiliaria de venta de una casa dentro de un barrio cerrado en el Pilar, Buenos Aires, octubre 2021

Attili & Bisso
Negocios Inmobiliarios

PILAR - Buenos Aires

+549 011-4986-7712
+549 011-5058-6476

Soñás. Buscás. Encontrás.

AGIN f i

Barrio Cerrado La Martinica

VENDE

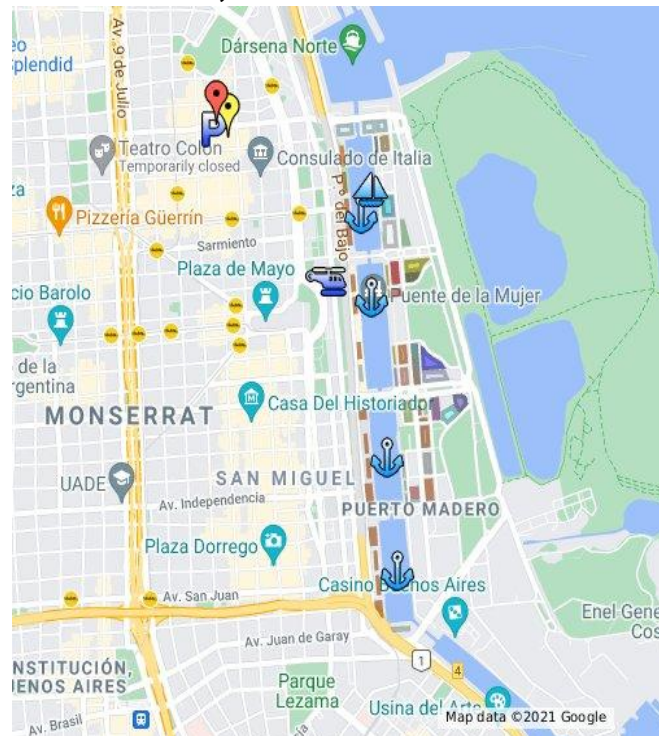


Código Web 10146

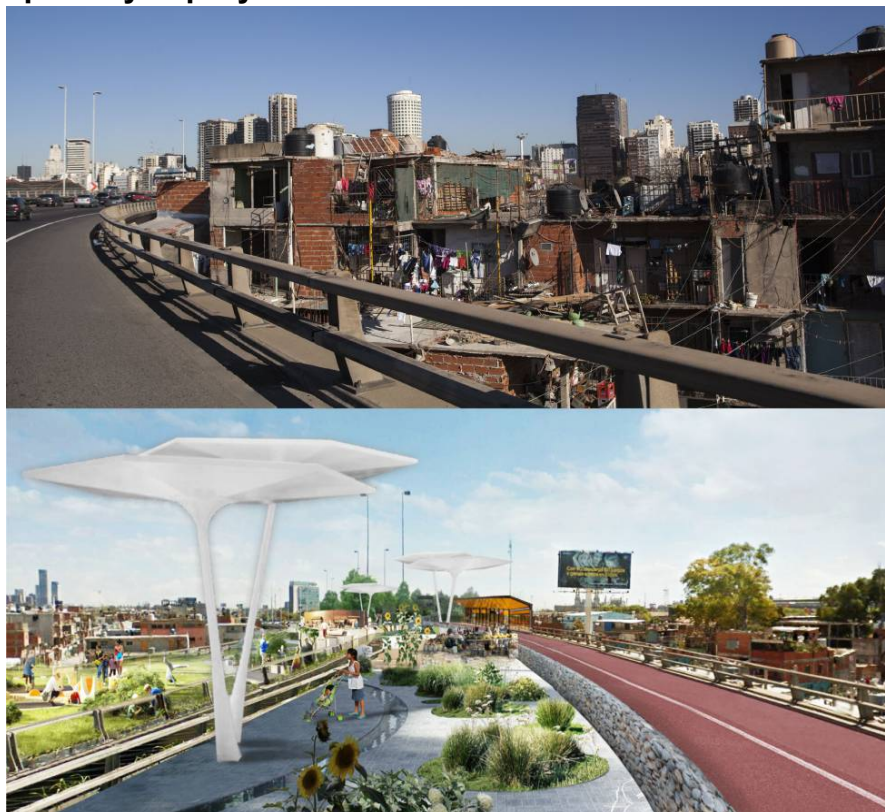
El primer paso a un Click

www.attili-bisso.com.ar 0230-4434932 info@attili-bisso.com.ar

Documento 6. Mapa Google, centro de Buenos Aires, noviembre de 2021.



Documento 7 y 8: El barrio pobre Villa 31 y el barrio rico de la Recoleta, símbolo del contraste socioespacial y el proyecto de renovación del barrio Villa 31



Fuente: le petit Journal.com, 31/07/2017

Documento 9. Segregación residencial y apropiación del espacio: La migración hacia las urbanizaciones cerradas del Área metropolitana de Buenos Aires (Argentina)

“A partir de la década de los años 90, un nuevo fenómeno urbano irrumpe en la estructura territorial del Área Metropolitana de Buenos Aires: la construcción de urbanizaciones privadas destinadas a los sectores de población de mayores ingresos. Esta nueva forma de producción del espacio urbano ha generado, por un lado, una corriente migratoria de familias jóvenes hacia la periferia metropolitana, más específicamente hacia los partidos que componen el denominado "tercer anillo" de la región; y por otro, ha creado en el interior de cada uno de ellos, un conjunto de enclaves cercados que evidencian un creciente proceso de “auto segregación”... El crecimiento de la periferia metropolitana (...) Sin embargo y pese a los esfuerzos realizados en distintas épocas y en diferentes momentos políticos, el Área Metropolitana de Buenos Aires presenta un desarrollo no planificado que incide, indudablemente, en la calidad del entorno. En efecto, el crecimiento de la urbanización en forma espontánea muestra como resultado un parque habitacional de baja calidad edilicia; carencias en los servicios de infraestructura debido a la dispersión urbana y falta de equipamientos comunitarios básicos.”

Fuente: *Sonia Vidal-Koppmann*, Segregación residencial y apropiación del espacio: La migración hacia las urbanizaciones cerradas del Área metropolitana de Buenos Aires, (Argentina), Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona N° 94 (70), 1 de agosto de 2001

III. GESTIÓN URBANA Y DESAFÍOS

Vocabulario: movilidad, contaminación, residuos urbanos

Documento 10. Ley de Basura Cero: más de 14 años de metas incumplidas

En la Ciudad de Buenos Aires la basura es uno de los problemas estructurales más importantes. La ley 1854 de Gestión de los Residuos Urbanos (Basura Cero), sancionada en 2005, propone la progresiva reducción de la cantidad de basura que se entierra mediante el crecimiento de las industrias asociadas al reciclado y la reducción en la generación de residuos. Sin embargo, no se cumple. En septiembre de 2004 varios legisladores, con nuestro apoyo, el de la Cooperativa de Trabajo y Medio Ambiente El Ceibo y otros representantes del sector no gubernamental, presentaron el proyecto de ley de Basura Cero. (...) Desde entonces, continuamos reclamando su correcta implementación al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. A más de catorce años desde su sanción, la ley sigue sin respetarse. (...) No obstante, en 2017 se llegó a un 26% de reducción de residuos, es decir, no se cumplió ni siquiera el primer objetivo del plan.

Fuente: Greenpeace.org, página web consultada el 11 de diciembre de 2021

<https://www.greenpeace.org/argentina/involucrate/con-incineracion-no-hay-basura-cero/ley-de-basura-cero-mas-de-14-anos-de-metas-incumplidas/>

Documento 11. La pandemia, una pausa clave para repensar la estructura urbano-productiva del AMBA

La pandemia evidenció la necesidad de reducir la concentración de la industria y la población en el AMBA y de promover puertos alternativos al de Buenos Aires

La cuarentena impuesta para contener al COVID-19 y el brote reciente en asentamientos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), han disparado una serie de reflexiones sobre los limitantes del crecimiento urbano de esta región. Comienza a ser imperiosa la necesidad de generar una propuesta que reduzca la concentración de la industria y población en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y el primer cordón, promueva otros puertos además del puerto de Buenos Aires y fomente el crecimiento urbano planificado hacia el interior bonaerense.

El punto de partida es entender las causas subyacentes de la formación de los cordones bonaerenses, especialmente el primero, así como los límites estructurales de un crecimiento altamente concentrado y desorganizado como el que se experimenta desde la década del 80. A partir de este diagnóstico, este artículo propone una estrategia productiva para fomentar la apertura de industrias lejos de CABA y el primer cordón, un paso ineludible si queremos que el AMBA sea un área cada vez más habitable y no lo contrario. En ese sentido, se vuelve central la creación de dos ejes productivos en las rutas provinciales 6 y 41, apoyados en parques industriales, y la potenciación de puertos al norte y sur de CABA.

Fuente : periodico en línea, visiondesarrollista.org, escrito por Matías Battaglia 8 de junio de 2020
<https://www.visiondesarrollista.org/la-pandemia-una-pausa-clave-para-repensar-la-estructura-urbano-productiva-del-amba/>

Documento 12. Gestión de transportes y la movilidad

Ministerio de Desarrollo Urbano
Subsecretaría de Transporte

Buenos Aires
Gobierno de la Ciudad

Buenos Aires

Centro político, administrativo, económico y financiero del país.
Convergen redes de transporte regionales, nacionales y de vinculación internacional.
Se localizan terminales ferroviarias, aéreas, de buses y el principal puerto del país.
Diariamente recibe 3.2 millones de personas provenientes del GBA, que duplican su población,
1.3 millones de vehículos por día ingresan por sus accesos.

En los últimos años, se verifica un incremento en el uso del automóvil particular en detrimento del transporte público.

Ministerio de Desarrollo Urbano
Subsecretaría de Transporte

Políticas

El Transporte es parte esencial del desarrollo urbano.

Las acciones sobre el esquema de movilidad están dirigidas a:

- Optimizar el transporte público.
- Desalentar el uso del automóvil particular.
- Mejorar la seguridad del peatón.
- Implementar red de ciclovías y bicisendas.
- Reducir los índices de siniestralidad vial y de contaminación ambiental.
- Estudiar el uso de energías alternativas en el transporte público.
- Incorporar recursos tecnológicos para la gestión del transporte y el tránsito.

Fuente: <http://www.institutoivia.com>, consultado el 15 de noviembre 2021
[http://94.23.80.242/~aec/ivia/Movilidad%20en%20la%20Ciudad%20de%20Buenos%20Aires%20\(Arq.%20Eduardo%20Moreno,%20Subsecretario%20de%20Transporte\).pdf](http://94.23.80.242/~aec/ivia/Movilidad%20en%20la%20Ciudad%20de%20Buenos%20Aires%20(Arq.%20Eduardo%20Moreno,%20Subsecretario%20de%20Transporte).pdf)