



Código: PICYDT-EyA-03-2012

“DESARROLLO E INFRAESTRUCTURA: LA
BÚSQUEDA DE UNA METODOLOGÍA DE
ABORDAJE A TRES ESCALAS. UNA
APROXIMACIÓN AL OESTE DEL GRAN
BUENOS AIRES”

Director: NARODOWSKI, Patricio

Integrantes: SÁNCHEZ, Esteban; GOSPARINI, María F.
y DÍAZ ESTIGARRIBIA, Fernando (Auxiliar estudiante)

Año: 2014



Reseña de la investigación y resultados:

Introducción: hay una fuerte relación entre desarrollo e infraestructura. En la práctica todo modelo de desarrollo requiere de infraestructura y de su mantenimiento, a su vez, la infraestructura aparece en diversos enfoques como una variable explicativa del desarrollo regional. Por un lado la infraestructura, como otras políticas, sirve para resolver los problemas existentes surgidos del status quo, de un modo inercial. Es decir, las estrategias son consecuencia de la reproducción de una estructura económica que aún no pudo modificarse. Esta inercia responde a intereses, obviamente a los intereses de los sectores dominantes. Por otro lado, se producen demandas: las mismas responden a los objetivos de diversos actores dominantes o no (los sectores productivos, los sectores sociales, las constructoras, los funcionarios de los organismos de infraestructura, etc.) en las diversas escalas, pueden ser contradictorias y en general difíciles de satisfacer por completo.

Esta situación además, puede ser vista desde las distintas escalas. En concreto, en el nivel nacional importan los agregados y por ende la estabilidad macro, los grandes proyectos de infraestructura pueden dirigirse a solucionar problemas de la energía o del transporte de las exportaciones; en la escala provincial se priorizan cuestiones de conectividad y las urgencias del municipio; en la escala local hay muchos más actores, allí las contradicciones se hacen mucho más extremas.

Por ejemplo, en Moreno, desde el 2005 al 2012 se realizaron obras de infraestructura con fondos nacionales y provinciales por un monto de 650 millones, muy superior a lo sucedido en años anteriores. Sobresalieron las de viviendas y educación, mejoras y ensanchamiento de rutas, etc. pero el déficit en estos temas subsiste. No queda claro si esas eran prioridades del municipio y de los distintos actores sociales. En realidad, los métodos de programación, presupuestación y formulación de proyectos actualmente utilizados, eliminan el problema mediante mecanismos técnicos, supuestamente objetivos (Narodowski, 2011) y en realidad las decisiones finales se toman con mecanismos coyunturales, vinculados a la política o a otros eventos como situaciones extremas que pueden aparecer como consecuencia de decisiones tomadas, etc.

Como se verá luego, la estrategia local requiere de un modelo de desarrollo que de otra lógica a la infraestructura, ésta a su vez debe resolver coyunturas, contribuir a generar cambios estructurales, y además debe garantizar la estabilidad de un amplio abanico de intereses.

Para el abordaje, primero se plantea el enfoque teórico, dentro de la tradición de los teóricos de la dependencia y su versión urbana. Se retoma la hipótesis de trabajos anteriores (Narodowski, 2008) respecto a la incapacidad de los países subdesarrollados de romper, en las diversas escalas, con el viejo modelo de acumulación; es decir, se sigue priorizando lo inmobiliario-rentístico a la solución de los problemas existentes. Esto se observa con nitidez en el AMBA. En la segunda parte se caracteriza el municipio de Moreno, su estructura productiva, su situación social y se da cuenta de los principales cambios del partido en los últimos años en cuanto a la dinámica de su desarrollo.

Antecedentes teóricos: la discusión sobre la relación entre economía e infraestructura en América Latina estuvo durante la posguerra influenciada por la cuestión del desarrollo, el desarrollo regional y local, la cuestión urbana. En un principio, el debate se sintetizaba en las dos posiciones más fuertes, la relacionada con los intentos de planificación como respuesta al agravamiento de los problemas de vivienda, el deterioro de los servicios y de la infraestructura y la de los principales exponentes del pensamiento marxista dentro de la Teoría de la Dependencia. Los primeros —enmarcados en la CEPAL— se basaban en las posiciones

funcionalistas, pro-planificación y planteaban que la desarticulación regional, los problemas urbanos y la dependencia exterior eran características intrínsecas de las economías en desarrollo. En un nivel general, la insuficiencia de ahorro interno y la poca dinámica en la formación de capital, la importancia que las EMNs, sin control público, explican el origen de los problemas. La solución es superar la condición del subdesarrollo por medio de una planificación que permita la integración de los espacios nacionales mediante las localizaciones diversas a los núcleos exportadores tradicionales, a partir de estrategias no basadas en las decisiones de las clases dominantes (Melchior, 1972; CEPAL, 1969 en Utria, 1972). La planificación regional y urbana es fundamental en la medida de que ese proceso requerirá una estrategia basada en nuevas infraestructuras y en diversos estímulos a la desconcentración productiva, también la descentralización administrativa es una condición necesaria (Coraggio y Geisse, 1972). Esta visión ha sido aplicada al GBA por Hardoy (1972).

Por otro lado, en oposición, surge el enfoque dependentista mencionado. En realidad, se trata de la tradición iniciada por Henri Lefebvre en la que cuenta fundamentalmente la relación entre formas de urbanización y modo de producción, a partir de la idea de que cada etapa histórica da lugar a un tipo de ciudad. Cardoso (1971), Oliveira (1972), Kowarick (1975) sostienen de un modo similar, que la ciudad se fue conformando en nuestros países como una consecuencia del sistema de dominación y la estructura económica dependiente. Esto significa que sistema productivo y de intereses existentes, el tipo de propiedad, la estructura impositiva y la organización institucional, condicionan la planificación y específicamente la infraestructura urbana, las estrategias más bien validaron el modelo. La solución era en estos autores sólo el socialismo.

Al margen de la discrepancia de la solución, los dependentistas también planteaban el reflejo de la estructura en la infraestructura y la necesidad del cambio estructural. Como la Cepal, ambos veían que primero la infraestructura fue legitimando la organización colonial, luego las necesidades del capitalismo comercial y finalmente el modelo de industrialización dependiente con hegemonía del sector exportador y el auge de la renta inmobiliaria y financiera.

Luego de los '70 el debate se amplía, en estas líneas mencionaremos a Harvey y a Soja, que imponen un sesgo urbano al tema, esencial para el territorio en el que se inscribe este Proyecto. Para Harvey (1978) la ciudad capitalista es una máquina de generar inequidades por su propia naturaleza, creando en un contexto de geografías urbanas e interrelaciones de procesos sociales y formas espaciales, un terreno fértil para el agravamiento acumulativo de las injusticias. También es el lugar de la "justicia redistributiva territorial" basada en la naturaleza social de los seres humanos. Los planteos posteriores de este autor se basan en la misma idea. Al mismo tiempo, Soja (2000) rescata de Harvey la contextualización espacial de la contradicción entre la "anarquía de la producción" y las tendencias a la crisis. Es que ambos intentan entender las formas de apropiación del espacio por parte del capital y ambos, a su manera, utilizan el concepto de espacio vivido de Lefebvre, para analizar resistencias. Este autor muestra cómo las estrategias urbanas no han evitado sino profundizado el proceso de desindustrialización y que la reindustrialización postfordista se ha concentrado en nuevos espacios. Los más exitosos han dado lugar a enormes centros del consumismo, el resto se ha periferizado, en el sentido estricto de la palabra.

En América Latina, son una continuidad de estos planteos, autores como De Mattos (2001) y Whitaker Ferreira (2003), que siguen viendo en el territorio el tipo de problemáticas estructurales de los autores mencionados, aunque con sus actualizaciones. Coraggio (1989) de algún modo puede inscribirse en esta categoría en la medida de que entiende la ciudad como la

suma de dos subsistemas, uno vinculado al capital y otro dejado a su suerte, ambos, con una articulación mínima. Este fenómeno generaría mayor urbanización, más deterioro de la calidad de la vida urbana, grandes secuelas sociales, entre ellas: violencia, enfermedad, problemas educativos, etc. El propone que la ciudad se reorganice en base al campo popular subalterno, sobre el consenso, con una identidad propia, un proyecto enfrentado con el de las clases dominantes.

Muchos autores, como el mencionado Coraggio (1993), Pirez (2003) y Narodowski (2008) muestran cómo funciona esta hipótesis para los últimos años en el GBA: los problemas urbanos como reflejo, aunque no sin resistencia, de la estructura económica, la planificación que no logra romper este círculo vicioso.

Por el contrario la CEPAL hoy se ha hecho más optimista. Si bien no hay muchos documentos referidos a la ciudad, Bárcena y Simioni (2003), Balbo (2003) parecen coincidir en las posibilidades de lograr de una adecuada red de infraestructura y servicios colectivos, que sirve tanto para atraer inversiones como para mitigar la pobreza. No parece haber problemas estructurales, se trata de buscar alternativas eficientes y participativas y que hay experiencias interesantes. No muy lejos de la CEPAL, aparece también la política urbana del BID y el Banco Mundial basada en la estrategia de superación de los obstáculos al crecimiento de las ciudades.

Marco teórico: El enfoque aborda la cuestión del desarrollo regional y local considerando ésta, una de las tres escalas con las que se analiza la globalización, que en este texto se conceptualiza como “postfordismo” (Narodowski, 2008). Tomando la visión regulacionista, se plantea que el régimen de acumulación dominante exige nuevas formas organizativas, socialización del “saber hacer, intercambio de conocimientos. Se produce un fenomenal cambio tecnológico en el que las tecnologías de información y comunicaciones son fundamentales. Los sectores dinámicos son los bienes de capital electrónicos, software, telefonía, robótica, bancos de datos electrónicos, etc. (Amin, 1994; Wallerstein, 2000) y también los servicios: entretenimiento, comunicación, cultivación propia, ornamentación, posición social (Scott, 2000).

En este contexto, se observa además un fuerte proceso de “financiarización”, es decir, el mercado financiero se ha expandido como poder coordinador, lo que ha modificado el perfil de países y ciudades (Sassen 1999; Chesnais, 2001). Lo mismo sucede con los efectos de la tercerización de una parte de los procesos, en países que tienen ventajas de algún tipo en el objetivo de bajar costos. Esto ha generado un nuevo tipo de especialización y un aumento de los flujos de comercio. Hay una feroz competencia entre empresas globales por los espacios, para acaparar los mejores recursos naturales y humanos, buscando los mejores precios de compra y de venta.

Como consecuencia de este proceso, la lógica de las áreas centrales de los países centrales, están regidas por procesos productivos post-industriales, en las periferias del centro, como en otras partes del mundo, se realizan las actividades repetitivas del fordismo. Por fuera de estas actividades, hay un neo-taylorismo encarnado por los sectores marginados, generalmente inmigrantes (Narodowski, 2008). En los países subdesarrollados este fenómeno postfordista es casi inexistente, más bien en estos países se ha sostenido el viejo modelo de acumulación, con adaptaciones de las situaciones locales a las nuevas reglas mundiales. Aun en sus “centros” lo que predomina claramente es el trabajo taylorista.

Este proceso esto tiene su correlato espacial. Desde los '70 y con un nuevo auge en los '90, aumentan las actividades de servicios en las áreas centrales a costa de la des-industrialización y del traslado de la producción industrial a las periferias, los centros y algunos pocos nuevos

subcentros, conservan el comando interno, pero las actividades, salvo excepciones, son las típicas de la tercerización temprana, de baja calidad y precios, estos centros y sub-centros atraen actividades dinámicas e innovadoras, pero éstas son pocas, hay un periurbano difuso, de baja densidad no hay estructuras policéntricas verdaderamente activas.

La fractura urbana es aún más violenta que en la ciudad del centro, las diferencias económicas más notorias y sobre todo, con menor capacidad general de crear y distribuir riqueza. Por un lado, los ricos, no siempre asociados a una actividad productiva local, por el otro, en los subcentros tradicionales y algunos barrios periféricos, una clase media vinculada a la producción industrial simple y al comercio y los servicios, en tercer lugar, los trabajadores, para quienes la ciudad puede transformarse en un dormitorio; finalmente los sectores humildes que se auto organizan en actividades familiares o comunitarias. El caso del GBA es paradigmático de una realidad como la conceptualizada.

Las políticas de los '90 profundizaron la apertura y con ella el modelo periférico, las reformas posteriores no han podido corroerlas viejas estructuras, aunque sí han intervenido en varios ítems, en la conectividad, como objetivo provincial y en la distribución del ingreso y la lucha contra la pobreza, como objetivos nacionales.

En el texto citado hemos dicho que para emprender una estrategia de desarrollo se requiere de un proyecto que no valide desde el Estado la reproducción de la estructura, sino que priorice la lógica del trabajo, el aumento de la complejidad de las actividades productivas, sin descuidar los problemas relativos a los sectores vulnerables. Lo que se propone como corolario es la reflexión sobre una política y un mecanismo de programación que involucren los problemas planteados y los sintetice críticamente a fin de tener una estrategia económica, social de cambio estructural que profundice el actual modelo.

Es importante tener en cuenta que en los últimos años tanto el concepto de desarrollo regional y local, como las perspectivas que estudian la programación y evaluación de proyectos de infraestructura han estado colonizados por los enfoques tradicionales (neoclásico) o tibiamente heterodoxos (como el evolucionismo). En la actualidad hay una crisis en estos enfoques, que hacen necesaria su revisión. Por otro lado, en nuestro país, el Modelo de Desarrollo Nacional a veces no da cuenta de este debate, y en muchos ámbitos de decisión se manejan con estos conceptos y estrategias tan discutibles. Como resultado, los proyectos de infraestructura parecen tender a replicar la vieja estructura económica y no contribuir a su transformación.

Planificación y desarrollo local en el partido de Moreno: Para ir aproximando al caso de interés es menester aclarar, que en nuestro país equiparar la noción Desarrollo Local a la problemática de los gobiernos municipales en forma lineal enfrenta una primera realidad insalvable: la heterogeneidad de escalas. En Argentina conviven 2100 municipios distribuidos en el territorio, en donde el 85% de los mismos tiene menos de 10.000 habitantes, una escala sin relación con los gobiernos de las grandes ciudades de Buenos Aires, Córdoba y Rosario, ni con los partidos del área metropolitana bonaerense de más de 250 mil habitantes. También hay que advertir que en nuestra matriz de organización político-institucional, la capacidad financiera y de agencia de los municipios, tomados en recorte individual, se conforma casi de manera residual respecto a los niveles provincial y nacional.

Con estas primeras salvedades, y asumiendo que las estrategias de desarrollo son principalmente condicionadas por la reproducción de una estructura económica que reconoce límites propios de la periferia capitalista, entendemos que la inercia en la reproducción responde fundamentalmente a intereses de los sectores dominantes. Esta situación puede ser

Durante el período de industrialización sustitutiva de importaciones y hasta los años 60, el crecimiento de la región metropolitana continuó desplegándose en torno al trazado ferroviario, siendo los sectores trabajadores y sectores medios los actores de la expansión urbana, en muchos casos con el aporte de financiación suministrada por el Estado y la iniciativa privada de pequeños y medianos grupos inmobiliarios. El espacio se calificaba en la medida que, en las distintas zonas y con el paso de los años, se iban agregando infraestructura y servicios. Pavimento, alumbrado, transporte, etc. Esta calificación era principalmente producto de la organización y la gestión de los propios habitantes del lugar, muchas veces nucleados a partir de las sociedades de fomento. En este período, si bien los sectores medios y trabajadores pudieron acceder en gran número al suelo y la vivienda propia, esto significó también el acceso a áreas con escasa infraestructura y sin equipamiento.

En estos años se localiza un pequeño grupo de establecimientos industriales de envergadura, entre 1964 y 1974 las cifras de ocupación industrial del distrito reflejan dicha expansión. No obstante, los grandes cambios que configuran problemáticas que hoy persisten se pueden rastrear a partir de los saltos demográficos que tiene Moreno entre los años 60 y 80. El proceso que atraviesa el distrito en ese período posee los rasgos característicos del área metropolitana de la Provincia de Buenos Aires: el incremento poblacional potencia las deficiencias de infraestructura básica, de servicios urbanos y de transporte, en correspondencia con la progresiva anexión de áreas rurales al espacio urbano mediante loteos populares y asentamientos precarios. El loteo popular se constituyó en el mecanismo principal de expansión extensiva de la trama urbana durante este período.

Posteriormente, a mediados de los 70 con la llegada de la dictadura militar y el contexto de apertura económica, progresivo desmantelamiento de la industria, desprotección del mercado interno y resignificación del papel del Estado, se implementaron una serie de políticas específicas que aún repercuten en la dinámica poblacional urbana. Durante estos años se promovió una política de erradicación de villas “miseria” de la Capital Federal, se sancionó una nueva ley de locaciones urbanas que descongeló el precio de los alquileres y se aprobó la ley 8912/77 de Ordenamiento Territorial, esto último puso freno al avance de los loteos populares al prohibir la división de terrenos sin infraestructura con objetivos de venta. La suma de estas políticas contribuyó, en los años siguientes, al crecimiento de asentamientos y ocupaciones de tierras en zonas alejadas del centro del partido, dando como resultado una muy baja ocupación del territorio en términos de habitantes por hectárea y, en consecuencia, se incrementaron de manera sustancial los costos de urbanización, dificultando la provisión y el acceso a los servicios de una gran parte de la población.

Durante los 90, y conforme comenzaban a sentirse los primeros síntomas de la crisis social que estalla en 2001, los municipios en promedio pasaron a destinar la mitad de sus recursos al gasto social (Centrángolo, 2004), la ola neoliberal era impulsada entre otros actores por los organismos multilaterales de crédito que favorecían a través de sus préstamos el proceso de reforma del Estado, promoviendo la descentralización institucional y la provisión de servicios públicos a partir de concesiones a empresas privadas, a su vez, en este período hubo grandes inversiones en materia de infraestructura de transporte y circulación. Se construyeron nuevas autopistas entre las que se encuentra el Acceso Oeste. La inversión pública en la red de autopistas valorizó el suelo de toda la región, lo que causó la expansión metropolitana dada por los nuevos desarrollos de countries, barrios cerrados y grandes centros comerciales linderos a las autopistas y los principales corredores viales. Las elites sociales pasaron a ocupar el espacio urbano que antes ocupaban exclusivamente los sectores populares. La inversión pública en

autopistas fue esencial para las “oportunidades de negocios” de los desarrolladores inmobiliarios.

El régimen de valorización financiera que se profundizó con la convertibilidad trastocó la fisonomía de los municipios del conurbano y Moreno fue atravesado por estas mutaciones. Los centros comerciales desbarataron los tradicionales usos de comercio que se alternaban en la retícula urbana de calles y parcelas. La suba del precio del suelo urbano, especialmente en la segunda y la tercera corona, hicieron que esta zona recibiera en la década del 90 una fuerte presión inmobiliaria. Por su parte, la privatización de los servicios públicos afectó a los sectores de menores ingresos, profundizando los procesos de segregación espacial. La década del 90 implicó una agudización de los problemas de los gobiernos locales en tanto, a la par del incremento del desempleo y el contexto de crisis social, el proceso de delegación de funciones y prestaciones hacia los municipios, principalmente salud y educación, profundizó en los partidos del GBA y en Moreno en particular una crisis financiera y de capacidad de gestión ante los nuevos desafíos.

Según el Censo Nacional Económico 1993, el PBG de Moreno era de 1.182 millones de pesos. Este partido poseía una estructura productiva en la cual sobresale la industria manufacturera con una participación de 28,2%. Esta actividad junto con el comercio aportaban el 45% del PBG del partido. De estas actividades, el comercio evidencia la mayor participación tanto a nivel provincial como en términos del producto bruto del Conurbano, siendo uno de los cinco partidos en los cuales dicha rama más aporta al producto. Se destaca también la participación del 8,4% de la agricultura en el producto total del Conurbano. El C N E 2004/5 marca que el PBG de Moreno creció a 1.558 millones de pesos. Sin embargo, la representatividad de la industria manufacturera ahora es del 13,2%, mientras que los servicios inmobiliarios ahora representan el 25% del PBG, un 18% el comercio y un 15% los servicios de transporte. Es decir que mientras la industria manufacturera cayó un 15% en su volumen con respecto al PBG, los servicios pasaron de representar un 46% a un 65% del PBG.

Luego de la crisis en la que sumió al país el régimen de convertibilidad y las reformas institucionales, se abre en 2003 un nuevo proceso político con algunos signos claros de reversión de los 30 años anteriores. El nuevo patrón de crecimiento posibilita una notoria recomposición de los sectores productores de bienes y la industria manufacturera se constituye en uno de los sectores impulsores de la recuperación, por su parte la obra pública se incremento notablemente a nivel nacional respecto de décadas anteriores. El crecimiento económico, con impacto a nivel local, pone en tensión una caracterización bastante difundida en el nivel socioeconómico que situaba a Moreno como una “ciudad dormitorio”. Esta denominación que denotaba por un lado la ausencia de una estrategia de desarrollo propio, y por otro constituía la expresión de una realidad para una porción importante de su población económicamente activa con inserción laboral fuera del partido, resulta engañosa en la actualidad para reflejar la complejidad estructural que han dejado las transformaciones de las últimas décadas.

Algunas características que Moreno presenta en esta etapa pueden parecer contradictorias si se pierde de vista el proceso más general que atraviesa toda la región. Un acentuado crecimiento económico a nivel nacional que estimuló el consumo en los sectores populares y en la clase media baja pero que no termina de revertir los retrocesos distributivos de las décadas neoliberales deja su huella de fragmentación y segregación socio espacial en toda el área metropolitana. En este último periodo el distrito acusa un importante salto demográfico, mientras que la tasa de crecimiento anual medio entre 2001 y 2010 es de 14,9 % para el total de los partidos del GBA, Moreno registra un 19,4 %, el partido en los últimos años ha sido un

área de alto y rápido crecimiento poblacional, en particular de sectores de bajos recursos, lo que ha incrementado demandas de todo tipo. La red vial observa niveles de saturación, se da además, la existencia de vías de circunvalación incompletas que imposibilitan la distribución del tráfico en la región, existen zonas con predominio de calles sin asfaltar, ineficacia del transporte público, y como contrapartida, existe un alto porcentaje de uso de transporte privado. Al mismo tiempo, pasa a ser notorio que a fines de 2007 aparecen dinámicas territoriales estrechamente relacionadas con la reactivación productiva, Moreno explota su ubicación y su conectividad respecto a los principales centros urbanos de la provincia y con la Capital Federal para constituirse en uno de los destinos de relocalización de establecimientos productivos que priorizan la localización en parques industriales con mejor apoyo logístico y de accesibilidad.

Si bien la inversión en obras de infraestructura alcanza montos muy superiores a periodos anteriores (entre 2005 y 2012 a partir de fondos nacionales y provinciales se invierten en Moreno 650 millones de pesos), y sobresalen las inversiones en viviendas, educación, ampliación de redes cloacales, redes de distribución de agua potable e importantes obras de conectividad como el ensanche de la ruta provincial 23, el crecimiento demográfico sobrepasa la ampliación de servicios. Así es como la relación de servicios por habitantes retrocede a pesar de las inversiones, la provisión por habitante de algunos servicios de infraestructura básicos como agua de red, cloacas, gas natural y red telefónica, disminuyen entre 2001 y 2010. De acuerdo al último censo por ejemplo, la cobertura de la red cloacal comprende a menos del 20% de las viviendas del Partido, mientras que en 2001 registraba una cobertura del 24,4%.

| Infraestructura al año 2001 | Viviendas con... | | Viviendas sin... | |
|-----------------------------|------------------|-----------|------------------|-----------|
| | % | Viviendas | % | Viviendas |
| Agua de red | 46,9% | 44.770 | 53,1% | 50.753 |
| Red cloacal | 24,4% | 23.343 | 75,6% | 72.180 |
| Red de gas | 44,0% | 42.060 | 53,0% | 53.463 |
| Red de teléfono | 79,6% | 76.064 | 20,4% | 19.477 |

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2001

| Infraestructura al año 2010 | Viviendas con... | | Viviendas sin... | |
|-----------------------------|------------------|-----------|------------------|-----------|
| | % | Viviendas | % | Viviendas |
| Agua de red | 41,1% | 51.009 | 59% | 73.007 |
| Red cloacal | 18,9% | 23.435 | 81% | 100.581 |
| Red de gas | 32,0% | 39.685 | 68% | 84.331 |
| Red de teléfono | 40,9% | 50.737 | 59% | 73.279 |

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2010

En cuanto a la red cloacal, se puede apreciar una cobertura que comprende apenas un poco más del 24% de las viviendas del partido. La proporción de viviendas con suministro de agua corriente se encontraba también muy por debajo de los valores nacionales (84.6%), provinciales (75.1%) y del GBA (poco más del 70%) alcanzando sólo el 46.9%. La cobertura del servicio de gas natural (que abastece a un 44% de las viviendas) también era significativamente menor que la que se alcanzaba en el nivel provincial (78.4%), en los 24 partidos del GBA (82.2%), y más aún en la jurisdicción de la Ciudad de Buenos Aires, donde alcanzaba el 97.2%. El servicio de energía eléctrica de red poseía un alcance prácticamente universal, en concordancia con las otras jurisdicciones tenidas en cuenta para la comparación. Respecto a la cobertura de los servicios urbanos (transporte público, pavimentación, recolección de residuos y telefonía pública), el partido también poseía valores levemente inferiores a las del conjunto del GBA. En suma, puede decirse que la infraestructura del Partido de Moreno contaba con un alcance sumamente inferior al de otras jurisdicciones y al existente en el conurbano en conjunto. Se trata de

características congruentes con las del segundo cordón del AMBA, con un marcado déficit relativo justamente en aquellos aspectos que más inciden en las condiciones ambientales y de salud de su población. Destacamos nuevamente que la relación de servicios de infraestructura por habitante posee un retroceso de 2001 a 2010 que se explica, en gran parte, por un crecimiento demográfico en Moreno, entre esos años, del 19,4% muy superior a la media del GBA (14,9%).

El impacto de las transformaciones sociales y económicas de los últimos años acrecentaron las demandas hacia los gobiernos municipales, el proceso de descentralización de funciones hacia los gobiernos locales no fue acompañado por un incremento correspondiente de recursos financieros y a su vez, estudios recientes (López Accotto, 2014) muestran en la provincia de Buenos Aires un esquema regresivo en términos de coparticipación per cápita que se traduce en menores recursos relativos para los municipios del conurbano, y dentro de este, en mayores recursos por habitante para los distritos con población más rica. Excedidos en su capacidad para hacer frente a dinámicas que se conforman en un plano más general, el proceso redundo en patrones adaptativos con mayor o menor tensión, a las nuevas reglas que impone la acumulación de capital. Se pueden observar, no obstante, en todo el GBA intentos por acercar la institucionalidad de los gobiernos locales a las nuevas problemáticas, adecuando formas de gestión y estructura organizativa. En cuanto a procesos decisionales Moreno ha sido un ejemplo en materia de planificación. La regulación de la tenencia de las tierras, y la creación de organismos descentralizados orientados al desarrollo del territorio: el Instituto Municipal de Desarrollo Económico Local (IMDEL) y el Instituto de Desarrollo Urbano, Ambiental Regional (IDUAR), junto a la reglamentación de un nuevo Código de Zonificación (Ordenanza Municipal N°3707/08) son algunos de los instrumentos generados con que se intento apuntalar el papel del Estado local, ante el peso del capital privado que ha organizado en el último periodo partes importantes del territorio municipal con criterios de ganancia cortoplacista, y dinámicas sujetas a los vaivenes del mercado. En Moreno actualmente hay diez proyectos de Parques Industriales (PI) en desarrollo y empresarios que invierten en esos polos locales, con sectores planificados. A ellos se suma el Parque Industrial Ecoeficiente Moreno que en 2014 inició sus obras de pavimentación de calles internas. El gobierno local es quien orienta el perfil de desarrollo e integra en ese proceso a todos los actores económicos con gestión de beneficios de Promoción a la Industria Local, Servicios de Oficina de Empleo y acompañamiento en la Gestión de proyectos de Parques Industriales privados.

Moreno disputa su destino sobre las condicionalidades que impone la acumulación de capital en la periferia, con vastas zonas de pobreza estructural y predominio de la autoconstrucción en zonas alejadas de las cabeceras del partido, con sectores altos que han incrementado la demanda de barrios residenciales exclusivos y sectores medios y altos que han aumentado la densidad poblacional de las zonas urbanas mejor equipadas a partir de un crecimiento vertical poniendo presión a la provisión de servicios. La heterogeneidad en las condiciones sociales, dieron lugar a una distribución en el espacio en manchas diferenciales, donde la inequidad y la segregación se acentúan. Asumir la circunstancia en pos de metas de inclusión, redistribución y mejora en la calidad de vida de su población requiere reconocer los entramados que ligan a Moreno con los gobiernos provincial y nacional en ausencia de instituciones fuertes a nivel metropolitano, y demanda potenciar en su territorio proyectos que prioricen a los sectores más desfavorecidos cuyas necesidades se encuentran fuera del interés del sector privado más dinámico. En este sentido, la confrontación de intereses por la asignación de recursos locales también deja ver los límites de las estrategias locales y de la misma idea de planificación

estratégica, estructurada a partir de un horizonte de consenso y sinergia entre los distintos actores.

Cumplimiento de los objetivos, avances y dificultades: se ha elaborado un minucioso relevamiento bibliográfico tanto en lo que respecta a las corrientes teóricas involucradas en la temática, haciendo un particular rescate en el eje de la infraestructura, como de lo que se ha publicado acerca de la problemática metropolitana y sobre el partido de Moreno. Esto permitió entre otras cosas la elaboración de la ponencia “La Infraestructura y otras variables explicativas del desarrollo local. Un análisis del debate”. El relevamiento incluyó un importante trabajo de revisión de la prensa local y de legislación municipal y provincial. Mucha de la información cuantitativa recabada en cuanto a la actualidad del entramado productivo y la inversión en infraestructura de los distintos niveles no se culminado de procesar, puesto que implicó un difícil trabajo de consolidación de bases de datos dispersas, y discontinuadas, tareas que quedan pendientes para futuros avances.

El proceso de investigación no alcanzó a indagar en profundidad las metodologías de planificación, pero se advierten estrategias propias de abordaje en pos del cumplimiento de metas del Plan Estratégico que intentan superar las urgencias paliativas de las problemáticas locales, organizando y dando coherencia a las demandas y promoviendo algunas iniciativas propias de grandes proyectos urbanos.

Bibliografía:

Amin, A. (1994). “Post-Fordism: Models, Fantasies, and Phantoms of Transition, en: Amin, A. (ed.) Post-Fordism: A Reader, Oxford, Basii Blackwell.

Barcena, A. y Simioni, D. (2003), "El papel de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en el avance de la cooperación regional en temas de asentamientos humanos: gestión urbana y sostenibilidad", en: Jordán R. y Simioni, D. (eds.), Gestión urbana para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Santiago de Chile, Santiago de Chile.

Centrángolo, O.; Jiménez, J. (2004) "Las relaciones entre niveles de gobierno en Argentina" En Revista Cepal n° 84.

Coraggio, J. L. (1989), "Dilemas de la investigación urbana desde una perspectiva popular en América Latina", en: Coraggio J. L., (ed.), La investigación urbana en América Latina. Caminos recorridos y por recorrer. Las ideas y su contexto, Quito Volumen 3.

De Mattos, C. (2001), Reestructuración del mercado metropolitano de trabajo y desigualdades sociales Gran Santiago: ¿hacia una ciudad dual?, en: <http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php?option=content&task=view&id=98&Itemid=43>

Hardoy, J. (1972), "Políticas de urbanización y reforma urbana en América Latina", en: Hardoy (ed.), Políticas de desarrollo urbano y regional en América Latina, Buenos Aires, Ediciones SIAP.

Harvey, D. (1978), "La geografía de la acumulación capitalista: una reconstrucción de la teoría marxista", Documents D'analyse méthodologie en géographie, N° 1, París

López Accotto, Fernando; Martínez, Carlos R. ; Grinberg, Irene; Mangas Martín (2014), UNGS, Colección Cuestiones Metropolitanas

Melchior (1972), "Integración del espacio latinoamericano", en: Hardoy, J.; Geisse, G. (eds.), Políticas de desarrollo urbano y regional en América Latina, Buenos Aires, Ediciones SIAP

Narodowski, Patricio (2007), "La Argentina pasiva: desarrollo, subjetividad, instituciones, más allá de la modernidad" Prometeo, Buenos Aires

Narodowski, Patricio, Remes Lenicov, Matías coords.(2012), "Geografía Económica Mundial: un enfoque centro periferia" Universidad Nacional de Moreno

Pérez, P. (2003), "Expansión territorial, privatización y fragmentación en la configuración metropolitana de Buenos Aires", Observatorio, IPPUR /UFRJ, Río de Janeiro, en:

Scott A. (2000), Capitalism, Cities, and the Production of Symbolic Forms, Centre for Globalization and Policy Research, School of Public and Social Research, University of California, Royal Geographical Society, Los Angeles

Wallerstein, I. (2000), Capitalismo storico e civiltà capitalistica, Italia, Asterios Editore SRL.

Whitaker Ferreira J (2003), "Sao Paulo, o mito da cidade-global: ideologia e mercado na produção da cidade", Anais do VI Seminário Internacional de Desenvolvimento Urbano, Unidade Temática De Desenvolvimento Urbano de la Red de Mercocidades, Prefeitura de Rio Claro.

Williams, Orlando (1939) "La estancia de Paso del Rey: orígenes del pueblo de Moreno"