

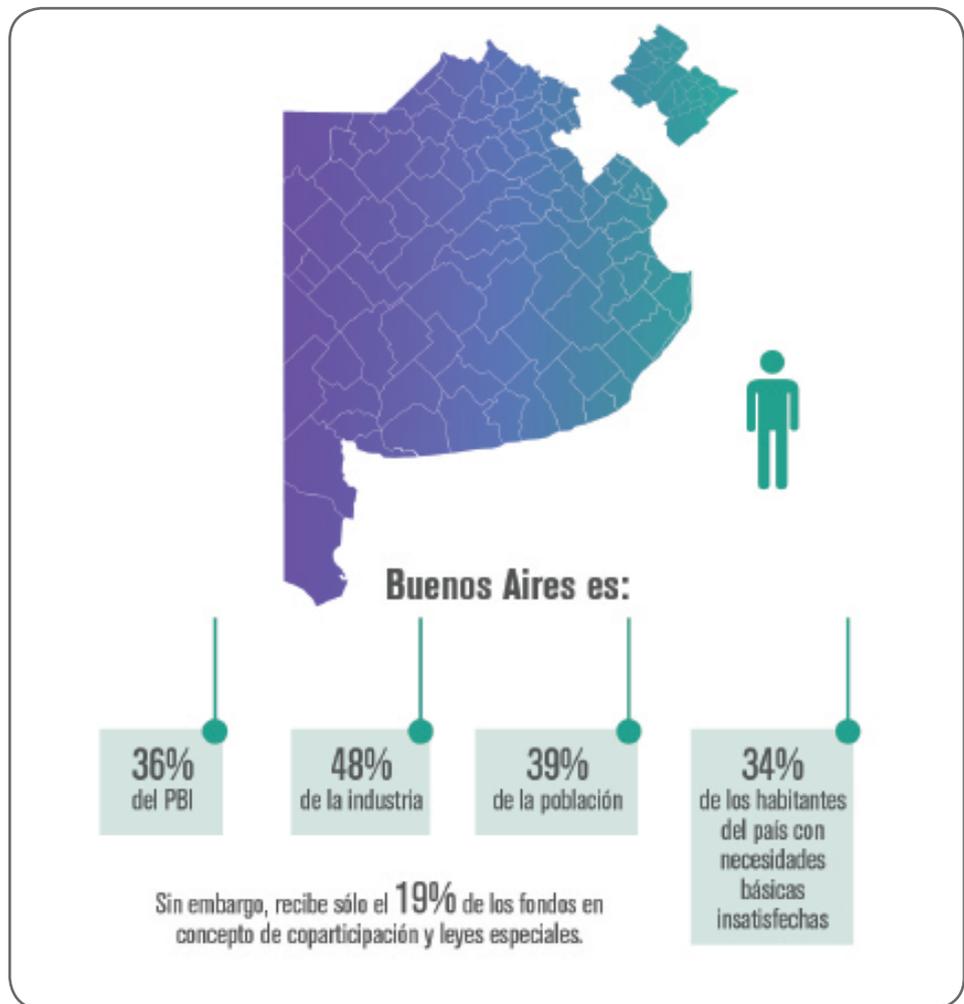
Diagnóstico general de la PBA

Año 2016



¿CÓMO ES BUENOS AIRES?

La provincia en porcentajes



La provincia de Buenos Aires tiene una superficie de 307.571 km². Su capital es la ciudad de La Plata y en su territorio hay 135 municipios muy heterogéneos, rurales y urbanos. Además, esta jurisdicción genera el 36% del Producto Bruto Interno Nacional, concentra el 48% de la industria y recibe el 19% de fondos en concepto de coparticipación y leyes especiales (Fondo del Conurbano). También habitan 15.625.084 personas, el 39% de la población nacional total, y alberga el 34% de los habitantes con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) del país. El grado de hipertrofia que afecta al país, se agranda cuando sólo consideramos a la provincia: el 67% de la población vive en menos del 1% del territorio.

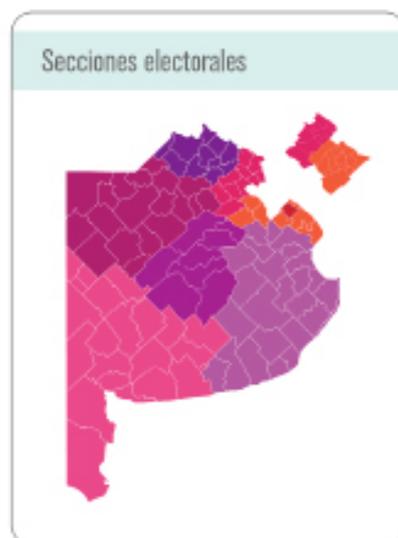
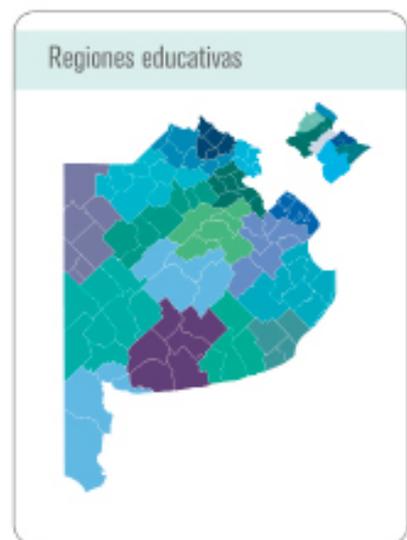
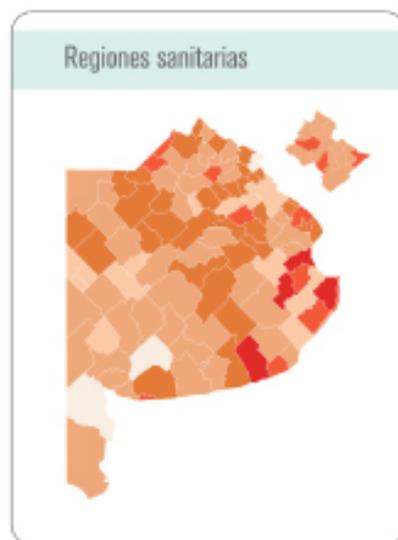
Sobre este asunto, el politólogo Andrés Malamud (2004) sostiene que la provincia de Buenos Aires tiene dos grandes desequilibrios. Uno externo, en relación a las demás provincias argentinas, y uno interno que divide al Conurbano del interior y es producto de desarrollos sociodemográficos que no fueron acompañados por desarrollos institucionales paralelos. En ese sentido, Malamud evalúa que los dos conflictos se originan en la "hipertrofia bonaerense". De esta forma, para resolverlos habrá que promover una reforma profunda que atienda los dos conflictos al mismo tiempo (2004).

BUROCRACIA

Al atender a las particularidades de Buenos Aires -su territorio, potencia productiva y población- es posible sostener que este gigantismo, sumado a las carencias de su financiamiento, se traduce en la complejización de sus problemas y en la lejanía entre el Estado y los ciudadanos, sus problemas y, por lo tanto, las soluciones. Más aún, la extensa maraña burocrática no ha hecho más que acentuar el distanciamiento entre los representantes, el Estado y los vecinos.

Por ejemplo, el territorio está dividido en 8 Secciones electorales; 12 Regiones Sanitarias; 25 Regiones educativas, 32 Jefaturas Departamentales de la Policía; 19 Delegaciones del Registro de las Personas; 46 Delegaciones Regionales del Ministerio de Trabajo; 9 Delegaciones Regionales del Instituto de Previsión Social y la lista sigue. De esto resulta evidente que ninguna de estas diferentes formas de trazar el territorio coincide, tornando muy difícil articular las políticas públicas de los diferentes órganos de gobierno.

REGIONES

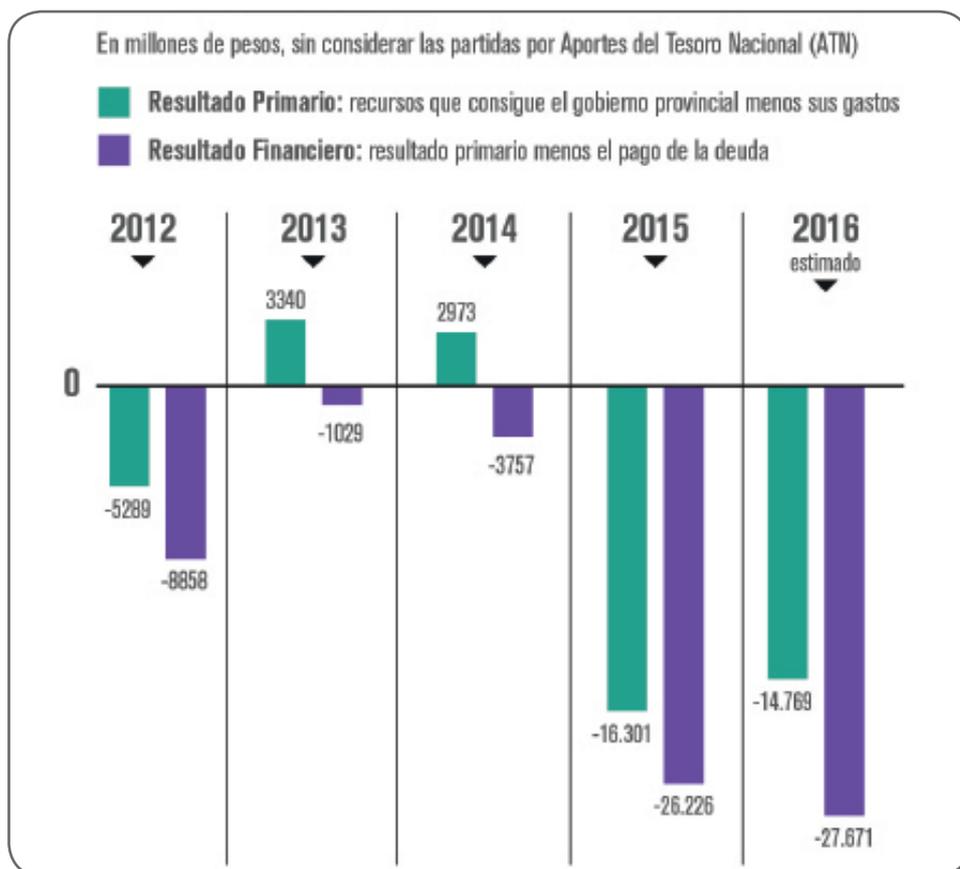


Varias gestiones provinciales han intentado modificar esta organización por las dificultades y demoras que le impone al funcionamiento del Estado. En el 2011, durante la gestión de Daniel Scioli se diseñó un plan para regionalizar la provincia, diseñar nuevos canales y mecanismos institucionales, para ganar en eficiencia, en cercanía y control ciudadano. Sin embargo, al ahondar en la propuesta, este equipo de investigación evaluó que, en lugar de reducir la burocracia, la aumentaba, creando nuevos cargos y más partidas presupuestarias, sin que esto redundara en mayor autonomía.

FINANCIAMIENTO

Otro asunto relevante a atender y repensar la provincia de Buenos Aires es el financiamiento (Malamud, 2004), especialmente, por los señalamientos de las sucesivas gestiones de gobierno que reclaman un debate por el recurrente y agravado déficit, la ley de Coparticipación Federal - la reducción en la masa coparticipable- y el debate en torno al Fondo del Conurbano –por el congelamiento del monto desde 1996- .

COMO VARIÓ LA SITUACIÓN FISCAL DE LA PROVINCIA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS



Según la clasificación geográfica del gasto, el Gobierno Nacional va a gastar e invertir este año en Buenos Aires alrededor de \$344.144 millones, sin tener en cuenta la coparticipación de impuestos. Para entender el peso relativo de este gasto, tomando el Presupuesto aprobado por la provincia en 2015 que es de \$246.207 millones, vemos que por cada de peso que gasta la provincia de su presupuesto, la Nación gastará \$ 1,4.

Por su parte en concepto de Coparticipación Federal de Impuestos y otras transferencias automáticas para 2016, la Nación proyecta distribuir a las Provincias \$522.588 millones. Buenos Aires recibe por Ley de Coparticipación el 18,6% del total distribuido en este concepto, por lo cual sumará para el próximo año \$97.410 millones. Si lo comparamos con el Proyecto de Presupuesto 2015 que prevé distribuir para el presente año \$74.126 millones, vemos para 2016 un incremento del 31,4%. Cabe mencionar que los recursos que remite la Nación representan el 30% de los ingresos provinciales. Otra vez tomando como último parámetro el Presupuesto provincial 2015, vemos que los ingresos totales de la provincia son de \$ 246 mil millones, de los cuales \$ 172 mil millones -el 70%- corresponden a ingresos provinciales y \$ 74 mil millones corresponden a recursos nacionales.

Cerca de \$ 3.795 millones se remitirán a Buenos Aires en concepto del Fondo Federal Solidario comúnmente denominado "fondo sojero". Este presupuesto sólo puede ser utilizado en Obras Públicas, según la Ley que sancionada por el Congreso en el año 2009 (Nieto & Calore, 2015).

PRODUCCIÓN

La provincia cuenta con una estructura productiva diversificada: agro, industria, servicios, pesca y turismo. Cabe destacar la importancia de la producción industrial que representa casi la mitad de la producción nacional. Así, en el territorio bonaerense hay 59 agrupamientos industriales: 27 parques industriales; 28 sectores industriales; 17 consorcios productivos, de los cuales están vigentes 14; y 94 distritos industriales. Las actividades que se destacan son la automotriz, la petroquímica y la construcción. Además, cerca del 80% de la producción de la provincia de Buenos Aires se destina al mercado interno.

Sobre esto, encontramos dos problemas principales. En primer lugar, los malos resultados de estos sectores industriales en los últimos meses: el "freno a la obra pública" (Ámbito, mayo 2016), el desplome de la venta de insumos para la construcción, la caída de varias ramas industriales, entre ellas la automotriz, y la retracción del consumo en el mercado interno (El Cronista, septiembre 2016) Y, en segundo lugar que, pese a ser el motor de la industria, estos números no se reflejan en una mejor calidad de vida para sus ciudadanos. Esto se ve reflejado en el porcentaje de habitantes con necesidades básicas insatisfechas. (Informe de la Dirección Provincial de Estudios y Proyecciones Económicas, 2012).

Asimismo, la actividad agrícola ha experimentado un crecimiento exponencial desde el 2003 cuando se produjo una importante expansión del área sembrada. La superficie destinada al agro pasó de 9,1 millones de hectáreas entre 2003/2004 a 12,3 millones entre 2012/13. En términos de producción, en la Provincia se produce soja de modo intensivo en el norte; trigo principalmente en el sur; y ganado en la región central (Informe – Dirección Provincial de Estudios y Proyecciones Económicas, 2012).

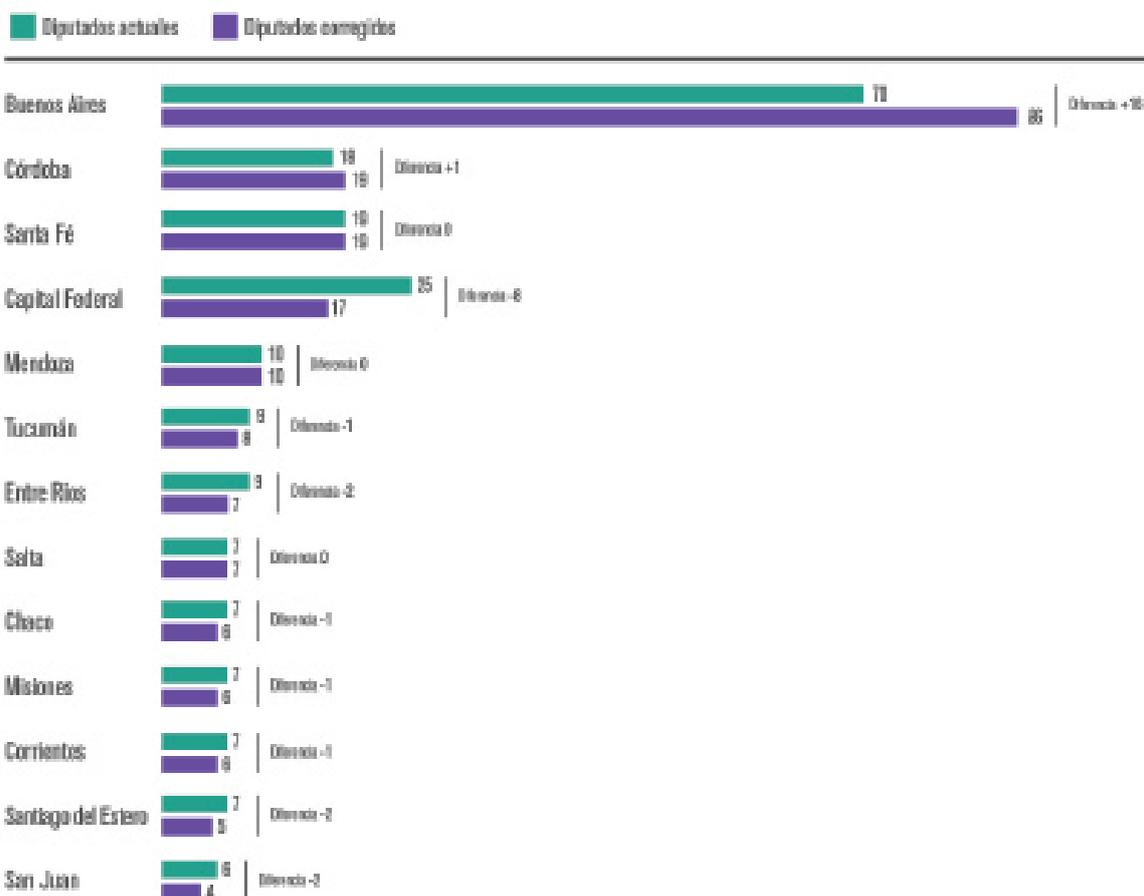
Por la gran diversidad de atractivos turísticos distribuidos a lo largo del territorio, Buenos Aires es un importante destino turístico y atrae a 12 millones de turistas, especialmente las ciudades balnearias de la Costa Atlántica.

REPRESENTACIÓN POLÍTICA

Tras la presentación en el Congreso de la Nación del proyecto oficial de reforma política, se inició una controversia pública (Heredia, 2008) en torno al sistema electoral, la modernización del Estado y el control ciudadano. Sin embargo, la discusión en torno a la representación política en la provincia de Buenos Aires y en el territorio nacional no tuvo centralidad. Estimamos que este asunto tiene una gran relevancia para poder revertir la asimetría de nuestro sistema federal, así como el desequilibrio entre las provincias y entre las secciones electorales bonaerenses.

Andrés Malamud (2004) y Gonzalo Dieguez (2007) también señala que el sistema de asignación de bancas de diputados en el Congreso Nacional, sobrerrepresenta a las provincias menos pobladas y subrepresenta a la más populosa, Buenos Aires. La ley N° 22.847, llamada "decreto ley Bignone" que fuera sancionada en julio de 1983, estableció la actualización de la proporcionalidad de acuerdo al censo. Sin embargo, esta norma constitucional no se cumple desde 1986. Y, de asignarse las bancas que corresponden según el censo 2010, sin considerar el piso, solamente 161.000 habitantes o fracción no inferior a la mitad, la provincia de Buenos Aires debería elegir 97 representantes.

DIPUTADOS ACTUALES Y CORREGIDOS DE ACUERDO AL CENSO 2001





AUTONOMÍA MUNICIPAL

Creemos que otro de los desafíos de la provincia de Buenos Aires es el reclamo por la autonomía municipal y la forma en la que se estructuran las relaciones de poder entre las diferentes instancias de gobierno: nación, provincia y distritos. En ese sentido, el sociólogo Aritz Recalde (2008) explica que el debate en torno a las competencias del gobierno local, sobre si tiene potestad para implementar impuestos propios, si tiene capacidad de dictarse sus mismas normas o no, si es un poder natural o delegado, todos estos asuntos son parte de una cuestión cotidiana de los funcionarios públicos y de los habitantes de cada localidad, que más allá de conocer estos debates en particular, exigen a sus Municipios la resolución de problemas concretos.

Recalde también explica que algunas provincias otorgan a sus gobiernos municipales la posibilidad de establecer “Cartas Orgánicas” y ampliar las facultades para fijar su propio ordenamiento institucional. Esto no se da en el caso de Buenos Aires, en donde ciudadanos y dirigentes consideran necesario desarrollar palancas institucionales para dar mayor protagonismo al gobierno local.

SEGURIDAD

Los problemas en torno a la seguridad/inseguridad aparecen, desde hace años, en todas las encuestas de opinión como uno de los que más preocupan a la población (Kliksberg, 2003). En este sentido, desde el 2004 la inseguridad pasó a ocupar el primer puesto entre los problemas nacionales (Kessler, 2008). Asimismo, la problemática de la inseguridad se agrava porque es atravesado por la precariedad de la vida, el relajamiento de los marcos normativos y el fracaso del Estado para hacer frente a este reclamo elemental de la ciudadanía: protección y seguridad (Calzado y Vilker, 2009).

Uno de los ejes a atender para abordar esta compleja temática es el **sistema penitenciario**. El Servicio Penitenciario Federal (SPF) alberga a menos del 20% de las personas detenidas en todo el país, mientras que el Servicio Penitenciario de la provincia de Buenos Aires (SPB) representa algo más del 40% de las personas detenidas en toda la Argentina. El presupuesto a nivel nacional es de 270 millones de dólares (0,5% del presupuesto federal) para los 31 establecimientos que cuentan con capacidad para 10.489 personas. Los recursos del SPB suman 274 millones de dólares (1,9 % del presupuesto de la provincia de Buenos Aires) para 23.858 plazas. El gasto mensual por detenido en el SPF es de 1.600 dólares y 864 dólares en el SPB.

De acuerdo a los datos oficiales, en las cárceles provinciales no hay superpoblación. Sin embargo, son numerosas y recurrentes las denuncias por hacinamiento y condiciones inhumanas en esas instituciones o en las dependencias policiales en las que hay personas detenidas. Además de la desprotección del Estado en estas instituciones, hay algunos datos relevantes para atender: el 53% de la población privada de la libertad no tenía oficio o profesión y el 71% tiene menos de 34 años (Corda, 2011).

Según el Sistema Nacional de Información Criminal (2008), desde 1999 las denuncias de hechos delictivos fueron en aumento y se estabilizó en 2003. Sin embargo, en la provincia de Buenos Aires, los delitos contra la propiedad y los homicidios dolosos registrados han aumentado de manera sostenida desde 1997 (Lio, 2013).

La expansión y diversificación de las actividades de la **criminalidad** organizada representan otra problemática a abordar. Sobre este asunto, Marcelo Saín (2004) señala, en relación a las principales causas en el Gran Buenos Aires, que el negocio del tráfico y comercialización de drogas ilegales, los secuestros, los piratas del asfalto y el del robo de vehículos para desarmar son “complejas empresas económicas que no crecieron como consecuencia de la pobreza y la marginalidad sino, más bien, de la existencia de un sistema policial y judicial deficiente en su desarticulación cuando no directa o indirectamente connivente con tales emprendimientos” (Saín, 2004). En el mismo sentido, Pegoraro explica que “es el poder policial el que en los hechos maneja y gestiona la (in)seguridad ciudadana” (Pegoraro, 2003). Por ello, dentro de las problemáticas de seguridad, también es una prioridad repensar la **policía bonaerense** (Rodríguez Alzueta, 2014). Un intento por resolver estos conflictos fue la creación de la Policía de Buenos Aires 2 mediante la Ley N°13.202, derogada por el escándalo del caso de gatillo fácil de Hugo Krince.

Otra propuesta para avanzar en la resolución de los problemas de la policía bonaerense fue la creación de **policías municipales**. Sin embargo, al analizar su funcionamiento, esta organización local sólo ha generado nuevos conflictos como el doble comando, coexistencia y superposición de las dos policías -local y provincial-.

Asimismo, se desnaturalizó su función ya que ha pasado a ser un comodín que, al tiempo que previene, debe asumir otras tareas como regular el tránsito vehicular, custodiar edificios y funcionarios, estar en las manifestaciones, defensa civil, etc. Por otro lado, no tiene ningún control externo, situación que se repite en el nivel provincial. Más aún, la formación de los nuevos agentes depende de la Policía Bonaerense, reproduciendo los déficits históricos de la fuerza.

Otra estrategia para avanzar en materia de seguridad fue la aplicación de herramientas tecnológicas para el monitoreo de espacios públicos. Este asunto abrió una gran controversia con una línea de demarcación entre quienes, por un lado, consideran que es una estrategia de vigilancia continua y una forma de violencia estatal y, por el otro, aquellos que estipulan que es una política de prevención para el delito y una política en materia de seguridad (Lío, 2013). El uso de las cámaras se ha expandido en distintos puntos del país, particularmente en el territorio de la provincia de Buenos Aires para responder a los índices de delitos y al aumento de la preocupación de la sociedad por esta problemática.

Como se mencionó, un asunto central y urgente es el **narcotráfico**. Un dato que muestra este grave conflicto es que el 80% de los detenidos del país lo están por delitos con estupefacientes (Corda, 2011). En 2001, el 32,6 % de las personas que se encontraba en la cárcel estaba por estupefacientes, mientras que el 40,6% estaba por delitos contra la propiedad (Daroqui, 2006) y según estimaciones internacionales, esos porcentajes se han mantenido similares, mientras que los delitos contra la propiedad ascendieron levemente (Corda, 2011).

La complejidad de este tema exige evaluar también las normas que se proponen combatir este delito. Corda (2011) sostiene que desde la década de 1990, las normas han dejado caer su peso sobre el último eslabón del tráfico (vendedores o transportistas pequeños) generando más detenciones, sin atacar a los comandantes de este flagelo. Recientemente se ha anunciado que el Gobierno Nacional evalúa la posibilidad de disponer de las Fuerzas Armadas para combatir al narcotráfico, especialmente en las fronteras con nuevos aviones comparados a Estados Unidos e Israel (La Nación, 8-8-16). Más allá de las estrategias para abordarlo, es posible sostener que el narcotráfico y sus graves consecuencias han devenido en un tema central del debate público.

Además de la criminalidad organizada en torno a este negocio ilegal, advertimos que la otra cara de este problema es el consumo de drogas, la adicción y los problemas de salud de una parte cada vez mayor de la población (Corda, 2011).

SALUD

El sistema de salud de la provincia de Buenos Aires es otro asunto problemático a atender. En primer lugar, es fundamental entender que forma parte del sistema de salud de la Argentina y, por lo tanto, comparte su historicidad. Está compuesto por tres sectores: el público, el privado y el de la seguridad social. El sector público está integrado por el ministerio nacional y los provinciales, así como por la red de hospitales y los centros de salud públicos que brindan atención gratuita a todos aquellos que lo demanden, principalmente a quienes no tienen seguridad social o capacidad de afrontar el gasto. Este sector es financiado con recursos fiscales y, ocasionalmente, recibe pagos del sistema de seguridad social cuando atiende a sus afiliados.

Por su parte, el sector privado está conformado por los profesionales y establecimientos que atienden a demandantes individuales, a los beneficiarios de las Obras Sociales y de los seguros privados. También están incluidas las entidades de seguro voluntario que se financian con los aportes de familias y/o empresas. Por último, el sector del seguro social obligatorio está organizado en torno a las Obras Sociales que prestan servicios a los trabajadores y sus familias. La mayoría de ellas opera por medio de contratos con prestadores privados y se financian con contribuciones de los trabajadores y patronales (Belló y Becerril-Montekio, 2011).

Entre 1989 y 2001 se produjo una fuerte desregulación y descentralización del sistema de salud que dio lugar a un aumento de la desigualdad e inequidad en el acceso y las prestaciones, así como el achicamiento del subsector público y una crisis en el sector de obras sociales sindicales y provinciales (Acuña y Chudnovsky, 2002). Desde 2003 en adelante se implementó una red de medidas orientadas a atender la salud en toda su extensión: desde la ampliación del calendario de vacunación, la Ley de prescripción de medicamentos por nombre genérico, el Programa Remediar, el Plan Sumar, hasta la Asignación Universal por Hijo y por Embarazo, el sostenimiento del Plan Vida, así como la ampliación de la red cloacal y de acceso al agua corriente. Sin embargo, a la continua expansión de la oferta y la demanda, hay que agregarle el peso de los municipios que fueron incorporando la responsabilidad sobre la gestión de cada vez más efectores de salud y, como consecuencia de ello, vieron incrementada su capacidad de decisión sobre la morfología del sistema. Con la municipalización de la mitad de la provisión de servicios de salud, la necesidad de coordinación entre el Ministerio y los Municipios se hace una necesidad para garantizar el buen funcionamiento del servicio.

UN SISTEMA DE SALUD MUNICIPAL CON PRESUPUESTO PROVINCIAL

En la provincia hay:



1700 centros de atención primaria:
1667 son municipales



335 hospitales:
más de las dos terceras partes, son municipales.



26 mil camas de internación:
la mitad son municipales.

Esto ha generado que muchos municipios se hayan desfinanciado por insuficiencia de la masa coparticipable y no alcancen a cubrir los gastos derivados de la prestación de los servicios. Mientras algunos distritos, especialmente en el interior de la provincia, reciben más de lo que gastan en salud, la mayor parte de los municipios del Conurbano, no alcanzan a cubrir la mitad de lo que invierten, con casos extremos como Tres de Febrero, San Fernando o Ezeiza, en los que el componente sanitario de la coparticipación apenas alcanza al 20% de lo que ejecutan con sus propios presupuestos en el rubro. En el otro extremo, San Miguel y Malvinas Argentinas reciben de la provincia el 80% de su ejecución presupuestaria en salud. También la desigualdad se expresa en la disponibilidad de camas. El Conurbano es, una vez más, el territorio que sufre con mayor crudeza esta asimetría: las oportunidades de internarse de las que dispone un vecino de Junín, son cuatro veces mayores que las que tienen los habitantes de La Matanza.

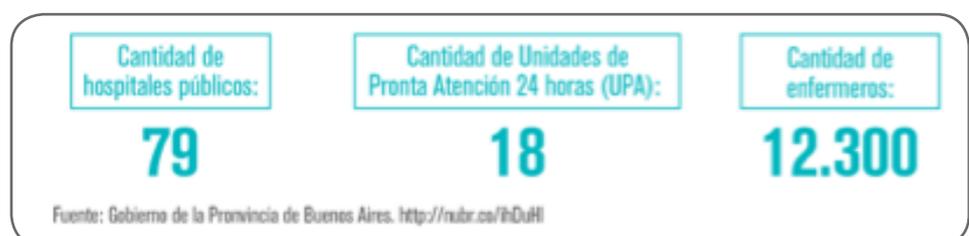
Otro asunto relevante es la cantidad de efectores de salud y las condiciones laborales y salariales de los mismos. Las remuneraciones, aún aplanadas desde hace años, representan más del 80% de la ejecución presupuestaria. Además, la mitad de los 42.000 agentes del Ministerio de Salud provincial revistan en planta permanente, encuadrados en la ley de carrera técnico administrativa 10.430 y agrupados mayoritariamente en las categorías técnicas (62%) y administrativas (15%) y el resto se ubica en las categorías de servicio. En las dos primeras, la mayoría son mujeres. Los municipios contribuyen con otros 42.000 agentes al sistema. Casi 18.000 trabajan en los centros de atención primaria, 7.000 de ellos son médicos, 3.200 enfermeros y el 60% se concentra en las Regiones del Conurbano. Los hospitales municipales completan la contratación de los 24.000 agentes restantes con 6.800 médicos, 5.700 enfermeros, 3.500 trabajadores de apoyo y servicios y 1.800 administrativos, entre otros escalafones.

En relación con lo anterior, recientemente se conocieron cifras del Ministerio de Salud de la provincia que señalan que el 40% de las embarazadas migra a la Capital para tener sus partos “debido a que el sistema de salud bonaerense es deficitario y está atravesado por la falta de profesionales, equipamiento e infraestructura”. También Fernando Corsiglia, presidente del gremio de profesionales de la salud (CICOP), indicó que existe una “crisis de recursos humanos en el sistema de salud” que afecta al área de pediatría, las guardias y las terapias intensivas. Esta grave situación dio lugar al cierre de algunos sectores en hospitales públicos de la provincia (Aguirre y Laudonia, 2016).

El presupuesto bonaerense 2016 destina US\$ 1.498 millones al Ministerio de Salud, mientras que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuenta con un presupuesto parecido para menos de la mitad de los centros de salud. Así, mientras que en la provincia el presupuesto en salud representa el 6,3% del total, en la ciudad es del 20% (Aguirre y Laudonia, 2016).

A continuación presentamos un gráfico en el que se detallan las características más sobresalientes del sistema de salud de la provincia de Buenos Aires.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL SISTEMA DE SALUD



Ante las complejidades de este sistema, resulta pertinente retomar un trabajo de Mario Rovere (1999), fundante de los estudios en torno a la salud pública en Argentina, en el que plantea la importancia de poner la centralidad del trabajo, “la punta del compás”, en la población para empezar a pensar cómo articular cada uno de los distintos niveles y sectores, y poder brindar un servicio con equidad, eficiencia, eficacia y universal.

EDUCACIÓN

La educación, como la salud, es un área de gobierno muy sensible porque brinda un servicio elemental que, además, es un derecho de todos los niños y jóvenes de nuestro país. Sin embargo, desde mediados de la década de 1970 hasta la crisis del 2001, ha sufrido las consecuencias de las tendencias de desmantelamiento del aparato estatal, de promoción del desarrollo de la iniciativa privada y de transferencia de los servicios y empleados públicos hacia las jurisdicciones subnacionales (Sosa, 2010). Este potente proceso no pudo ser revertido ni por la intención de debatir a fondo durante el Congreso Pedagógico Nacional (Southwell, 2013) durante el radicalismo, ni por el protagonismo que fue ganando el sindicalismo (Perazza y Legarralde, 2008). Más aún, a lo largo de los diez años del gobierno de Carlos Saúl Menem, su «revolución conservadora» (Wainfeld, 2013) logró imponer al neoliberalismo en todas las esferas de la sociedad y los asuntos públicos cayeron bajo la crítica demoledora del pensamiento único (Thwaites Rey, 2010). En este contexto, el sistema educativo nacional no fue la excepción (Morduchowicz, 2006; Hoya, 2016).

La transferencia de los servicios educativos a los estados provinciales (Ley N° 24.049) y la reorganización del sistema mediante la Ley N° 24.195 no resolvieron los históricos problemas de la educación y agregaron nuevas complejidades. Por ello, desde el 2003 se pusieron en marcha una serie de medidas tendientes a modificar el sistema educativo: la Ley de Financiamiento Educativo; la Ley Nacional de Educación N° 26206; el decreto de Asignación Universal por hijo; el Programa Conectar Igualdad para achicar la brecha socio-cultural entre los jóvenes estudiantes (Belinche; Vergani & Hoya, 2012); el Plan Nacional de Finalización de Estudios Primarios y Secundarios (Krieger, 2015; Pecarrere, 2014; González, 2014); la construcción de escuelas y universidades en todo el territorio nacional, entre otras medidas que sumaron inclusión.

Sin embargo, encontramos que aún hay asuntos pendientes en materia educativa como la modernización de la burocracia del sistema educativo y la concentración de su administración en la ciudad de La Plata. Tampoco se resolvieron la cobertura del nivel inicial ni la demanda de la doble escolaridad, como tampoco los históricos reclamos salariales de los docentes de todos los niveles en la provincia. Asimismo, desde el año 2004 no se realiza un Censo Nacional de docentes. Este hecho no es menor ya que una herramienta de estas características permitiría conocer mejor a la población, sus demandas y por lo tanto programar con conocimiento las acciones de gobierno.

En ese sentido, estimamos que aún es una deuda que los distintos niveles gubernamentales promuevan una mayor articulación para desarrollar las políticas públicas con el conocimiento que producen y del que disponen académicos, docentes,

graduados y estudiantes de las Universidades Nacionales o Provinciales, públicas o privadas, en todo el territorio de la provincia de Buenos Aires.

A continuación presentamos un gráfico en el que se detallan las características más sobresalientes del sistema educativo de la provincia de Buenos Aires.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL SISTEMA DEL EDUCATIVO

- > **Docentes** Hay **1.057.136** docentes en actividad en el país, de los cuales el **35%** ejerce cargos en la Provincia de Buenos Aires (369.998)
- > **Cantidad de establecimientos educativos: 19.089**
- > **Alumnos (todas las modalidades y niveles): 4.767.767**

Fuente: último censo hecho por el Ministerio de Educación de Nación en 2015

INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

Durante los últimos 12 años, la expansión de la economía y el sostenimiento de la actividad industrial generó presiones sobre el sistema de transporte, tanto por vía de la mayor demanda de viajes como por los incrementos en los niveles de motorización, debido al aumento del comercio, los flujos exportables y, además, por el aumento en la capacidad de compra y consumo de la población interna (Epelbaum, 2013). En términos generales, existe una carencia visible de capacidad, debido a la pasividad estatal en lo que atañe a la planificación activa del sistema de transporte, que ha sido una constante desde la década de 1960 (CESPA, 2013). Más allá de si este escenario de expansión económica se mantendrá a futuro, el transporte en la provincia, en particular en la región metropolitana, enfrenta grandes desafíos estructurales que no pueden abordarse desde políticas aisladas, sino que es necesario tener una mirada integral del sistema, sus problemas y las potencialidades.

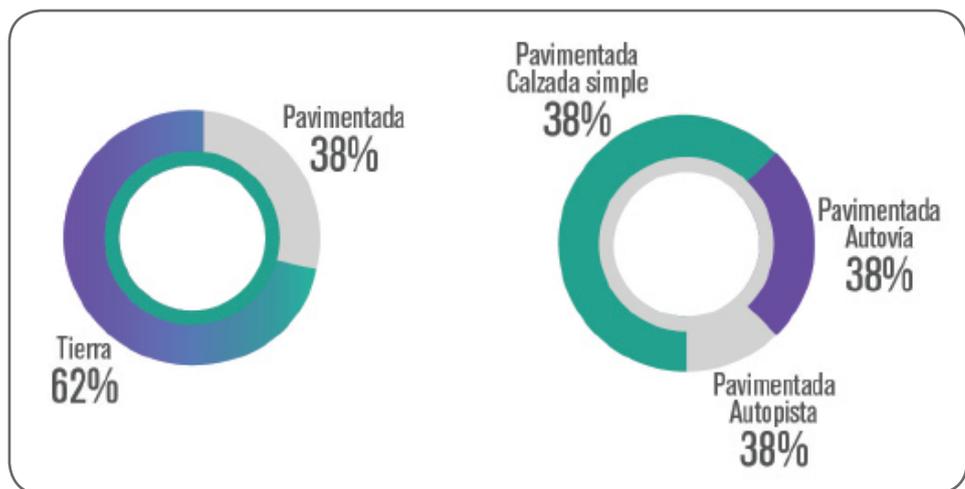
Actualmente, la red vial se encuentra desactualizada. Las mayores obras se concentran en torno al Gran Buenos Aires, relegando inversiones demandadas en el interior, en particular las necesarias para mitigar rutas con alto tránsito de camiones. En términos estadísticos, la provincia cuenta con un total de 40.098 km de rutas, lo que representa el 19% de las rutas de todo el país, considerando provinciales y nacionales. Del total, el 38% están pavimentadas, pero si se tienen en cuenta sólo las rutas provinciales (35.423 km), el porcentaje disminuye al 30%. Este porcentaje arroja un total de 10.657 km pavimentados y 24.766 km de rutas de tierra. Las rutas provinciales se dividen en caminos provinciales primarios (troncales, ejes de transporte), secundarios (de menor tránsito, vinculan los primarios con los terciarios) y terciarios (municipales) que se interconectan y, a su vez, se enlazan con la red troncal nacional. Tanto el sistema vial, como la red ferroviaria, se organizan en forma de abanico, con centro en la ciudad de Buenos Aires. La distribución en forma de abanico, debe entenderse en perspectiva histórica, debido a

la preponderancia del puerto de Buenos Aires, epicentro comercial de la actividad agroexportadora.

En comparación con el resto de las provincias, Buenos Aires cuenta con una cobertura de rutas pavimentadas excelente, pero presenta deficiencias en función de la demanda y, también, en relación a la distribución demográfica en algunas regiones como en AMBA, donde se concentra la mayor oferta laboral y comercial. Si bien la extensión de la red vial pavimentada es mejor que en el resto de las provincias, actualmente presenta una baja densidad (1 metro por habitante), lo cual genera un uso más extensivo que implica una mayor demanda de mantenimiento y, a su vez, la necesidad de tener una mayor proporción de autovías y autopistas. Este estado de situación, no sólo implica el desafío de construir más vías de circulación, sino también, repensar el 30% de las actuales, cuya peligrosidad es, según el Ministerio del Interior y Transporte, media o media/alta y el 46% se encuentra en un estado regular y el 18% en mal estado.

En términos generales, solo el 38% de las rutas nacionales y provinciales de Buenos Aires están pavimentadas y más del 60% se encuentra en un estado de conservación malo o regular.

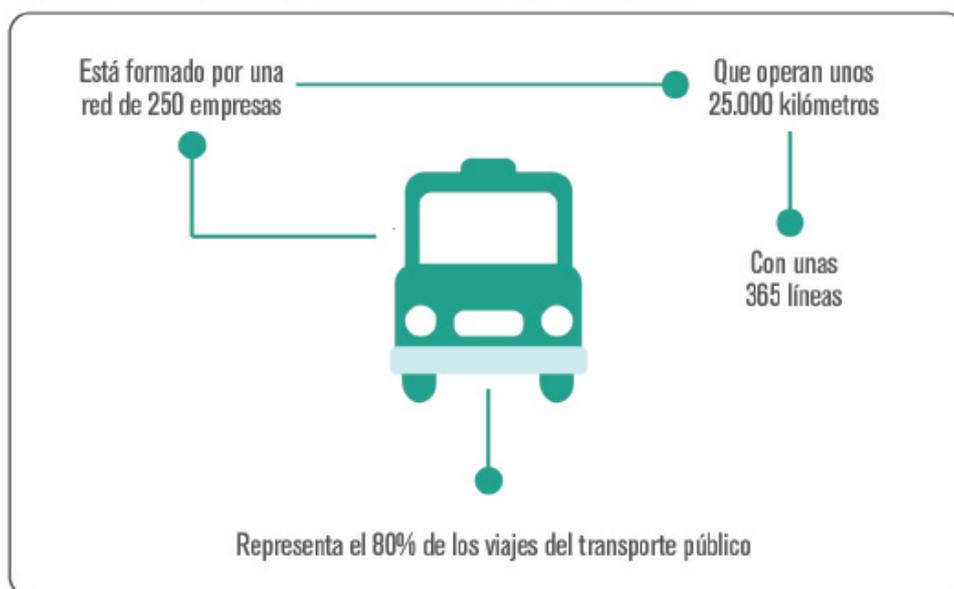
COMPOSICIÓN DE LAS RUTAS DE LA PROVINCIA



Otro dato relevante para pensar el sistema de transportes de la provincia es que la Región Metropolitana de Buenos Aires dispone de una red reticulada de calles y avenidas, con una estructura que continua en toda la extensión urbanizada. Tanto la infraestructura vial como ferroviaria son radiales. La región cuenta con un sistema ferroviario bastante desarrollado, privatizado en la década de los 90, y que ha sido estatizado recientemente. Dispone de siete líneas ferroviarias, algunas de las cuales tienen a su vez varios ramales, que se extienden por una longitud de 830 km. La red contiene 207 estaciones en el AMBA, de las cuales tres están ubicadas en la Ciudad de Buenos Aires y 169 en el Conurbano, con una distancia media de 3 kilómetros entre estaciones. El sistema tiene forma radial y todas líneas confluyen en las grandes terminales de la Ciudad: Constitución, Retiro y Once. Su conectividad es muy baja, y sólo sirve a viajes en los que origen y destino tienen el mismo eje ferroviario. Esto se debe a que históricamente el papel principal del ferrocarril urbano ha sido el de permitir los desplazamientos con distancias medias elevadas en viajes de tipo pendular entre el Conurbano y el área central. Tal es su configuración, el sistema está fragmentado de forma totalmente disfuncional.

TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Asimismo el 80% de los viajes del transporte público, se realiza en transporte automotor. En la provincia, este sector está formado por una red de 250 empresas que operan en 25.000 kilómetros y tiene 365 líneas.



Fuente: Epelbaum, 2013

En términos generales, la organización institucional del transporte metropolitano presenta un cuadro complejo, en el que coexisten atribuciones de distintos niveles del Estado sin una articulación formalizada. Actúan sobre la planificación, gestión, regulación y control del sistema el Estado Nacional, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la provincia de Buenos Aires y los municipios bonaerenses que forman parte del Conurbano.

Resta mencionar que, en cuanto a la actividad portuaria, Buenos Aires es la provincia con más puertos con salida a ultramar: Bahía Blanca, La Plata, Quequén, San Pedro (bajo administración de Consorcios), Dock Sud, San Nicolás y General Rosales (administrados por delegaciones portuarias). Pese a la existencia de importantes puertos, la poca distribución de la actividad productiva mantiene la circulación primariamente en torno al área metropolitana. Sobre la extensa fachada fluvial de la RMBA existe un sistema regional de puertos incluyendo el núcleo Zárate-Campana al norte, Buenos Aires en el centro y La Plata al sur, sistema en el que cada puerto intenta aumentar su participación relativa en la captación de cargas. El Puerto de Buenos Aires enfrenta problemas de saturación y presenta incertidumbres de cara a su futuro. Todos los estudios señalan como necesaria la descentralización del puerto metropolitano y el fortalecimiento del sistema en su conjunto.

BIBLIOGRAFÍA

- ACUÑA, C. & CHUDNOVSKY, M. (2002). El sistema de salud en Argentina. Disponible en <http://nubr.co/ezVeFu>
- BELINCHE MONTEQUIN, M.; HOYA, M.; VERGANI, L. (2012). Las nuevas tecnologías dijeron presente: Un estudio de caso sobre el Plan Conectar Igualdad. [En línea]. VII Jornadas de Sociología de la UNLP, 5 al 7 de diciembre de 2012, La Plata, Argentina. En Memoria Académica. Disponible en: <http://nubr.co/fHJo5b>
- BELLÓ, M. y BECERRIL-MONTEKIO, V. (2011). Sistema de salud de Argentina. Disponible en <http://nubr.co/ZWcZMN>
- CALZADO, M. y VILKER, S. (2009). "Reclamo punitivo, miedo y política. Sobre las retóricas impolíticas de las víctimas", en XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires.
- CORDA, A. (2011). "Encarcelamientos por delitos relacionados con estupefacientes en Argentina" en Intercambios Asociación Civil-Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- DAROQUI, A. (2006). Voces del encierro: mujeres y jóvenes encarceladas en la Argentina una investigación socio-jurídica. Omar Favale, Buenos Aires.
- DIÉGUEZ, G. (2007). Distorsiones en la representación política de la provincia de Buenos Aires. Una reseña en perspectiva crítica sobre la agenda institucional de reforma política bonaerense. Disponible en <http://nubr.co/fqfhGQ>
- EPELBAUM, G. (2013). Aerolíneas Argentinas: Una gestión atravesada por la racionalidad técnica y la ideología política. Tesina de grado. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata. Disponible en <http://nubr.co/78pJLZ>
- GONZÁLEZ, F. (2014). Jóvenes, educación y trabajo: Un estudio sobre las estrategias de vida de jóvenes trabajadores y estudiantes del Plan FinEs2 en el Gran La Plata (2012-2013). Tesina de grado. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata. Disponible en <http://nubr.co/VDGET7>
- HEREDIA, Mariana. (2008). "Entre reflexividad, legitimación y performatividad. El discurso económico en la instauración y la crisis de la convertibilidad" en Revista Crítica, Número 2, pp.191-214.
- HOYA, Manuela. (2016). Controversias en torno a la crisis del sistema educativo en el neoliberalismo: De la conformación del problema público a la sanción de la Ley Federal de Educación. Tesina de grado. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata. Disponible en <http://nubr.co/G5XRi2>
- KESSLER, G. (2008). "Sentimiento de inseguridad y miedo al crimen en Argentina", en V Jornadas de investigación en Antropología social, Facultad de Filosofía y Letras, UBA, Buenos Aires.
- KLIGSBURG, B. (2003). "El Crecimiento de la Criminalidad en América Latina: un tema Urgente" en Formación Gerencial, Año 2, No.1
- KRIEGER, M. (2015). La educación en los barrios: El plan FinEs. Un estudio de caso en la periferia platense. Tesina de grado. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata. Disponible en <http://nubr.co/rTUS26>
- MALAMUD, A. (2004). "Federalismo distorsionado y desequilibrios políticos: el caso de la provincia de Buenos Aires", en Aportes para la discusión de la Reforma Política bonaerense, María Inés Tula (editora), Prometeo Libros, Buenos Aires. Disponible en <http://nubr.co/F6ZYRe>
- MORDUCHOWICZ, A. (2006). Los indicadores educativos y las dimensiones que los integran. IPE-UNESCO. Buenos Aires. Disponible en <http://nubr.co/nIOCCb>
- LIO, V. (2013). "Luz, cámara, gestión": un análisis comunicacional de los sistemas de video vigilancia en municipios bonaerenses. Tesina de grado. Facultad de Ciencias Sociales, UBA.
- RECALDE, A. (2008). Autonomía o autarquía en las Municipalidades Bonaerenses. Disponible en <http://nubr.co/gH8fvs>
- RODRÍGUEZ ALZUETA, E. (2014). Temor y control: la gestión de la inseguridad como forma de gobierno, Futuro Anterior, Buenos Aires.

- ROVERE, M. (1999). Redes en salud. Un nuevo paradigma para el abordaje de las organizaciones y la comunidad. Ed. Secretaría de Salud Pública/AMR, Instituto Lazarte (reimpresión), Rosario.
- SOSA, P. (2010). "Una exploración sobre la dimensión estatal de las (probables) reglas de la política para las provincias argentinas (1976-2001)". Trabajo y Sociedad, Núcleo Básico de Revistas Científicas Argentinas del CONICET, Número 15, Volumen XIV, Santiago del Estero, Argentina. Disponible en <http://nubr.co/pGhU4G>
- SOUTHWELL, M. (2013a). Treinta años de reformas educativas. La educación en debate. Le Monde diplomatique, Cono Sur, Suplemento «La educación en debate», Número 11, Marzo. Universidad Pedagógica. Buenos Aires.
- PECARRERE, F. (2014). Plan FinEs 2: Algunas experiencias en la ciudad de La Plata. Tesina de grado. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata. Disponible en <http://nubr.co/Do5Isx>
- PEGORARO, J. (2003). "Una reflexión sobre la inseguridad, en Argumentos. Revista de crítica social, 1(2).
- PERAZZA, R. & LEGARRALDE, M. (2008). "El sindicalismo docente en la Argentina". Sindicatos Docentes y Reformas Educativas en América Latina. Argentina. Komrad Adenauer Stiftung. Río de Janeiro.
- SAIN, M. (2004). Política, policía y delito. La Red Bonaerense. Capital Intelectual. Buenos Aires.
- THWAITES REY, M. (2010). "Después de la globalización neoliberal ¿Qué Estado en América Latina?" en OSAL, Año XI, Número 27, Buenos Aires: CLACSO.
- WAINFELD, M. (2013). "Aquellos años crueles". Nota de opinión, Página 12. Disponible en <http://nubr.co/3qd8lj>

Otras fuentes consultadas

- Centro de Estudios Económicos y Sociales Raúl Scalabrini Ortiz (CESO). Informe económico especial, n°13, octubre 2015. Presupuesto Nacional 2016 para la provincia de Buenos Aires. Disponible en <http://nubr.co/HvFblw>
- Centro de Estudios de la Situación y Perspectiva de la Argentina (CESPA). 2013. "El Transporte en la Región Metropolitana, un nuevo protagonista del escenario político". Disponible en <http://nubr.co/ZigOTD>
- Informe "Panorama productivo de la provincia de Buenos Aires". Dirección Provincial de Estudios y Proyecciones Económicas. Provincia de Buenos Aires (2012). Disponible en <http://nubr.co/5XncsT>
- Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos de la Nación. (2008). Sistema Nacional de Información Criminal.
- Plan de regionalización. La estrategia de desarrollo para la provincia. Gobierno de la provincia de Buenos Aires. (2011). Disponible en: <http://nubr.co/UV7Lis>
- AGUIRRE, M. & LAUDONIA, M. (2016). Salud bonaerense: el 40% de las embarazadas migra a Capital para tener sus partos. Disponible en <http://nubr.co/NWeKAU>
- DINATALE, M. Nota publicada en La Nación, 8/8/16. Disponible en <http://nubr.co/YCy0Ff>
- KANENGUISER, M. Nota publicada en La Nación, 4/9/16. Disponible en <http://nubr.co/nG1PZt>
- POZZO, E. Nota publicada en El Cronista, 8/9/16. Disponible en <http://nubr.co/1JLT2A>
- Editorial. Nota publicada en Ámbito. 28/5/16. "Advierten que freno a la obra pública "profundiza crisis en la construcción"". Disponible en <http://nubr.co/73FGUK>
- Ley N° 22.847. Disponible en <http://nubr.co/jMGk6M>
- Ley N° 13202. Disponible en <http://nubr.co/tyslSs>
- Ley N° 24049. Disponible en <http://nubr.co/1tZ1S7>
- Ley N°24195. Disponible en <http://nubr.co/84qgVF>
- Ley N°26206. Disponible en <http://nubr.co/OUNzq2>
- Ley N° 26.075. Disponible en <http://nubr.co/5ivWFO>