

¿ DESESTRUCTURACIÓN O REESTRUCTURACIÓN METROPOLITANAS ?

LuisAinstein*

Resumen *El presente trabajo está orientado a considerar dos modalidades bien diversas vigentes en el escenario mundial relativas a las condiciones prevalentes de evolución metropolitana, a los elementos que explican a cada una de las mismas, así como a sus consecuencias más trascendentes. Tal consideración remite al período posterior a la Segunda Posguerra y particularmente, a tiempos recientes. La evolución del caso del Aglomerado Urbano de Buenos Aires resulta considerada de manera particular frente a las opciones señaladas.*

Abstract *The present paper is aimed at addressing two well different patterns of metropolitan evolution as they take place in the world scenario. Furthermore, the causes associated with each of them, and the most significant consequences arising from their implementation are discussed. The period following WWII and particularly the current years become implicated. In particular, the evolution of the Buenos Aires Urban Agglomerate is set against the structural options considered.*

1. LAS CONDICIONES DEL CONTEXTO GLOBAL

A partir de la finalización de la Segunda Guerra Mundial, en el marco de la creciente polarización del control geopolítico global y de una muy intensa expansión económica, constituidos ambos seguramente en antecedentes del desarrollo de un estadio inédito de articulación internacional -aludido habitualmente como "proceso de globalización"-, que ubica sin embargo de manera fuertemente diferencial a cada contexto nacional y regional, tuvo comienzo el desarrollo, en escala mundial, de una instancia de fuerte transformación de las modalidades preexistentes de estructuración regional-urbanas. Las mismas consistieron, en lo esencial, en procesos de urbanización y metropolización generalizados que, desde el punto de vista territorial, tuvieron lugar en general según pautas de dispersión inéditas, conformando, por una parte, configuraciones megalopolitanas (Gottman 1966), y por otra, de manera prevalente, estructuraciones metropolitanas signadas por la existencia de *tejidos discontinuos, centralidades dispersas de jerarquías ambiguas y funcionalmente especializadas y dinámicas crecientemente centrífugas y temáticamente diferenciadas de interacción intraurbana*, resultantes de la pérdida de jerarquía relativa de las áreas de mayor nivel de centralidad (Hall 1988).

Como contraparte, y de manera sólo singular, algunos

grandes aglomerados metropolitanos mantuvieron, y aún profundizaron, sus pautas preexistentes de estructuración intema.

Denominamos aquí al primer tipo de pautas señaladas, *desestructuración*, y al segundo, *reestructuración* metropolitanas.

Estos fenómenos habrían resultado articulados, en los términos de la conceptualización de los ciclos de transformación tecno-económica de Kondratieff, con la maduración y generalización de los rasgos troncales del Tercer Período -movilidad centrada en el automóvil privado y masificación de los medios de comunicación a distancia-, así como con los inicios del Cuarto, que habría de resultar focalizado en tomo del desarrollo y la aplicación generalizada de nuevos instrumentos de gestión de la información y las comunicaciones, así como de sus mutuas relaciones (Hall 1996:2-4).

El impacto de estas transformaciones, que de manera progresiva ha venido adquiriendo carácter ecuménico sobre todos los sectores de la producción y el consumo, abarcando, aunque de maneras calificadas, a cada uno de los diversos ámbitos mundiales, se ha concretado, a nivel genérico, y en relación a sus mayores implicancias regional-urbanas, a partir de la articulación sistémica de los elementos abajo mencionados, centrados temáticamente de la siguiente forma:

* Magister en Planificación Regional; Arquitecto. Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - UBA. E-mail: luisai@fadu.uba.ar

1.1. Dimensión Político/Institucional

o Creciente trascendencia de un conjunto de cometidos e instrumentos de carácter economicista, de naturaleza tanto valorativa como prescriptiva, progresivamente homogeneizados en la escala mundial, aunque instrumentados preferentemente en los contextos de *menor* nivel de desarrollo relativo, adoptados, aplicados y requeridos por las organizaciones internacionales gubernamentales y para-gubernamentales frente a los ámbitos estatales nacionales y locales, centrados en la privatización de roles gubernamentales, la generalización de relaciones de mercado, el libre flujo internacional de bienes, servicios y recursos financieros, y la vigencia de equilibrios macroeconómicos;

o concreción de bloques regionales supranacionales, que significan tanto la redefinición de las condiciones globales de inserción internacional de las naciones, cuanto el reposicionamiento de las estructuras regionales subnacionales a partir de la nueva configuración de los sistemas de ventajas comparativas preexistentes;

o creciente debilitamiento relativo de los diferentes niveles y sectores de la órbita gubernamental frente a los objetivos, iniciativas y condiciones operativas del sector privado, y al interior del mismo, particularmente, de las del subsector corporativo internacional. Resultan así confrontadas tanto políticas de gestión urbana de carácter global e integral, como tradiciones de configuración regional y urbana compactas, a favor de modalidades de optimización sectorial y particular, y espacialidades difusas;

o descentralización y desconcentración de los roles administrativos gubernamentales, por razones y en condiciones tales que significan la optimización de organizaciones públicas y privadas de intereses corporativos de carácter político y económico con desempeño en cada uno de los niveles de actuación estatal, a diferencia de motivaciones de carácter comunitario. Como consecuencia, la factibilidad de implementar programas de gestión metropolitana global resultan crecientemente problemáticos;

o progresiva desvinculación del sector estatal del despliegue de actividades productivas y, crecientemente, de la prestación directa de servicios públicos, así como participación meramente formal en los procesos de regulación y control en los campos esenciales de la vivienda, la educación, la salud, la cultura y el esparcimiento, cuanto de los servicios infraestructurales;

o persistencia de modalidades no-integradas en las pautas operativas del sector gubernamental en relación a contenidos de naturaleza temática, espacial y temporal;

o progresiva deconstrucción en cada uno de los niveles gubernamentales de las modalidades de actuación de los Estados de Bienestar.

1.2. Dimensión Tecnológica

o Generalizada y creciente pérdida de significación relativa de los recursos naturales, excluidos solamente los de carácter energético, en términos de insumos de producción. Como consecuencia, relativización de la inclinación a optimizar el acceso a tales recursos entre las opciones locacionales de los sectores de la producción;

o creciente sensibilidad a la jerarquía de los insumos tecnológicos en los procesos productivos de todos los sectores económicos, lo que contribuye a valorizar las condiciones de acceso a los mismos;

o creciente estratificación de las modalidades mundiales de producción, gestión y control patrimonial de los recursos tecnológicos.

1.3. Dimensión Económica

o Creciente significación del componente financiero frente al de la 'economía real' en las condiciones de conformación y dinámica económicas;

o nivel creciente del tamaño medio de las entidades empresarias, así como del de las unidades productivas a través de las que las mismas operan;

o significativa preservación de la sensibilidad a las economías de aglomeración por parte de los componentes de mayor jerarquía del sector terciario, debilitamiento general de tal sensibilidad en relación al resto de los sectores de la economía, y generalización de la trascendencia de las economías de escala;

o creciente significación del sector inmobiliario, particularmente a través del desarrollo de nuevos sectores urbanos, en la estructura de la economía;

o vigencia de crecientes niveles de desajuste entre la tasa de crecimiento del producto y la de las demandas de mano de obra, que caracterizan a todos los sectores de la actividad económica;

o los sectores secundario, y sobre todo terciario, constituyen los dominios económicos de mayor potencialidad de expansión, así como, de manera equivalente, los de más alto nivel de rentabilidad potencial, lo que se constituye en sustento de las expansiones absoluta y relativa del subsector urbano en las configuraciones regionales;

o crecientes niveles de estructuración y concentración, con menor número relativo de tipos de actores, de las redes internacionales y regionales de producción y distribución de bienes y servicios;

o creciente estandarización del universo mundial de bienes y servicios;

o creciente fragmentación internacional de los procesos de producción de bienes y servicios, de lo que resulta, también en términos de las cadenas productivas, y no sólo de los productos, el creciente significado de los mecanismos de transporte y comunicación internacionales;

o creciente estratificación internacional y regional

de los procesos productivos;

o creciente magnitud de las escalas territorial y económica de las áreas de mercado internacionales, regionales y locales de todos los tipos de bienes y servicios;

o disminución del nivel de participación económica relativa del sector público, involucrado en recurrentes crisis fiscales;

o profundización de la dispersión de valores económicos de suelo urbano y de potencialidad urbana.

1.4. Dimensión Social

o Sostenida vigencia de contextos expulsivos de las poblaciones de los ámbitos rurales;

o generalización de los procesos de urbanización y concentración, siquiera relativa, de la población;

o profundización de la crisis de los mercados laborales, con crecientes tasas de desocupación, subocupación y precarización;

o progresiva polarización en las pautas de distribución de los ingresos directos e indirectos de los hogares;

o disminución de las tasas urbanas de nupcialidad y natalidad, así como del número medio de miembros de los hogares;

o crecientes niveles de estratificación social, centrada por excelencia en tomo de rasgos económicos;

o creciente segregación ecológica de la residencia de los diversos estratos sociales regionales y urbanos;

o equivalente diferenciación en los niveles de diversidad y calidad de todo tipo de equipamientos y servicios.

1.5. Dimensión cultural

o Vigencia creciente de elementos de identidad cultural en la escala mundial, abarcando rasgos cognoscitivos y comportamentales, cuanto, sobre todo, de carácter valorativo;

o creciente focalización urbana de los procesos culturales;

o creciente y generalizada valorización del tipo de hábitat unifamiliar suburbano.

1.6. Dimensión funcional

o Sostenido incremento de los niveles de accesibilidad macro y micro-regionales a través de recursos infraestructurales y servicios del transporte automotor;

o disminuida incidencia general relativa -a expensas del modo automotor- en términos de estratificación espacial macro-regional de las condiciones de accesibilidad territorial a partir de medios colectivos masivos de transporte de pasajeros y bienes de alta capacidad y velocidad;

o sostenida disminución de la *incidencia* de los costos de transporte de bienes, particularmente en las escalas macro-regional y global;

o crecientes índices de motorización y del nivel de participación del automóvil privado en el transporte urbano de personas, así como del modo automotor en el transporte macro-regional y urbano de cargas;

o vigencia de niveles de congestión circulatoria crónica en los ámbitos urbanos consolidados, en particular en sus áreas centrales;

o vigencia de sustanciales niveles de disparidad en los niveles de eficiencia económica y ambiental, así como temporal, en el caso de los modos guiados asociados a las modalidades pública y privada del transporte urbano de pasajeros, en beneficio del primero;

o difusión urbana generalizada de instrumentos móviles de comunicación de alcance global en tiempo real, con sostenida disminución de sus precios operativos.

1.7. Dimensión ambiental

o El ámbito de la explotación de recursos naturales constituye uno de los dominios en que resultan maximizadas las operaciones de carácter internacional, y en el que los impactos ambientales generados sobre los contextos regionales resultan asimismo maximizados;

o el universo de actividades constitutivas de los sectores secundario y terciario -es decir, aquellas de vocación de localización prevalentemente urbana-, así como los flujos de transporte automotor desarrollados en ese tipo de ámbito, han quedado constituidos en los factores de perturbación ambiental de mayor nivel de participación relativa en las escalas regional y global, configurando escenarios no-sustentables de mediano y largo plazo;

o resultan definitivamente minoritarios los contextos institucionales en los que el desarrollo de actividades generadoras de externalidades ambientales negativas derivan en regulaciones, correcciones o compensaciones ajustadas a su nivel de trascendencia;

o resultan fuertemente diferenciados los niveles de calidad ambiental de los diversos sectores de cada configuración regional-urbana; de manera consecuente, los grupos sociales que las habitan resultan ambientalmente estratificados en correspondencia con sus condiciones de inserción global.

Como consecuencia general de la articulación sistémica del conjunto de elementos mencionados, y en el contexto de la dinámica integrada del escenario mundial, ha venido desarrollándose progresivamente durante las últimas décadas un estadio inédito de estratificación funcional de una red internacional de ciudades, en la que un nuevo nivel superior concentra fuertemente los roles más jerárquicos de gestión de la economía financiera y de la de las operaciones corporativas de orientación internacional, en el marco de la sostenida expansión de

las relaciones económicas globales en términos de inversión, financiamiento, producción y comercio (Lo y Marcotullio 1997:1-3).

Las modalidades a través de las cuales se concreta su operación significan la ruptura de las identidades y las incumbencias tradicionales de las jurisdicciones gubernamentales nacionales y locales, o, mejor, su refuncionalización adecuada a las nuevas condiciones de articulación internacional (Sassen 1995: Ch. 1).

Al mismo tiempo, ha venido profundizándose una pérdida general de vigencia del paradigma Christalleriano, a favor de modalidades en las que las relaciones de oferta / demanda interurbanas tienen lugar según pautas desajustadas de las condiciones clásicas de articulación entre jerarquía (cualitativa) y tamaño, a favor de modalidades caracterizadas por relaciones en las que cualquier ciudad -o, de hecho, sector metropolitano o micro-regional- concretan relaciones directas con cualquier otra, con abstracción de sus niveles de complejidad y tamaños relativos (Ainstein et.al. 1996; Martin 1996:16-19).

2. LAS PAUTAS Y DINÁMICAS DE ESTRUCTURACIÓN METROPOLITANAS

Frente al universo de rasgos constitutivos del contexto global señalados en el acápite que antecede, las condiciones evolutivas de cada uno de los aglomerados urbanos -en particular de aquellos que, en función del mayor nivel de su dinámica relativa, adquirieron jerarquía metropolitana- se han ubicado de manera prevalente al interior de una tipología bimodal de sus pautas de estructuración interna, tipos que en el presente trabajo denominamos respectivamente *desestructuración* y *reestructuración*.

Consideramos importante señalar que la mencionada modalidad de ubicación resulta consecuencia del posicionamiento de cada aglomerado frente a las pautas y a las condiciones de mutua articulación entre al menos tres grandes tipos de rasgos:

i. por una parte, aquellos vinculados a las condiciones estructurales de carácter social y territorial que han caracterizado las pautas evolutivas de cada contexto e instancia de desarrollo (dinámica demográfica, recursos culturales, evolución económica, inserción internacional, soporte territorial, configuración regional, etc);

ii. por otra, las características emergentes del tipo de pacto social vigente en cada caso, en relación al cual parece crucial la cuestión de la distribución de ingresos, o, de manera más general, de las pautas particulares de participación en los costos y beneficios de la operación global urbana por parte de los miembros de los diversos estratos sociales;

iii. por fin, y de máxima trascendencia, de la naturaleza de las políticas públicas -relativas a una gama temática

muy comprehensiva, aunque centradas en las pautas de gestión regional / urbanas- ejercitadas en cada caso.

2.1. ¿Un modelo evolutivo general ?

Resulta útil considerar a este respecto una conceptualización propuesta por Hall que, a través de una postulación de carácter aparentemente universal, intentaría dar cuenta de características generales de la contextualización regional de la dinámica metropolitana (Hall 1988).

El modelo planteado consiste de seis etapas sucesivas, desencadenadas a partir de procesos regionales de urbanización involucrando a núcleos urbanos monocéntricos y continuos / compactos de acuerdo a la siguiente secuencia:

- a) concentración de población urbana en contextos de pérdida de población regional;
- b) concentración poblacional absoluta -crecimiento de la población urbana, diversificada en un conjunto de núcleos, en contextos regionales expansivos-;
- c) concentración poblacional relativa -centralización de la población urbana, (con)centrada en la ciudad nodal, en contextos regionales expansivos-;
- d) descentralización relativa -crecimiento más rápido del entorno de la ciudad que el de sus ámbitos de mayor centralidad relativa-;
- e) descentralización absoluta -la ciudad central pierde población, en beneficio de su ámbito de contorno-;
- f) despoblamiento de la ciudad central y de su área de contorno.

2.2. Las opciones existentes y sus condicionantes estructurales

Las “etapas” del mencionado modelo, que correspondería más apropiadamente en cambio considerar como *instancias probables, ni 'necesarias', ni sucesivas*, resultan consecuencia, en cada caso, de un conjunto extenso de circunstancias significativas específicas sistémicamente articuladas, como ha sido señalado. En particular en relación con las instancias d) y e), vinculadas a modalidades de descentralización / desconcentración, y f), referida a ‘disolución’ metropolitanas, pueden plantearse como paradigmáticas las dos siguientes opciones, que han tenido, y continúan teniendo, curso real en ámbitos diversos:

2.2.1. Contextos regionales de urbanización difusa

Esta modalidad resulta bien ajustada al conjunto completo de etapas planteadas por Hall, incluyendo la última, de carácter ‘disolutivo’. La dinámica metropolitana resulta caracterizada por procesos de creciente expansión territorial, centrados prevalentemente en el transporte automotor, por excelencia privado. En contextos de niveles altos de disponibilidad de recursos infraestructurales y

operativos de ese carácter, la escala territorial de la dispersión alcanza niveles que significan, por una parte, el impacto de 'actividades urbanas' sobre contextos de carácter netamente rural, y por otra, la intensa fragmentación / discontinuidad del conjunto de tejidos urbanos diferenciados de la aglomeración.

La noción de aglomerado urbano adquiere en estos casos un carácter bien distinto al convencional: la estratificación de la red de áreas centrales no resulta centrada -en los términos originarios-, en torno del área nodal inicial de la aglomeración, sino intensamente fragmentada en relación con sus atributos funcionales y sus demandantes socialmente diferenciados; consecuentemente, los caudales de tránsito entre residencia y trabajo no tienen carácter global centrípeto, ni en realidad ninguna otra pauta unívoca dominante, sino una intensa diferenciación según características de redes operativas difusas.

Las características generales principales de este tipo de configuración son las siguientes:

- o no existen en general procesos analíticos ni regulatorios de naturaleza global e integral metropolitanas. Las intervenciones del sector gubernamental tienen carácter incidental, ajustadas a la superación de problemas puntuales de naturaleza sectorial, más o menos local, y temporalmente acotada;

- o las configuraciones urbanas o cuasi-urbanas invaden de manera generalizada los ámbitos rurales en escalas micro y macro-regionales;

- o la calidad de vida de los diversos sectores sociales urbanos adquiere un nivel de diferenciación extremadamente alto, ante la carencia de mecanismos compensatorios de escala global. *En este tipo de contexto suele maximizarse el nivel de inequidad;*

- o las economías de aglomeración, cuando efectivamente existen, no se concretan en términos intra-urbanos, sino que adquieren vigencia en escalas micro y/o macro-regionales;

- o las áreas centrales, y fundamentalmente la originaria de mayor jerarquía, resultan turgurizadas;

- o las condiciones de eficiencia global relativa de este tipo de configuraciones metropolitanas frente a aquellas caracterizadas en la segunda opción (2.2.2.), considerando los elementos relativos a los costos globales y efectivos de transporte, son materia de ardua discusión académica (Hall 1996:9-11);

- o no suelen existir configuraciones institucionales orientadas a la gestión global integrada de este tipo de contextos urbanos.

Aunque tanto las *actividades* localizadas cuanto los *sectores constitutivos* de las entidades que comentamos tienen carácter indudablemente urbanos, el tipo de configuración global que constituyen resulta caracterizado más apropiadamente en términos de *tramas metropolitanas difusas* que de *ciudad*, al menos en tomo al sentido históricamente asignado a esta noción.

En las mismas, la movilidad territorial se concreta en términos que, en general, pueden caracterizarse como centrífugos o dispersos, a partir de la carencia de focalizaciones hegemónicas con el carácter de áreas de mayor nivel de centralidad relativa en el aglomerado que constituyen.

Desde el punto de vista de la pregunta planteada en el título del presente trabajo, este tipo de circunstancia resulta ajustado a la opción de *desestructuración metropolitana*.

Los ejemplos más notorios de este tipo de circunstancias son los constituidos por los procesos de 'expansión' de ciudades metropolitanas norteamericanas a través de las denominadas '*edge cities*' (ciudades en el borde; ciudades marginales) (Garreau 1991). Pero aun aquellos contextos metropolitanos (norteamericanos) y, de hecho, la mayor parte de los aglomerados del resto del mundo, cuya dinámica expansiva no se ajusta a características tan netas, resultan de manera prevalente asociados a las pautas de carácter fragmentario señaladas.

2.2.2. Contextos micro y macro-regionales globalmente 'contenidos'.

En los mismos, las potencialidades territoriales de expansión urbana resultan firmemente acotadas, constituyéndose en sedes de configuraciones metropolitanas continuas o sólo parcialmente discontinuas, pero claramente delimitadas, estructuradas en tomo de sistemas de transporte colectivo masivo -habitualmente de riel-, que dan acceso, de manera ponderada, fuertemente estratificada, a ámbitos cuyas actividades requieren equivalentes niveles de accesibilidad.

En este tipo de configuraciones tienen vigencia las siguientes clases de fenómenos:

- o configuración de modelos globales descriptivos, prospectivos y normativos de estructura y dinámica metropolitanas, constituidos respectivamente en soportes e instrumentos de procesos de planificación y gestión globales e integrales, de mediano y largo plazo, ajustados a objetivos explícitos, e implementados de manera coordinada y sostenida;

- o diferencias netas entre contextos urbanos y rurales;

- o niveles de calidad de vida urbana que, aunque con diferencias notorias en relación a los diversos estratos sociales, garantizan aún a los miembros de los sectores más bajos, acceso a niveles cuali y cuantitativos razonablemente bien ajustados al universo completo de recursos urbanos disponibles;

- o fuertes grados de divergencia entre los niveles de participación económica en los costos y en los beneficios de los bienes urbanos a los que aportan y acceden los diversos sectores sociales; es decir, vigencia de sistemas generalizados de compensación y subsidio;

o programación cuidadosa de las demandas prospectivas globales de servicios urbanos;

o instrumentación de formatos institucionales y jurídicos que viabilizan / requieren operaciones integradas de planificación y gestión urbanas en la escala global de las aglomeraciones metropolitanas.

Este tipo de configuración no ‘evoluciona’ hasta alcanzar el estadio f) -‘disolutivo’- de la mencionada modelización general de Hall. Es decir, mantiene su identidad metropolitana unitaria, ajustando de acuerdo a las cambiantes circunstancias, rasgos mayores y menores de su estructura interna, y preservando en todos los casos la funcionalidad de sus áreas centrales, particularmente las de mayor jerarquía relativa, y un esquema funcional general de carácter centrípeto en los flujos (matutinos) residencia / trabajo.

Es decir que, desde el punto de vista de la pregunta planteada en el título del presente trabajo, este tipo de circunstancia responde a la modalidad de *reestructuración metropolitana*.

Constituyen ejemplos netos de este tipo de circunstancias los mayores aglomerados franceses, por excelencia el de París, así como las grandes metrópolis japonesas, y por excelencia Tokio.

3. ELCASO DE METRÓPOLIS BUENOS AIRES

La ubicación del aglomerado bonaerense al interior de la tipología bimodal planteada no resulta tarea sencilla.

Aunque desde el punto de vista de su estructura territorial global, así como de sus características funcionales potenciales, se ubica en la segunda de las opciones enunciadas -la de configuraciones continuas estructuradas en tomo de sistemas de transporte masivo de riel- a pesar de que las mismas sean utilizadas al presente sólo marginalmente, desde el punto de vista de otros rasgos característicos, por excelencia aquellos vinculados a las condiciones vigentes de eficiencia y de equidad, por una parte, y por otra, los referidos a las modalidades de regulación vigentes en el pasado reciente y la evolución prospectiva previsible de esas condiciones, lo hace en la primera.

En los términos del modelo evolutivo de Hall, su ‘estadio evolutivo’ presente correspondería al nivel d), de *descentralización relativa*.

La dinámica reciente, y ciertas políticas públicas y estrategias privadas con proyección futura permiten inferir transformaciones prospectivas sustantivas del aglomerado.

En efecto, y para nombrar los elementos que de manera más manifiesta constituyen los antecedentes de esas transformaciones, señalamos los siguientes:

o significativa potencialidad de expansión demográfica, económica y territorial, a partir de la creciente participación de la economía metropolitana en la del total del país;

o sostenido protagonismo de la economía y de la gestión metropolitanas en las transacciones internacionales;

o creciente polarización en la distribución del ingreso;

o creciente segregación locacional de la residencia según estratos sociales;

o incremento sustantivo de los índices de motorización metropolitanos;

o incremento generalizado de los niveles de accesibilidad micro-regional por automotor privado a través de la conformación de una red de autopistas radiales y tangenciales;

o aparición de nuevos actores empresariales cuya cultura locacional valoriza los ámbitos de la periferia;

o implementación de operaciones inmobiliarias masivas, y entre ellas, de manera prevalente, de vivienda unifamiliar suburbana;

o creciente fragmentación jurisdiccional y de las incumbencias de las organizaciones gubernamentales con actuación metropolitana.

Las transformaciones previstas, aunque sustantivas, han de alcanzar, seguramente, para ubicar al aglomerado en el ‘estadio’ e), de *descentralización absoluta*, de la pauta evolutiva de Hall, aunque no para hacerlo, al menos en el mediano plazo, al interior del primer tipo -*desestructuración*- de la dicotomía de estructura metropolitana planteada por nosotros. Ello en función de la previsible preservación de la funcionalidad y del nivel de significación relativa del área central de más alta jerarquía del aglomerado, así como de sus implicancias en términos de movilidad, al menos por motivos de trabajo.

4. SÍNTESIS Y CONCLUSIONES

Los aglomerados metropolitanos mundiales se encuentran sometidos, a nivel generalizado, a procesos de transformación sustantiva de largo plazo que de manera prevalente significan la ruptura de rasgos históricos estructurales de ese tipo de entidades urbanas.

Las nociones de *desestructuración* y de *reestructuración* resultan en ese sentido atinentes con vistas a la diferenciación de tales procesos en al menos dos tipos: en el primer caso, el de aquellos en que, a partir de transformaciones cuali y/o cuantitativas significativas resultan cancelados rasgos esenciales de identidad metropolitana; en el segundo, el de aquellos en que los mismos resultan preservados u optimizados.

Frente a esquemas conceptuales que proponen la necesidad del primer tipo evolutivo mencionado, y a sus muy trascendentes y problemáticas consecuencias, resulta aparente que ello no constituye una circunstancia de carácter universal, sino en cambio, que resulta vinculada a particulares asociaciones de eventos de carácter diverso, entre los que resultan cruciales las

políticas públicas adoptadas en cada caso.

Las diversas modalidades evolutivas -con o sin mantenimiento de identidad de carácter metropolitano- resultan altamente trascendentes en términos de eficiencia, de equidad y de sustentabilidad globales urbanas relativas (Ainstein et.al.2000:19-23).

En relación a lo primero resultan implicadas cuestiones referidas a *funcionalidad* (tiempos / costos de transporte); *económicas* (costos de las inversiones en infraestructuras, y de aquellos relativos a su operación; regímenes fiscales); *ambientales* (impactos sobre los recursos; impactos sobre el medio); *sociales* (modalidades de organización social; pautas de inserción social); e *institucionales* (dominios, instancias, criterios y mecanismos de tomas de decisión públicas).

En relación a equidad global resultan significativas cuestiones relativas a las diversas modalidades de *estratificación* -que significan calidades de vida sustancialmente diversas de los distintos sectores poblacionales-, de *representación política* y de *participación comunitaria*.

Por fin, en relación a sustentabilidad global, resultan implicadas las condiciones en que circunstancias anteriores resultan trascendentes en relación a su incidencia sobre estadios y comportamientos posteriores.

Más allá de ello, aquellas cuestiones referidas a las *pautas de internalización de eficiencias y de ineficiencias* generadas a través de la operación global urbana constituyen las instancias de articulación presente y prospectiva entre los tres criterios esenciales de valoración considerados, referidos respectivamente a eficiencia, equidad y sustentabilidad globales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AINSTEIN, L.: *Mega-Ciudad Buenos Aires: ¿profundización de la segmentación?*. Serie Difusión N° 11. SICYT/FADU/UBA. Buenos Aires, 1995.

AINSTEIN, L.; KAROL, J.; ACCIARRI, S.: "La Ciudad y la Región: apuntes en tomo a la evolución en curso en el contexto argentino". *Actas del VII Congreso Iberoamericano de Urbanismo*. Pamplona, 1996.

AINSTEIN, L.; KAROL, J.; LINDENBOIM, J.: *Modelos de Análisis y Gestión de Redes y Componentes Urbanos*. Centro de Estudios sobre Población, Empleo y Desarrollo. IIE/FCE/UBA. Buenos Aires, 2000.

Ainstein, L.: "¿Sustentabilidad Urbana en el Contexto de Vacíos Institucionales?". *AREA, Agenda de Reflexión en Arquitectura, Diseño y Urbanismo* N° 9. SICYT/FADU/UBA. Buenos Aires, 2001.

AINSTEIN, L.; KAROL, J.; PASTRANA, E.; RAJLAND, B. ET AL.: *Estructuración Institucional para la Planificación y Gestión Integradas del Aglomerado Urbano de Buenos Aires Versión en CD*. ISBN 987-43-9680-6. www.fadu.uba.ar/isu [vinculo Documentos]. Buenos Aires, 2005.

GARREAU J.: *Edge City: Life in the New Frontier*. Doubleday. New York, 1991.

GOTTMAN J.: *Megalopolis. The Urbanized Northeastern*

Seaboard of the United States. The MJT Press. Cambridge, Massachusetts, 1966.

HALL, P. "Urban Growth and Decline in Western Europe" en Dogan M.I. and Kasarda J.D.(eds) *The Metropolis Era. Volume I. A World of Giant Cities*. Sage Publications. Beverly Hills and London, 1988.

HALL Peter G. *Globalization and the World Cities*. United Nations University/Institute of Advanced Studies Working Paper Nr. 12. Tokyo, 1996.

LO FU-CHEN, MARCOTULLIO, P. *Globalization and Urban Transformations in the Asia-Pacific Region*. United Nations University/Institute of Advanced Studies Working Paper Nr.40. Tokyo, 1997.

FERNAND, M. "Montréal devant la Mondialisation". *Options Politiques* Vol.17 N°. 17. Montréal, 1996.

SASSEN S. *Losing Control?. Sovereignty in an Age of Globalization*. Columbia University Press. New York, 1995.