



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



El desarrollo regional, aplicación al caso de la región sudeste de la Provincia de Buenos Aires.

Nievchowicz Lampert, Noel N.

1970

Cita APA:

Nievchowicz Lampert, N. (1970). El desarrollo regional, aplicación al caso de la región sudeste de la Provincia de Buenos Aires.

Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios".

Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

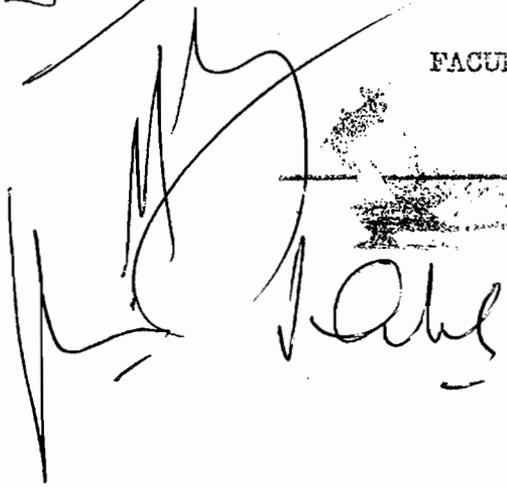
Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

Col. 1101
1000

Buenos

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS



TESIS DOCTORAL

"EL DESARROLLO REGIONAL
APLICACION AL CASO DE LA REGION SUDESTE DE
LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.--"

NOEL NIEVCHOWICZ LAMPERT

Registro 17.597

AREA ECONOMICA

CATEDRA: GEOGRAFIA ECONOMICA GENERAL

CONSEJERO: DR. MIGUEL GARCIA FIRBEDA

PADRINO DE TESIS: DR. MIGUEL GARCIA FIRBEDA

FECHA: 21 de Abril de 1970.--

EL DESARROLLO REGIONAL. APLICACION AL CASO DE LA REGION SUDESTE
DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.-

I N D I C E

TOMO I:

PARTE I--LA REGION ECONOMICA

Página N°

Capítulo 1: Los espacios geográficos	1
" 2: La Teoría de la Localización	31
a) Antecedentes	31
b) La Localización Agraria	36
c) La Localización Industrial	41
d) La Localización Comercial	44
e) Equilibrio Económico Espacial	47
" 3: Los espacios económicos	81

PARTE II--EL DESARROLLO ECONOMICO

128

Capítulo 4: La idea del progreso o desarrollo a través de la historia	128
" 5: Teorías sobre el subdesarrollo y la transi- ción hacia el desarrollo	143
" 6: Políticas para el desarrollo	190
a) Concepto del desarrollo económico	190
b) La técnica y la política del desarrollo económico y social	193

Indice de Gráficos

Cap. N°	Denominación	Página N°:	Figura N°:	Cuadro:
2	Círculos de Thünen	38	1	
2	Círculos thünesinos en el agro argentino	40 bis	2	
2	Localización agrop. en la Arg.	40 bis 1	3	
2	Embudo de Lannhardt	42 bis	4	
2	Distribución teórica de Christaller	46 bis	5	
2	Centros en el S. de Alemania	46 bis	6	
2	Aglomeraciones, según Lösch	52 bis	7	
2	Isodapanos de Weber	52 bis	8	
2	Clasificación de Localizaciones	55 bis		1
2	Area de demanda, según Lösch	60 bis	9 y 10	
2	Tres regiones de mercado más pequeñas, según Lösch	65 bis	11, 12, 13	
2	Diez regiones más pequeñas	65/ 66 bis	14	2
2	Cuadro del paisaje, con y sin redes de mercado	68 bis	15/16/17	
2	Centros regionales	70 bis	18 y 19	3
2	Regiones de idéntica estructura	70 bis 1	20 y 21	
2	Función de aglomeración de la energía, según Isard	73 bis	22	
2	Sistema de Lösch modificado por Isard	74 bis	23	
6	Curva de Lorenz	49	24	
7	Superficie, Demografía, Economía. 51		25	

EL DESARROLLO REGIONAL

PARTE I - LA REGION ECONOMICA

CAPITULO I: LOS ESPACIOS GEOGRAFICOS

El saber humano, a lo largo del tiempo, ha ido clasificando la aprehensión de la realidad, tanto como la libre especulación originada o no en dicha realidad, o en elementos inmanentes del alma humana, en determinados compartimentos del conocimiento. Uno de ellos, la Geografía, ha sido definido, entre otros conceptos igualmente válidos, como, en esencia, el estudio de la tierra como hogar del hombre, como ámbito o ambiente del desarrollo de la humanidad, operándose dicho estudio en forma de interpretación de determinadas "localizaciones", valé decir, asentamientos poblacionales "situados", "radicados", en cierta porción del espacio terrestre. Y decimos "terrestre" porque ello es ya un lugar común en el conocimiento y lenguaje científicos, sin dejar de reconocer que, en cierto modo, habiendo trascendido de la mera Tierra la posibilidad de vida y de desplazamiento de los seres humanos hacia el Mar (y tal vez también el Aire), también aquél forma parte de cualquier análisis geográfico, económico, sociológico o político sobre el "territorio" o espacio geográfico.

El pensamiento geográfico se remonta a tiempos muy antiguos, pudiéndose rastrear sus inicios en la época en que los hombres comenzaron a interesarse por la tierra que habitaban, proyectarla como un universo, y reflexionar acerca de su papel en tal sistema. Fueron los filósofos quienes primero advirtieron la relación de los pueblos con su medio ambiente físico. Así, Platón, en sus estudios sobre la más adecuada constitución de la sociedad política, expresó ideas fundamentales, tales como, por ejemplo: a) en materia de emplazamiento o localización de las nuevas comunidades, decidió que un cierto aislamiento era condición más propicia a la estabilidad social que una excesiva facilidad de acceso (ello condecía con las características del suelo griego, tanto como con las condiciones corrientes de las relaciones

políticas en la época, matizada muy frecuentemente por conflictos entre naciones lejanas tanto como entre ciudades vecinas). También se manifestó tal tendencia en sociedades políticas superiores a la griega, de lo que da muestra una interesante cita de Saint-John Perse, inscripta en "Los espacios escondidos" de Jacques Baudouillet: "Los pueblos situados en lo alto se iluminaban sobre todo frente al mar... En otros lugares, la historia era menos clara. Los pueblos bajos prosperaban ignorando el mar, instalados entre sus cinco colinas y sus pinas de hierro"; b) fija en 5.040 habitantes la población óptima de su ciudad utópica ideal, considerando tanto las condiciones adecuadas para una buena administración y para que un número no excesivo permitiera manifestarse a las relaciones de comunidad, fuente del "espíritu" de la ciudad, como para que, dentro de las posibilidades de la época, existieran condiciones ideales de aprovechamiento del medio circundante en procura de recursos necesarios para la alimentación y supervivencia de tal población; c) en materia de fuentes de las transformaciones políticas, expresó en "Las lecciones" "A veces las guerras derriban los gobiernos e introducen cambios en su constitución, a veces la miseria estremada produce los mismos efectos. A menudo también las enfermedades son causa de innovaciones, como cuando se producen pestes o se alteran las estaciones durante varios años". O sea, dio cuenta de la influencia del medio en cuanto a la carencia de recursos naturales y en materia de clima.

Tal predisposición de Platón a considerar la interrelación entre el hombre y su medio, no manifiesta una actitud singular. Otros pensadores de su época, o, al menos, de su civilización, adoptaron idéntica postura. Así, Herodoto, quien en sus narraciones históricas, siempre procedió a describir los lugares donde las mismas transcurrieron, en la situación cronológica. Hipócrates estableció, tentativamente, la influencia del aire, el agua y la situación topográfica, sobre la naturaleza humana. Aristóteles dedicó ciertos pasajes de su obra a considerar

la elección entre una ubicación marítima y otra montañosa. Hasta que llegamos a Estrabon, tenido por el padre de la geografía clásica, quien sugirió que el clima y la naturaleza de los lugares en que se asientan los pueblos, tienen cierta influencia sobre los mismos, (estudió la preeminencia de Corinto en función de la posesión de dos puertos, y tanto el influjo favorable sobre su economía, como las consecuencias deplorables del desarraigo y cosmopolitismo de su población marinera fluctuante.-- También se interesó por explicar el ascenso del Imperio Romano en virtud de las condiciones de su medio geográfico).

Durante el Medioevo, la preocupación de los pensadores sociales y políticos, el centro de su cosmovisión, no estaba constituida ni por el hombre ni por la Naturaleza, lo que desinteresa a aquéllos de las interrelaciones entre ambos. Como acota Patricio H. Randle (1): "En el Medioevo, por la peculiar modalidad que el individuo asume como perteneciente a una especie social, no se problematiza una explícita interacción de éste con el medio. Acaso esta profunda actitud intuitiva, típica de la Edad Media, sea la clave de su complacencia ante una realidad física que percibe implícitamente, pero que no indaga. Acaso este conformismo alcanzado mediante una maduración sin precedentes de los usos, debilita la capacidad de preguntarse por semejantes temas. O quizá, la estabilidad social, favorable para la especulación pura, agotara por esta vía la preocupación por teorías de orden meramente temporal".

La visión integralista, propia del pensamiento clásico, se reeditará en el Renacimiento. Jean Bodin, Cluverius, Ortelius, reinician el análisis del medio y su influencia sobre la sociedad política. Montesquieu, se sumerge en el más completo naturalismo, en su afán de detectar las interrelaciones entre hombre y naturaleza. Afirma la existencia de un basamento o espíritu común entre las leyes humanas y las leyes físicas, y de tal posición dan prueba los títulos de algunas de las partes de su famoso "L' esprit des lois": Libro XIV, Leyes en relación a

la naturaleza del clima. Libro XVIII, Leyes que tienen relación con la naturaleza del terreno, Capítulo X de dicho libro, del número de hombres en relación con la manera de cómo se procuran la subsistencia. Llega a sublimar en una suerte de leyes inmutables tal manera de pensar; como la de que cierta proporción de humedad en el suelo favorece las formas monárquicas de gobierno.

Ya entrados al siglo XIX, afluye una pléyade de pensadores a la formación del edificio científico de la Geografía, la que, no obstante, se afirma en su carácter descriptivo, sin profundizar en aspectos ya señalados por los filósofos antiguos, salvo superficialmente. Para Kant, la Geografía apenas es el "registro del fenómeno que ocurre próximo a otro en el espacio".

Se avanza en los estudios geográficos, describiendo a la tierra como un "sitio", profundizando en sus caracteres físicos, y dejando de lado el audaz análisis de la interinfluencia con el hombre, ya pergeñado por los clásicos. A lo sumo, la afirmación de Humboldt: "La descripción del mundo físico es la descripción ...de la acción simultánea de las fuerzas de la naturaleza y de las formas que constituyen su producto, y tiene por objeto guiar a los hombres en su adaptación a las condiciones del medio y en su intervención sobre éste".

Contra tal estado de cosas, reacciona Federico Ratzel, probablemente la cabeza de la geografía moderna, pese a la limitación de su ulterior tendencia determinista. Así, Ratzel, que bautiza su primera gran obra con el nombre de "Antropogeografía", afirmando al hombre como centro de tal sistema científico, insiste en que la validez de los estudios geográficos depende tanto de un enfoque a través del hombre, como del análisis del medio ya practicado generalmente por los geógrafos de la época. Estos consideraban al hombre apenas como un "huésped o testigo pintoresco" del paisaje físico. Ratzel reivindica al hombre como condición esencial del estudio geográfico, aunque cayendo en un naturalismo ingenuo al insistir en que no obstante, la naturaleza asignaba al hombre su modalidad y actividad, y que el -

suelo en que éste se asentaba, determinaba el curso de su vida. Expresaba: "El hombre debe vivir en la tierra que la naturaleza le ha dado...sometiéndose a sus leyes", y sostenía que la misión del geógrafo era estudiar cómo el medio ambiente afectaba al hombre. Seguido por otros pensadores alemanes, y sentando con ellos las bases de la Geopolítica moderna, Ratzel, fue, en cambio, refutado por la escuela francesa de geógrafos y socio-geógrafos, encabezada por Paul Vidal de la Blache, quien afirmó categóricamente que, si bien la Geografía se ocupa del estudio de los "lugares" o sitios (vieja misión de los geógrafos descriptivos que antecederon a Ratzel y Vidal), el hombre tenía suma importancia para el adaptamiento y conversión de tales sitios en lugares de poblamiento humano (con lo que coincidía con Ratzel), como lo expresaba con la frase "El hombre es un creador de paisajes" (naturalmente, paisajes humanizados, como interpreta la Geografía moderna), e insistía en que el ingenio y la actividad humana triunfaban sobre las imposiciones del medio (su categórica refutación a Ratzel, que sutilmente, está contenida en la frase anterior, cuando dice "creador", o sea transformador del paisaje natural). Al determinismo de Ratzel, la escuela de Vidal opone el posibilismo, como lo expresó brillantemente su discípulo Lucien Febvre: "En ningún sitio dejan de existir necesidades, pero en todas partes hay posibilidades". O como confirmó el propio Vidal: "La Naturaleza prepara el sitio, y el hombre lo organiza para permitirle responder a sus deseos y necesidades".

La crisis, la pugna de criterios, no obstante, se desarrollaba ya en un terreno superior al clásico. El hombre quedaba incorporado al sistema, y lo encabezaba, la geografía se "humanizaba".

El paso siguiente fue pasar de una geografía humana general, que se afincaba en la superficie terrestre como un todo, a una geografía regional, base de los intensos estudios e importantes hallazgos científicos de las últimas décadas, y que no constituía otra cosa que la traslación contemporánea de una dicoto-

mía ya advertida por los antiguos; cuando clasificaban el conocimiento geográfico en Geografía y Chorografía, para los alemanes Erdkunde y Landerkunde, para los franceses Geographie générale y Geographie régionale.

Previamente, los geógrafos, a falta de un vocabulario esotérico, y procurando elevar el conocimiento y la importancia de la Geografía por sobre su amable y poco comprometida i magen escolar, arrojaron a ésta la categoría de una "Filosofía del Espacio", "sesgo nuevo dado a la inteligencia", para la com prensión del hombre sin aislarlo de su ambiente, indagando lo que es propio del conjunto de la humanidad, tanto como interpre tando lo característico de una colectividad o comarca, al decir de Mariano Zamorano (2). O como lo expresa L. Dudley Stamp (3): La Geografía, en un enfoque holístico, encara como un todo la relación entre el hombre y su ambiente, y sus problemas concurrentes. O Patrick Geddes: "La Geografía es más que una ciencia: es la síntesis concreta del mundo en evolución".

Como ciencia del espacio, o ciencia de la localización (Zamorano), o "Ciencia del espacio en función de lo que éste ofrece o aporta a los hombres" (Pierre George) (4), o "Ciencia total del espacio humanizado" (también Pierre George), la Geografía reconoce como base ineludible el "sustrato territorial" (Zamorano), o sea el ámbito o "ambiente humano" (Dudley Stamp).

El sustrato territorial, entonces, es la base ineludible de toda realidad geográfica, precisamente porque también la Geografía, como la Política, es una ciencia del hombre, ciencia social, humana, y porque, como dijera el geógrafo francés Jean Gottman "En el espacio diferenciado y organizado (esto es, el espacio geográfico político), el hombre organizado (en forma de comunidades o de Estados) es lo que cuenta".

En qué consiste este territorio? No puede discernirse-lo solamente como una mera extensión, como una fracción de cor teza terrestre apropiada por cierta comunidad política. Porque

dentro de esa porción de "mundo" hay elementos que conforman dicho territorio, que lo dotan de cualidades para el asentamiento humano, o bien que lo caracterizan con ciertos requisitos que tornan atractiva, interesante, difícil, peligrosa, etc., la vida de esa población.

Este territorio, o "ambiente humano" está situado en algún lugar del planeta Tierra, por lo tanto tiene una UBICACION, elemento fundamental de su SITUACION. Esta ubicación, o posición, como quiera que la han llamado distintos geógrafos, economistas o políticos (situación para Pierre George, Posición para Federico Ratzel, Ubicación suelen llamarla los geógrafos), tiene mucha importancia para las posibilidades del Estado en cuestión: fija su lugar en la superficie terrestre, colocándolo en ciertas relaciones fijas con el mar con el clima y con otros Estados, vecinos o no. Y tal posición, en primer lugar, incita al hombre a superarla a través de ingeniosas creaciones: el transporte y las comunicaciones advienen, y, con su propósito manifiesto que es vencer las distancias, confieren carácter económico a los bienes y dotan de inmanencia cultural a las ideas de los pueblos.

Dicha ubicación o situación geográfica, en virtud de la especial contextura del espacio terrestre en el mundo, y de la distribución, a lo largo de distintos planos en el mismo, de variedad de "acontecimientos" físicos no humanos, determina un nuevo módulo de caracterización del territorio, cual lo es el RELIEVE FISICO (en estas acotaciones geográficas, seguimos a Dudley Stamp) que condiciona las actividades de un país en virtud de la configuración de su superficie, sea ésta montañosa, alta o baja, de llanura o mixta. Tal configuración puede determinar dificultades para el asentamiento humano o la cuasi imposibilidad de explotación de recursos minerales, una especial feracidad de la tierra apropiándola para el cultivo, o una larga historia plena de tremendas dificultades para que tal Estado pueda evitar la simple importación de alimentos,

lo cual en gran medida habrá de "cargar" tendenciosamente su espíritu y su política en forma sistemática. También puede implicar notorios desajustes sociopolíticos y de solidaridad cultural entre habitantes de diversas regiones, en virtud de una incomunicación física apreciable. En general, los países han procurado vencer estos inconvenientes geográficos mediante canales, ferrocarriles, y otros medios de subordinación de lo físico al factor humano.

Dicho relieve, a su vez, no es más que el resultado exterior y visible de la estructura geológica subyacente y de prolongados procesos de evolución de las formas superficiales con lo que tenemos un nuevo factor del ambiente humano: LA ESTRUCTURA DE LA CORTEZA TERRESTRE. Esta determina la existencia de rocas duras o poco resistentes, que configuran relieves montañosos o más bien llanos, respectivamente, que a su vez se vinculan con suelos ricos o pobres en materia de fertilidad y condiciones para el cultivo, o, por el contrario, pasibles de una interesante explotación de un subsuelo rico en minerales o combustibles, o del mismo suelo conformado por piedras y rocas útiles para la construcción de casas y caminos.

Finalmente, tal territorio, definido por una posición determinada, un cierto relieve físico con una estructura geológica que lo explica y orienta, posee, por su pertenencia a una cierta latitud del globo, un CLIMA, fuente a su vez de hechos vitales para la vida del hombre sobre la tierra, que se exteriorizan mediante acontecimientos tales como la Temperatura, las Precipitaciones, la evaporación, las heladas, el viento, el rocío, la niebla, la bruma. Con influencia directa sobre el bienestar físico personal del hombre, e indirecta al marcar su habitat, generando predisposición a la existencia o no de vegetales y animales útiles para la supervivencia del género humano.

Estos últimos -la FLORA Y LA FAUNA-, pese a no constituir, en realidad, el territorio, son factores complementarios

del mismo, y , como los minerales, el agua y la luz solar, im prescindibles componentes de un universo preparado para la realidad vital del hombre. A su vez siendo la condición esencial la "habitación" de tal territorio por una comunidad organizada, constituyen requisitos imprescindibles y notorios de esta construcción conceptual: las Estructuras sociales, económicas y políticas, tanto como las culturales genéricas, vale decir, el modo de vivir de esa población, sus pautas culturales, el reflejo de ese modo de vivir en éstas y los productos de tal interacción en forma de ideas y de principios básicos para mantener la cohesión de tal agrupamiento, entre las cuales pueden discernirse, por ejemplo, actitudes que influyen sobre los factores físicos del territorio (modo de aprovechamiento de los recursos naturales, por ejemplo), tanto como pueden ser influidas por éste (tipo de asentamientos, hábitos, carácter y modo de vida, en función del medio ambiente).

En cambio, no interesa a geógrafos, a sociólogos o a economistas, en general, la Cantidad del Territorio. Salvo las especialísimas consideraciones de la escuela alemana, principalmente, que enseguida trataremos, un olvido u omisión, deliberada o no, de este elemento, campea sobre los aportes de científicos sociales o políticos que pudieren haberse interesado sobre las relaciones del hombre con su ambiente geográfico. ¿Pensaron tal vez que, cualquiera fuese la superficie medida en metros, no sería más que una constante repetición de los hechos y situaciones localizados en pequeños espacios, a través de un territorio más vasto? Si es así, tal vez olvidaron los influjos de la acumulación, vale decir, que distintas estructuras básicas acompañan a espacios de dimensión superficial muy dispar, con lo cual sobrevienen cambios de calidad donde, a simple vista, sólo se observa una diferencia de cantidad.

Cuando Rudolf Kjellen (citado por (5) Jorge E. Atencio) definió la Geopolítica, expresó: "Es la ciencia que concibe al Estado como un organismo geográfico, o como un fenómeno

en el espacio". Dejando de lado la adscripción a un biologismo filosófico, innata en muchos pensadores de su época, esta definición indica la primera particularidad, esencial, de esta corriente del pensamiento científico: "fenómeno en el espacio", valé decir, la existencia de un sustrato territorial como fundamento del "ser" del Estado.

Tal interpretación se confirma con el análisis de los elementos componentes del Estado que Kjellen realiza a continuación: el TERRITORIO, el pueblo, la economía, la sociedad y el gobierno; considerando al Territorio desde los siguientes puntos de vista: 1. El espacio, el TAMAÑO y la forma; 2. La SITUACIÓN con respecto al mar y a otros Estados. 3. Los cambios en la situación, debidos a un aumento o disminución en el poder de uno o de varios de los Estados vecinos. 4. La Historia de las pasadas cuestiones geográficas, y el papel que las mismas representaron en la política exterior.

Kjellen ha sido tachado de parcial por haber tenido en cuenta sólo uno de los factores geográficos que ejercen influjo sobre los Estados y la acción de los hombres: el Territorio. Sin ahondar en la controversia, e, interesando para nuestro análisis, precisamente, lo que hace al Territorio, y no más que eso (y ya hemos visto como para los geógrafos, en un análisis racional y prolijo, el Territorio también comprende de sus recursos, su clima y las especiales características de su configuración que, precisamente, determinan o promueven ciertos recursos y llegan hasta a modificar el clima o sus productos, v.g., las selvas reteniendo aguas, morigerando vientos etc.), advertimos que, en su definición, hay una clara referencia a la Situación tanto como a la Cantidad (dice: tamaño) del Territorio. Tal vez, en la palabra "forma" del primer punto de su desarrollo, quiso decir aquellos atributos de la Calidad del Territorio, también.

Pero, precisamente, Kjellen, admirador de las ideas geopolíticas alemanas, que se había inspirado, por ejemplo, en

Ratzel, no hizo más que dotar de nombre científico a un conocimiento estructurado antes que él, y comenzado a sistematizar, por autores que destacaban, entre otros elementos, la importancia fundamental del tamaño o Cantidad del Territorio. Federico Ratzel (1844-1904), principalmente geógrafo, que reacciona contra una orientación puramente paisajística de la Geografía, insiste en su "Antropogeografía", acerca de la especial ubicación del hombre como centro de los estudios de la ciencia en cuestión, de la subordinación que la Naturaleza le debe, aunque a costa de reconocer él su tremendo influjo, su "marca", la fijación de su decurso terrestre y vital por la misma.

Ratzel parte de un postulado individualista (seguimos en la exposición a (6) Armand Cuvillier): los miembros de un grupo social son unidades autónomas, por lo tanto, el lazo de unión sólo puede proceder de la tierra, fundamento así de la sociedad y del Estado (Dice Ratzel: "Siempre la misma y siempre ubicada en el mismo punto del espacio, sirve (la tierra) de fundamento rígido a los humores, a las cambiantes aspiraciones de los hombres, y cuando éstos llegan a olvidar este sustrato, les hace sentir su imperio y les recuerda por medio de serias advertencias que toda la vida del Estado tiene sus raíces en la tierra. Regula los destinos de los pueblos con una terrible brutalidad"). Para Ratzel, existen en la tierra tres elementos: 1°) la SITUACION ("lage") de un país; 2°) el ESPACIO ("raum"); 3°) la FRONTERA ("grenze"). A su vez, hay una representación colectiva del espacio: el SENTIDO DEL ESPACIO ("raumsinn"); los grandes pueblos son los que tienen mayores ambiciones.

Aquí ya estamos en presencia de una notable sobrevalorización de la mera dimensión física o Cantidad del Territorio. Ratzel también considera al Estado, como luego lo hará Kjellen, entre otros, un "organismo vivo", por lo tanto, es natural que se esfuerce por desarrollarse. De tal suerte, es

lógico que afirme la inadmisibilidad de una limitación estática del territorio, y que halle en las fronteras meras orlas permanentemente trasladables, que indiquen, más que contengan la dimensión expansiva de un Estado. Lucian Febvre halló en un "complejo de inferioridad germánica" la explicación de las indagaciones de Ratzel por los "pueblos sin espacio" y los "pueblos sin salidas", lo que no era más que la racionalización de insistentes apelaciones políticas en pro de la unificación de un territorio disgregado y anarquizado durante siglos, por lo que cabe recordar a Friedrich List como el más inmediato antecesor e inspirador del propio Ratzel. List insistió en la importancia de un gran espacio (venía de pasar varios años en Estados Unidos, y sus ojos estaban llenos del extraordinario espectáculo de crecimiento sectorial, y regional, de ese país, empeñado en llevar su "nueva frontera" hasta el Pacífico), la unión aduanera como pre-requisito de unidad política, el acendramiento de las comunicaciones y los transportes (List también había inspirado a Thünen su teoría de que la riqueza de los bienes podía estar originada por su posibilidad de ser "económicamente transportables", originando así toda la escuela, primeramente alemana de Economía Espacial, empeñada al principio en demostrar a la Distancia, y a su domador, el Transporte, como los elementos esenciales de la descentralización económica).

Heinrich Von Treitschke -como Kjellen con la definición- cristaliza la sistemática ratzeliana, y, con una feliz -para sus compatriotas- expresión, fundamenta largos años de política y estrategia germana: llama "Espacio Vital" ("lebensraum") a aquel que constituye el requisito mínimo de supervivencia de un Estado, apto para valorizar dicho espacio en virtud de su sentido (Raumsinn) y que pugna por trascender sus fronteras (Grenze) para persistir en su crecimiento y desarrollo.

Las posteriores racionalizaciones de los filósofos

nazis pretendieron llevar tal "espacio vital" cada vez más lejos de las fronteras originales, hasta, con Karl Haushofer, que se inspiró también, para ello, en la teoría de Halford Mackinder sobre la "World Island" y el "Hearthland", hacer coincidir la delimitación física del mismo con la "isla mundial" haushoferiana, un tanto mutilada por idéntica pretensión --por suerte, ambas no pudieron pasar de ser teóricas--, por parte del imperio japonés, reivindicando a su vez un "lebensraum" pan-asiático y australásico.

En tal ansiedad por la extensión, debían influir, a no dudarlo, amén del especial carácter germánico, y su pretensión etnocéntrica de superioridad técnica y cultural (con el consiguiente ánimo de "mejorar" con su afán una mayor porción del mundo, exasperación etnocéntrica que, en general, acompaña a los imperios en su momento de expansión territorial), la necesidad de complementar, con una adecuada dotación de materias primas, su innegable industriiosidad y genial equipamiento industrial.

Como lo explica Atencio, Alemania requería un mayor espacio para satisfacer las necesidades de su población numerosa y creciente, y para contar con las materias primas industriales en el propio territorio. A su vez, el lógico equilibrio político y militar de ese nuevo "statu-quo" requería una hegemonía alemana sobre los territorios reivindicados y sus alrededores.

Como lo expresó, días antes de la Segunda Guerra Mundial, Kurt Wovinckel (citado por el mismo Atencio,): "El espacio vital alemán está, en primer lugar, donde se ha establecido el campesino alemán como parte de la entidad nacional alemana, y en el que ha dado al ambiente un aspecto alemán: en segundo lugar, donde la estructura económica de otros Estados completa a la nación alemana en un esfuerzo común, y se coloca a su lado; y, en tercer lugar, donde la cultura alemana comple-

menta o de cualquier otra forma fecunda las culturas extranjeras". Repárese en la extrema peligrosidad de esta generalización: es conocido que el alemán -como otros pueblos también lo hacen- llevan su bagaje cultural consigo, aunque se establezca muy lejos de su tierra. El mismo informa sus actitudes, pensamientos y axiología, y, de algún modo, se hace sentir allí donde se radique en grupos. Y es sabido que existen importantes colonias alemanas en muchos países del mundo (incluso en EE.UU. y en Rusia), sin ir más, en Brasil y en nuestra propia patria (en Misiones como en ciertas zonas de la Capital Federal, por ejemplo). Una aplicación estricta (como Hitler pretendió empezar a hacerlo) de la frase de Wovinckel, hubiera aparejado modificaciones imprevisibles de la geografía política mundial...

En Estados Unidos, casi paradójicamente, prendieron eficazmente estas teorías en una escuela de pensamiento, que abrazó entusiastamente el determinismo ratzeliano y lo aplicó a sus generalizaciones científicas. Ellen Churchill Semple (citada por Cavillier) atribuyó al espacio poco menos que virtudes mágicas, y llegó a afirmar que, cuanto mayor es el espacio ocupado por un pueblo, más posibilidades de duración tiene el mismo. Peligrosa generalización, pues imperios como el de Alejandro no duraron mucho tiempo. O tal vez habría que añadir a tal teoría un supuesto esencial: la radicación real de un "pueblo" -entendido como fenómeno cultural cohesionado- en todo ese espacio, la aceptación por parte de todos los habitantes del mismo de ciertos principios comunes, o por lo menos del liderazgo de quienes expresaban determinadas pautas culturales y principios políticos ajustados a la creación y mantenimiento del gran espacio (es innegable que el Imperio Británico llegó a poseer mayor espacio que cualquier otro país, más que Rusia, por ejemplo, y de aquella época data su etapa histórica más brillante y creadora).

La dimensión cuantitativa, la extensión, el tamaño, del territorio del Estado, está constreñida por sus límites, sus

fronteras. Las fronteras de los actuales Estados, en su mayor parte, han surgido de tratados, es decir, de reconocimientos jurídicos de ciertas realidades históricas, o sociales, o políticas, o económicas, o mixtas; o del derecho cimentado en la fuerza... Los autores suelen distinguir dos etapas sucesivas en cuanto al modo y estilo de las fronteras. Según Jacques Ancel (en su libro *Geopolitique*, de 1936, citado por (7) Andre Hillion), el estudio de la frontera se apoya sobre dos concepciones: bien hay una imposición de los factores geográficos, en cuyo caso tenemos una noción estática de frontera natural, bien los límites son fijados por el grupo humano organizado, con lo que adviene una noción dinámica, de frontera política.

Antiguamente la frontera constituía una zona vacía, la "marca", frecuentemente mantenida en estado salvaje o poco menos (mediante selvas, bosques, ríos de rápido movimiento), suponiendo así una más eficaz diferenciación entre los Estados, y condiciones mínimas de distancia interestatal, necesaria para la preparación e instrumentación de la defensa en caso de guerras. Como acota Heller (8), la adopción en lengua alemana de la palabra "grenze", (de origen eslavo "gránitsa") o "granica" definió, a partir de la Reforma, la evolución de la frontera política, de zona, a línea divisoria. Para Ratzel (como anota Atencio) tal evolución se debió a causas económicas, debido al valor creciente del suelo como campo de trabajo del hombre, en tanto que para Camilo Vallaux, se trató solamente de una evolución política, al permitir la existencia de estados más sólidamente cohesionados, una relación contigua sin desmedro para su respectiva seguridad. De tal suerte, salvo en el caso de accidentes naturales que tornan difícil la comunicación, se llegó a una modificación sustancial del valor de las fronteras en lo económico: de zonas deshabitadas pasaron a ser punto de unión de poblaciones que, en mutuos intercambios comerciales y culturales, se nutren unas a otras de factores de desarrollo inestimables, verdaderos fermentos de expansión socio-económica de

sus habitantes, al punto que, hoy en día, en Europa como en América, existen ya no pocos casos de obras de interés común que tienen como escenario geográfico la frontera y su región aledaña. Es más, regiones económicas se configuran actualmente, muy frecuentemente, trascendiendo las fronteras de dos o más países como es el caso de la Cuenca del Plata, por ejemplo.

Terminemos la digresión con la afirmación de Hermann Heller: "Así, por ejemplo, nada nos dice el rango geográfico de un Estado sobre su rango político; Venecia era una gran potencia y la China actual no lo es (escrito en 1930). La extensión cuantitativa de un Estado puede, según como sean la densidad de la población, el carácter del pueblo y el desarrollo de la técnica del tráfico, crear la posibilidad de un mayor despliegue de poder, y también ser causa de debilidad política".

La existencia en sí del Territorio como causa material del Estado, en un análisis dinámico, genera enseguida la preocupación de su influencia sobre la existencia y la evolución del mismo. No se trata de un elemento de permanente fijación, estable e independiente de la vitalidad del propio Estado. Por el contrario, suele conferir a éste algunos atributos, u orientaciones, al par que es manifiesta su influencia, en ciertos aspectos, sobre el carácter de sus habitantes. Como lo definiera Gonzalo de Reparaz (9): "La política no es sino un producto geográfico", y "toda civilización hace del esfuerzo de adaptación del hombre al medio ambiente en que se da".

Así han podido, especialmente los teóricos de la escuela alemana, enriquecer la Geopolítica con una larga enumeración de factores del Territorio que privan sobre las actitudes de las personas, los pueblos y los Estados. Henning y Korholz (10) afirman: "El espacio traza la línea de evolución de un pueblo en muchos aspectos esenciales", y enumeran elementos de dicho espacio, es decir, de la Naturaleza, que influyen sobre la Política: a) factores del territorio como un conjunto: "los pri

meros estados auténticos se fundaron en terrenos secos, con mucho sol y pocas lluvias, atravesados por un gran río o por varios ríos. Allí la agricultura podía dar grandes resultados (y para ellos la vida sedentaria, promovida por la Agricultura es prerequisite de la formación de Estados) siempre que todos los habitantes, en un trabajo común, realizaran los impresionables y gigantescos esfuerzos para regar el suelo y disminuir el peligro de las inundaciones; b) influjo geopolítico del clima: "tanto para la vida estatal como para la intelectual, la zona fría y la calurosa son poco adecuadas. La dirección intelectual y política está actualmente ligada a territorios de una temperatura anual media de 5 a 15°"; c) influjo geopolítico de los minerales: distinto valor adjudicado, según las épocas, al hierro, oro, carbón, petróleo, etc. y su influencia sobre la formación y los conflictos estatales, etc.; d) influjo geopolítico de la naturaleza animada: los animales domésticos como prerequisite para la durabilidad de los Estados, la importancia de posesión de plantas alimenticias o textiles o aptas para la construcción de casas, las selvas como disuasoras de la expansión de los estados; e) el influjo geopolítico de las montañas: la importancia de las cordilleras, particularmente por su altitud o la inexistencia de pasos entre las montañas, para separar estados y culturas; f) el influjo geopolítico de las vías fluviales: los ríos como límites políticos, su efecto aglutinante en el caso de cuencas, distinta posibilidad de unión nacional según exista convergencia o no de dichas cuencas; g) el influjo geopolítico del mar: su extraordinaria importancia para producir imperios poderosos y razas esforzadas, su incidencia en forjar espíritus comerciales, importancia de la irregularidad de las costas y las profusión de accidentes, islas próximas, etc., para generar espíritu marino, el constreñimiento a los estados carentes de salida al mar, de la búsqueda de su espacio vital, la búsqueda de la hegemonía en los "mare nostrum", el control de los estrechos, etc.; h) el influjo geopolítico del tráfico: el tráfico como creador de estados o

como conservador de ellos, la importancia de la situación geovial, sea el caso de países débiles o fuertes, para que su mayor o menor predisposición al intercambio internacional origine su potencia o sea causa de su dependencia de otros.

De esta original exposición se trasuntan los diferentes campos de fuerzas en que se desenvuelven los influjos del territorio y sus elementos, sobre hombres y Estados. Cuando nos referimos a los tres componentes básicos del Territorio, como: su situación, su cantidad y su calidad, establecimos que la primera era su posición relativa en el orbe, la segunda podía determinarse en función de su extensión, cupiéndole a la tercera, como dimensión, lo atinente a la población y sus estructuras culturales, sociales, económicas, así como su espíritu, amén de todos los recursos de tal territorio, tales como vegetales, animales, minerales, agua, sol, clima, bosques, relieve, etc. En el análisis de Hennig y Kőrholz, al enumerar los influjos geográficos, cabe una clasificación, según su pertenencia a una u otra características del territorio, a saber: a) influjos geopolíticos relacionados con la situación del territorio: los derivados de la existencia del Mar en o junto al mismo, y, en todo caso, su adscripción a una o más zonas climáticas; b) influjos pertinentes a su calidad: los derivados de la existencia de montañas, ríos, selvas, animales, plantas, minerales, y del tráfico, puesto que es una creación humana. Como vemos, ningún influjo proviene de tener el Estado una mayor o menor extensión territorial (olvido peligroso en el país de las reivindicaciones por un mayor "espacio vital").

Hermann Heller, riguroso crítico de la imaginación de sus compatriotas, ha pontificado, luego de breve sí que profunda revista a tales influjos clásicos: "Evidentemente, las relaciones del Estado con el espacio son muy importantes; pero además ... las circunstancias geográficas del espacio no pueden explicar, por sí solas, ni la unidad ni la peculiaridad de un Estado. Ningún hecho geográfico tiene importancia política

con independencia del obrar humano. No se puede concebir la unidad e individualidad del estado partiendo únicamente de las características del territorio, sino tan solo de la cooperación de la población bajo las condiciones dadas de espacio, es decir, sólo socialmente". Como expresa Vogel, a quien cita: "El territorio del Estado es sólo su base, y, en cambio, la población es el depositario vivo y la propia sustancia del Estado".

Ya lo había dicho Jean Jacques Rousseau (citado por Marcel Pfoelot) (11): "Las casas (en Grecia) constituyen el me-ro poblado, y que (en cambio) los ciudadanos (son quienes) conforman la Ciudad".

Pero los geógrafos empeñados en desentrañar las esen-cias del espacio a través del análisis de las regiones, no han incurrido en el error de los geopolíticos (determinismo geográ-fico) ni tampoco en el de los deterministas raciales y cultura-les. Han procurado, como veremos, una simbiosis dinámica y efi-caz.

El método de desenvolvimiento de los estudios geográ-ficos, hasta afincarse en una profundización de espacios carac-terísticos (geografía regional), puede aprehenderse siguiendo la exposición de Pierre George.

Para Pierre George la Geografía es una ciencia humana. "El objeto del estudio geográfico es el espacio terrestre, en la medida en que es, bajo cualquier aspecto, un medio de vida o una fuente de vida, o bien un paso indispensable para alcan-zar un medio o una fuente de vida". "Las colectividades huma-nas no viven con contacto con cada uno de los elementos de su marco de existencia, sino con TODOS a la vez". "La geografía aparece de esta manera, como una ciencia del espacio en fun-ción de lo que ofrece o aporta a los hombres". "Lo peculiar, lo propio", de la investigación geográfica, es "localizar" los da-tos en un medio, al que debe "describir cualitativamente", a-compañando esta localización con el análisis de las "relaciones

recíprocas y recurrentes" entre el hombre y el medio. El conjunto de estas relaciones, constituye una "situación". Para P. George una situación "es la resultante, en un momento determinado, que, por definición es el momento presente en geografía, de un conjunto de relaciones que se contrarían, se suavizan o se refuerzan, y sufren los efectos de las aceleraciones, de los frenos o de la inhibición por parte de los elementos duraderos del medio y de las secuelas de las situaciones anteriores". Esta situación se da en un espacio determinado, o, como dice George: "un espacio condicionado, preparado, una heredad, es decir, un espacio natural humanizado".

Entre los elementos que caracterizan la situación, advertimos algunos propios de la inserción en un marco espacial (factores y condiciones de la producción, modalidades del poblamiento, organización de la actividad humana), en tanto que otros trascienden de tal marco de referencia (formas de la organización socio-económica, ideologías y religiones, sistemas de comunicaciones y algunos de los transportes). Los primeros contribuyen a dotar de una característica singular a tal paisaje o espacio, al punto de hacer afirmar a George que "en el presente momento, cada situación lleva consigo su propio devenir, y se trata de contribuir a exteriorizarlo. Excluye toda idea de transferencia pura y simple de soluciones que hayan realizado sus pruebas en unas circunstancias y un marco diferentes".

Como ya hemos visto, "la situación se define necesariamente, ante todo, en unos límites espaciales, incluso cuando la influencia del espacio local o regional se combina con los efectos de una pluralidad espacial. Pero la evolución de la situación puede suponer un desplazamiento de los límites regionales o locales, extensión o reducción del espacio afectado... el que así aparece, no solamente como un espacio humanizado, sino también como un espacio "relativizado" que se modela en función de las técnicas, de las estructuras económicas y sociales (y mentales?), de los sistemas de relaciones. El espacio mismo se con

vierte en situación" (P. George).

Cuando ya hemos llegado a definir la máxima preocupación de la geografía, como el estudio de "situaciones", y hemos tomado en cuenta que, tanto para éstas como para aquélla, el origen de su análisis es la "superficie terrestre" en la que porciones caracterizadas son analizadas para advertir su interdependencia con la población que las anima, nada más resta para afincarnos en el estudio de las Regiones, condigno remate de tal evolución científica en la materia que nos ocupa.

El interés de los geógrafos por la investigación regional nace con Vidal de la Blache, quien recomendó a sus discípulos la realización de "monografías regionales" como pauta de aplicación de sus ideas y conocimientos. Vidal y sus discípulos, no obstante, consideraron solamente "regiones naturales" aproximadamente homogéneas, sin profundizar en los desequilibrios que crea la actividad humana. Así, Jean Brunhes pudo afirmar que "la región geográfica es una unidad espacial más o menos extensa cuyas partes tiene un determinado número de características similares o idénticas en el orden geológico, topográfico o climatológico". Posteriormente, Albert Demangeon mejora y moderniza el enfoque, al indicar que "la homogeneidad reconoce, además, factores humanos". Jean Gottman insiste en esa tesitura al reconocer como región "un espacio terrestre dominado por determinados fenómenos económicos que se influyen recíprocamente y gozan de condiciones homogéneas de origen geográfico". Max Sorre: "Es el espacio geográfico o paisaje humano, animado de una vida agitada, expresión de una civilización". Los creadores de la moderna geografía advertían la importancia de centrar el estudio en zonas seleccionadas, sabían ya que la acción humana "organizaba" las mismas y fundamentaba su caracterización, y de qué modo interactuaba con el medio propio de tal espacio organizado. Restaba tomar conciencia de que en dicho espacio había un elemento fundamental de cohesión e irradiación, que constituía por otra parte el origen, el eje generador

de aquél. Los estudios de Walter Christaller sobre la localización de las ciudades del sur de Alemania dieron la pauta (al par que impulsaron el formidable alumbramiento de la Economía Espacial, en manos de su connacional August Lösch), y permitieron sostener a Bruno Nise (citado por Oreste Popescu (12): "La región geográfica, si bien comprende tanto los elementos físicos como antrópicos del territorio, no se preocupa de la homogeneidad, ella es una asociación orgánica de pequeñas zonas naturales en el sentido de haber promovido o de tener capacidad de promover y mantener, relaciones culturales, económicas, sociales, eventualmente políticas, entre sus varias partes, mucho más estrechas y duraderas que con los territorios contiguos. Este concepto se entiende sobre todo en el sentido funcional o nodal de las fuerzas gravitantes alrededor de un polo central, en contraposición al sentido sustancial de homogeneidad".

Llegamos así a determinar la diferencia de apreciación de la región, sea de un punto de vista homogéneo, sea de un nuevo punto de vista, "funcional y dinámico". Para el primero, la región, considerada como espacio uniforme y homogéneo, se confundía con el término "paisaje", resultado de las combinaciones armónicas realizadas por el hombre con el dominio físico y el medio biológico local, al decir de Andre Cholley. Para el nuevo enfoque funcional, la región se caracteriza por un nudo central, que promueve movimientos centrípetos que superan en intensidad a los centrífugos. Los puntos en que las fuerzas gravitantes se equilibran señalan los límites de la región, pero tal equilibrio es dinámico, o es inestable por naturaleza, y así podemos decir con Bernard Kayser (4): "Una región constituye sobre la tierra un espacio preciso, pero no inmutable, inscripto en un marco natural dado, y que responde a tres características esenciales: los vínculos existentes entre sus habitantes (relaciones, caracteres comunes, factores de cohesión) su organización en torno a un centro dotado de cierta auto-

mía (polo, eje, nudo, capital regional), y integrante de un conjunto político más vasto, que incluso es "dominante" en el sentido que le confiere a la expresión Francois Perroux, y que veremos más adelante). Tal región es el resultado de una asociación de factores activos y pasivos (efectos de impulsión o de freno, de inhibición, generalmente categorías mentales afectas al statu-quo), de intensidades variables (región como campo de fuerzas) cuya dinámica propia se encuentra en el origen de los equilibrios internos y de la proyección espacial".

Al definirse la región por "las funciones que desempeña a través de las interrelaciones con un centro regional, el cual polariza esas mutuas relaciones entre la región y su centro" (Rosier O. Barrera) (13), llegamos a la noción de región como "Espacio Polarizado" (B. Kayser), y el polo regional es una ciudad, centro motor y principal artífice del dinamismo que expresan esas conexiones entre la ciudad y su campaña. Es un "espacio organizado a partir de un centro que desempeña un rol distribuidor, coordinador y motor, en sus relaciones con su área de influencia" (hinterland, umaland)", según R. Barrera.

Como las regiones se imbrican, superponen, entrecruzan, en mérito a su dinamismo, y a su especialización o función diferente, así como a la distinta dimensión que alcanza, surge una red de centros de distinta jerarquía, cada uno con su región gravitante periférica respectiva, y algunos asumiendo la dirección de otros y su región, que pasa a ser zona componente de la más vasta.

Así definen la situación Robert Dickinson (14): En una región encontramos una red urbana en la cual las ciudades gozan de una jerarquía dada por las funciones que desempeñan", Marcel Le Lannou (citado por Barrera): "Las ciudades son los nudos del tejido geográfico", E. Juillard (id.id.): "El análisis regional se basa en el estudio de la jerarquía de los centros, de la densidad e intensidad de sus flujos", Jean Labasse (id.id.): "Las regiones nacen de un centro, y toda investigación regional debe

partir de los núcleos urbanos para trazar sus límites". Es lo que Halford Mackinder ha llamado "el principio de nodalidad", o como lo expresa Roman Gaignard (15): "Ha tomado ^{forma} una nueva concepción de la región, armada por una jerarquía de redes urbanas. En numerosos países la organización del territorio se ha convertido en un elemento dominante de las disyuntivas políticas".

Esta última afirmación nos permite ubicar el carácter eminentemente pragmático de la evolución operada en el enfoque geográfico del espacio terrestre. Hemos ido asistiendo, sucesivamente, a teorías sobre la existencia y carácter de tal espacio (descripciones), a la asunción, por parte del hombre, de un sitio cada vez más relevante en los mismos (antropogeografía), al análisis de la íntima interrelación entre aquél ambiente y sus pobladores (la geografía pasa a ser explicativa), y es aquí donde, habida cuenta de la influencia del medio, el geógrafo debe optar entre considerar a un hombre inmerso en el mismo hasta los límites de una abyecta sujeción, con lo cual, prácticamente, los países (agrupamientos políticos de la humanidad) tendrían su camino "determinado", signado de antemano, al punto que los factores naturales condicionen totalmente sus actividades, ideas y evolución; o bien considerar que el hombre "puede" vencer, superar, adaptar, "engañar" a tal medio con su lucha constante, con su ingenio, con su espíritu, hasta privar sobre él. Cuando llegan los geógrafos a este punto, si han asumido la segunda alternativa, se dedican a verificar de qué modo ha podido la raza humana, organizada, adaptar el medio a sus necesidades, y surgen de este análisis la comprensión de la existencia de las regiones, que son fracciones de la superficie terrestre, identificadas por ciertas condiciones homogéneas en el dominio físico y el medio biológico, donde los hombres conviven habitando en determinados lugares de tal fracción, distribuyéndose según su ocupación—más que por cualquier otro motivo—generando agrupamientos, bien intensos y complejos —zonas urbanas—

bien exiguos y desperdigados, de acuerdo a las especialísimas condiciones y necesidades de tal ocupación, que imponen normas estrictas para la mejor realización de la misma -por ejemplo, la "concentración" técnica y financiera, bien dotada de vías de comunicaciones y de ciudades-habitación, para la radicación de las industrias, como expresa Pierre George (16) y cómo, en virtud de su densidad, dimensión, especialización, dichos agrupamientos asumen diferentes jerarquías, centralizan el poder económico (y a veces el político) de la región considerada, entran en pugna con los que "rigen" a otras regiones (la palabra región deriva de la locución latina "regnum" que significa "ordenamiento", con sus dos acepciones: de dirección y de estructuración de un "orden" determinado) y constituyen la base de la actual organización socio-económica y política de la sociedad. Una vez arribados a estas verificaciones y conclusiones, los geógrafos ya saben qué puede hacerse para crear nuevas regiones, revalorizar otras, desarrollar, en suma, a través del Planeamiento Urbano y Regional ("El Planeamiento es el arte cuya ciencia es la Geografía", como dijera Lord Justice Scott), el espacio geográfico organizado.

Estos análisis han permitido verificar la existencia real de un medio circundante, y la poderosa influencia que puede ejercer sobre la acción humana. Pero también han permitido apreciar la extraordinaria posibilidad del hombre por anular, casi completamente, dichos influjos, incluso poniéndolos a su servicio. Naturalmente, la primera aplicación de los espacios geográficos, puesto que son habitados por hombres, cuya primera necesidad es la administración de recursos escasos para satisfacer necesidades ilimitadas (Economía), es de orden económico, y en tal materia, menos racional y espiritual que la política (menos "humana", casi podríamos decir), el hombre puede desvirtuar con su acción las teorías deterministas y "geoeconómicas".

"Las regiones son organismos complejos y vivientes:

nacen (es decir, toman cuerpo) y cristalizan, se desarrollan, es decir, se estructuran de una manera cada vez más firme, ganando en cohesión. Pueden, también, morir bruscamente, debido al hecho de la intervención de un agente exterior, o por lenta desintegración" (B. Kayser). En la formación de las regiones, hay dos tipos: libres (naturales) y voluntarias (planeadas):

Los factores de formación libre de las regiones, pueden ser: a) naturales e históricos, frecuentemente son inertes; b) la polarización: sus centros y vías de comunicación (Ya lo dijo Vidal de la Blache: "Ciudades y caminos son los grandes gestores de unidad, crean la solidaridad de las comarcas", y también Jean Gottman: "Una región se forma por la circulación en torno a ciertas encrucijadas"), órganos motores que dotan a la región de su dinamismo, la convierten en una región "viva" (según la definición de Pierre George); c) La administración, tanto estatal como privada, que se aglutina en centros elegidos, crea vínculos entre los distintos centros y los relaciona jerárquicamente.

En el caso de una formación voluntaria, planeada, deben seleccionarse los lugares de emplazamiento de los centros, en virtud de la dotación y características del medio, según las posibilidades de progreso en relación a la existencia de determinadas distancias y comunicaciones con otras regiones; luego crear en dichos centros actividades motrices que generen el impulso inicial para el desarrollo de los mismos, según las importaciones que el medio imponga, y las exportaciones que, tanto por las características del mismo medio como por la apetencia de otros, puedan promoverse.

"Paralelamente a su urbanización y a su desarrollo económico, el mundo actual registra una regionalización acelerada. Al mismo tiempo, los marcos y dimensiones de las regiones se modifican sin cesar, a través del juego combinado de procesos dinámicos y de fuerzas de inercia. La región se encuentra

en perpetua evolución, bajo las siguientes influencias principales: a) de las transformaciones técnicas (en la estructura productiva, en las condiciones de los mercados internos o externos, en las condiciones de la estructura demográfica o de la de comunicaciones); b) de los factores humanos (por su mentalidad, actividad, etc.); c) del "destino" de la región (por sus posibilidades como por el carácter y actuación de sus "élites"). ("Hemos seguido en este esquema a B. Kayser).

El conocimiento de la "situación" de una región, en un momento determinado, requiere la comprensión cabal de su estructura. Para ello, deben analizarse, como datos fundamentales: a) la población, en sus aspectos demográficos y sociales (estructura y actitud); b) los recursos y su utilización (incluido el mercado de capitales y el equipo productivo); c) el consumo (nivel de vida, equipamiento individual y de las familias, renta per-cápita), los intercambios exteriores, la estructura geográfica (redes urbanas, flujos de transporte, de comunicaciones, de capitales, de servicios). "Tal estudio de la armazón regional autoriza a formular, en un marco espacial preciso, el impacto de las diferentes opciones políticas sobre los procesos de desarrollo" (B. Kayser).

Llegamos a la red urbana, como "corazón" de la región. Ya lo dijo Patrick Geddes: "La unidad formada por la comunidad es un área geográfica caracterizada por una gran homogeneidad en sus servicios y su organización, que rodean, e incluyen, un núcleo central en que se asientan. Es un área de vida común".- O. Hubbard: "Área unificada por intereses comunes, económicos y sociales, suficientemente amplia para permitir un ajuste adecuado de las actividades necesarias a las áreas secundarias subsidiarias, y suficientemente pequeña para tener presente las miras perseguidas por su comunidad". O como lo pidiera E.G. Taylor: "Un área que es homogénea en lo que respecta a la conciencia del agrupamiento, a la organización e interdependencia de su población, y a que es distinta de las áreas que la rodean".

Naturalmente, quienes con agudo criterio urbanístico ensayaron estos enunciados, no pensaban en la principal red urbana, sino en aquellas que pueden planearse y conservar una estructura homogénea. Dicho de otro modo, las unidades sociales urbanas tienen cierta jerarquía que puede extraerse de un esquema más o menos simplificado como el que sigue:

- 1) Unidades residenciales: 1.000 habitantes
- 2) Células urbanas residenciales: 5.000 habitantes y 5 unidades residenciales.
- 3) Burgos: 40.000 habitantes distribuidos en 8 células urbanas residenciales.
- 4) Distritos: 240.000 habitantes, formados por 6 burgos.
- 5) Grandes ciudades: combinación de varios distritos.

(recomendaciones del Royal Institut of British Architects, de 1943, citada por R. Dickinson).

"Como unidad social, pues, la región requiere un enfoque enteramente diferente al propugnado por los primeros deterministas geográficos. Su peculiaridad y sus límites han de ser examinados en función de aquellos fenómenos sociales que son la clave de la estructura social" (R. Dickinson). Gutkind sugiere como criterios: intensidad del tráfico económico, relaciones bancarias y crediticias, comunicaciones y facilidades de acceso, elementos culturales (vínculos y tradiciones religiosas comunes y afines, comunidad de hábitos, etc.).

"El factor principal en la integración de la vida y organización de la sociedad en tales asociaciones regionales o urbanas, ha de ser siempre el centro, tratándose de un pueblo, ciudad o gran capital. La idea de la capital regional o "chef-lieu" ha sido definida por los franceses, defensores del regionalismo". Vidal de la Blache afirmó: "No es el número de sus habitantes, y menos todavía el de sus funcionarios, y ni siquiera el tipo de actividades lo que caracteriza a la capital regional. Es, en

cambio, un elemento superior que impregna todos los aspectos de su actividad. A una capital semejante denominan los franceses "capital natural". Aumenta en importancia, sin que intervengan las autoridades superiores, merced a su favorable situación geográfica y al espíritu que anima a su población, como la "chef-lieu" de una gran área circundante que, por la misma razón, puede considerarse como "natural", cruzando las distintas divisiones administrativas y guardando escasas relaciones con ellas. Para esta región, la ciudad funciona como una capital pese a su falta de categoría política" (Les régions françaises, 1910).

Por su parte, René Blanchard (Grenoble, étude de géographie urbaine, 1935), dice: "Se considera "capital regional" a una ciudad que debe su importancia a su población y su prosperidad a su antigüedad y significación histórica (y generalmente a ambas causas a la vez), y a que continúa siendo, como lo era ya, el centro de la región". Puede ser o no una capital, política, puede o no poseer influencia intelectual, puede ejercer una función militar, pero, sobre todo, "la capital posee un papel económico, siendo casi siempre esta preeminencia quien la ha llevado a la posición política de que disfruta" (sea nominal o como centro de presión). "Asimismo, es un centro distribuidor de productos alimenticios para las regiones que la rodean; es también su mercado, dirige su expansión y llega a proyectar todas las influencias precedentes en una zona más o menos amplia cuya extensión depende, a la vez, de las posibilidades comerciales presentadas por la región, y del grado de actividad económica de la ciudad comparado con el de las ciudades próximas" (Blanchard). De más está decir que, para cumplir eficazmente tales papeles, tal capital regional debe poseer suficiente poder financiero, en lo posible autónomo, autosuficiente, y estar "irrigada" por adecuadas y fluidas vías de comunicación y transportes.

Una ciudad llega a ser "metropolitana" cuando la mayor

parte de los productos de la región se concentran en ella para su comercio y tránsito, se realizan a través de los almacenes allí emplazados, y se negocian las consabidas operaciones financieras implicadas en este tráfico. Tal ciudad se ha especializado geográficamente, basando sus funciones en transportes rápidos y baratos (afirmación de Dickinson que se basa en el factor "distancia" o "costo de transporte", fundamental para las construcciones teóricas de Von Thünen y Lösch).

Para R.D. Mackenzie, "la región metropolitana o urbana es, ante todo, una entidad funcional. Geográficamente se extiende a toda la zona adonde alcanza la influencia predominante de la Capital. En líneas esenciales, se trata de una amplia forma de vida comunal, local, basada en la difusión de los transportes mecánicos. Desde el punto de vista estructural, este nuevo regionalismo metropolitano es "axial" en su forma. Elementos fundamentales en su distribución son los Centros, las Vías de Comunicación y las Orlas (suburbios) que son ciudades satélites). La región metropolitana representa una constelación de núcleos urbanos, cuyas mutuas relaciones se caracterizan por la existencia de un Predominio y una Subordinación. Cada región se organiza en torno a una capital central, o a un lugar céntrico donde se sitúan las instituciones que abastecen a la región y la integran con otras regiones".

En el área directamente suburbana, es donde la comunidad metropolitana ejercer más poderosamente su influencia, que llega a extenderse mucho más lejos sobre un área definida más o menos vagamente, a la que se denomina "área de mercado" o "hinterland" (palabra alemana que significa "detrás del puerto" y hace referencia al hecho de que los primeros centros comerciales fueron marítimos, y exportaban mercadería de la zona que se hallaba a sus espaldas, a la que, a la vez, surtían de artículos importados), o más recientemente, con otro vocablo alemán, "umland".

CAPITULO 2.- LA TEORIA DE LA LOCALIZACION.

a) Antecedentes

La ciencia económica, que comenzó ocupándose de la sustancia de la vida económica, aunque considerándola "fotografiada" en un determinado instante de su devenir, pasó, ya en este siglo, a acrecentar su acervo con la consideración de la incidencia del factor "tiempo", adiviniendo la Dinámica Económica como respuesta a las necesidades de profecía y programación, insitas en la moderna utilización de dicha disciplina.-

En cambio, menos espectacular, incluso menos advertido en su real profundidad, fué el giro que determinados economistas propusieron a la ciencia ya en el siglo pasado, procurando que la misma reparara en el otro elemento fundamental de una acertada dinámica: el "espacio".-

En el análisis del aporte de los geógrafos a la consideración de los espacios o territorios en que se sostiene la lucha del hombre por la conquista de este mundo, pudimos reparar en el antecedente significado por ciertas acertadas consideraciones de antiguos filósofos y pensadores sociales. El mismo, en tanto que no fué obra puramente de geógrafos o de economistas, actitudes científicas aún no clasificadas por aquel entonces, al menos no como ahora, vale también para brindar un rastreo de opiniones válidas como cimiento de las que, más acá, expusieron los economistas ocupados en el análisis de los espacios económicos y la localización de la actividad económica. Así, las opiniones de Platón, Aristóteles, Estrabón, y otras que figuran en el capítulo 1, podrían, en cambio, haber figurado sin desmedro al principio de éste.-

Pero es, particularmente, con la época denominada generalmente "mercantilista", donde florecen los más concretos antecedentes de las opiniones que compondrán luego la esencia del análisis de esta parte del presente trabajo.

Recordamos con Popescu los principales hitos:

Antoine de Montchrétien (1576-1621): abogaba por un desarrollo regional y sectorial equilibrado, sosteniendo que es un peligro el monocultivo, no conviene que la nación se limite a una sola actividad económica".

Thomas Mun (1571-1641): desarrolló la tesis de la superioridad económica del comercio de larga distancia (a fin de defender los intereses de la Compañía de las Indias Orientales) "donde los viajes son breves y los artículos caros, por lo que no es necesario emplear muchos barcos, los beneficios serán mucho menores".

Bernardo Ward: (toma en 1779 la tesis de Mun, pero, fundamentalmente, nos interesa porque discierne en el tráfico interregional interno de un país un factor de desarrollo: "El atraso que padecen en España la agricultura, las fábricas y el comercio, bien se sabe que en gran parte procede de la falta de comunicación de una provincia con otra en el interior del reino, y de todas con el mar".

William Petty (1623-1637): "Si el trigo necesario a la subsistencia de Londres o de un ejército proviene de un país situado a 40 millas, el trigo que proviene de una milla de Londres agregará a su precio natural los gastos de transporte exigidos por 39 millas. Es por esto que las tierras situadas en la proximidad de las aglomeraciones humanas dejan una renta más elevada y cuestan una suma de renta anual mucho más grande que la s tierras de la misma naturaleza situadas en zonas alejadas", importante antecedente del análisis de la localización que la economía espacial fundamentó en los costos de transporte, más adelante.-

Richard Cantillon (1680-1734): observó que todas las zonas rurales de un Estado "son deudoras de un saldo constante a la capital, tanto por la renta de los propietarios principales

que en ella residen, como por los impuestos del Estado mismo", y que esta situación de dependencia espacial es válida también en el caso de las ciudades de provincia con respecto a la ciudad capital. Ahora bien, suponiendo que la circulación monetaria fuese inicialmente igual en las provincias y la capital, tanto en cantidad de dinero respecto a la velocidad de circulación, es claro que al pagarse el saldo deudor a la capital "disminuirá la cantidad de dinero en las provincias, aumentándose en la capital". Como consecuencia de este desequilibrio monetario entre las dos áreas, "los productos y mercaderías serán más caros en la capital que en las provincias, debido a la mayor cantidad de dinero que en la capital existe". Esta situación de desequilibrio monetario puede producirse también entre las distintas economías nacionales, donde el país que provee manufacturas a otros generará en su propio seno, como consecuencia de las adiciones netas de dinero, una aceleración de la circulación del mismo y una valorización de la tierra y el trabajo, lo cual le permitirá cambiar con el extranjero una porción relativamente menor de dichos factores contra los idénticos de éste aplicados a la formación de saldos para abonar a aquél sus productos (Popescu, glosando a Cantillón).

Además, la diferenciación de precios entre las áreas urbanas y rurales aumenta también a medida que crece la distancia entre ellas. De ahí resulta que "el precio de los artículos de igual calidad es siempre más elevado en los distritos rurales cercanos a la capital que en los alejados de ella, de acuerdo con los gastos y riesgos del transporte". (los mercaderes comprarán dichos productos en zonas más alejadas, y los acarrearán hacia la capital). En cuanto a los productos de poco precio, uso cotidiano, deteriorables (ciertos alimentos frescos, v.g.), serán más baratos en las zonas rurales alejadas de la capital, pues el menor circulante existente en ellas impedirá la valorización de la tierra y el trabajo. (genial anticipación de la teoría

espacial sobre "áreas de mercado" y excelente justificación para la instalación de artesanías e industrias que en los alejados distritos rurales manufacturan "in situ" la producción primaria de la zona).

Cantillón también se anticipa a Thünen, al expresar que "la mejor disposición que podría hacerse de las tierras consistiría en utilizar los campos vecinos de la capital en obtener aquellos productos que no podrían extraerse en las provincias distantes sin mucho gasto o desperdicio. Así ocurre siempre, en efecto. Como el precio de los mercados de la capital sirve de guía a los colonos para destinar sus tierras a uno u otro uso, emplean las más cercanas a la ciudad, si sus condiciones se lo permiten, para la horticultura, praderas, etc." Recomienda "enviar las mercancías elaboradas a la capital con menos gastos de transporte que si se remitieran los materiales para trabajarlos en ella". De este modo "las tierras lejanas procurarían rentas más considerables a los propietarios y la desigualdad en la circulación entre las provincias y la capital sería más proporcionada y menos considerable". Aclara que, sin embargo, "para localizar de este modo las manufacturas, no solamente hacen falta muchos aprestos y capitales, sino, además, los medios de asegurarles mercados "en forma regular, constante y suficiente".

Popescu destaca la certera visión anticipadora de Cantillón respecto de la litoralización de Latinoamérica (la actividad se concentra en las costas) cuando expresa que "cuando se instalan estas manufacturas, no se llega desde un principio a la perfección. Si existe otra provincia donde las mercaderías son más hermosas o más baratas, o si la cercanía de la capital, o existencia de un mar o un río que comuniquen con ella, facilita considerablemente el transporte, no prosperarán las manufacturas en cuestión situadas en lugares distintos". Además, tal proposición entronca directamente con algunos enunciados geopolíticos que ya hemos destacado en el primer capítulo.

Friedrich List (1789-1846): si bien posterior cronológicamente a la etapa mercantilista de Europa Occidental, su pertenencia a un país que se desarrolló más tarde, y el propio hecho de haber sido artífice de dicho desarrollo, cumplido a ultranza de conceptos liberales en boga por parte de las naciones vecinas más adelantadas, le impuso la adscripción, en lo económico, a buena parte de las teorías mercantilistas. Contemporáneo de Thünen y anterior a otros maestros alemanes de la economía espacial (Weber, Lösch), sus escritos y lucha influyeron no poco en las ideas de éstos, amén reiteramos, de las especiales condiciones reales de la economía de su país.

Para List, no es el incremento del producto, simplemente, lo más importante, sino el aumento de todas las "fuerzas productivas" nacionales. "La prosperidad de una nación se mide no con la cantidad de riquezas acumuladas, sino con el desarrollo de sus fuerzas productivas: las instituciones oficiales, la ciencia y el arte, la religiosidad, la moral, el nivel intelectual y la educación, las leyes sociales, políticas y civiles, y, ante todo, con las garantías de su duración, de su independencia y su poder como naciones". Para afianzar tal poder, preconiza en su "Sistema Nacional de Economía Política" una política de industrialización amparada por murallas aduaneras para contrarrestar la influencia del principal polo desarrollado de la época (Inglaterra), murallas que surgirían de la "unión aduanera" (Zollverein) con que, en primera instancia, las dispersas semi-naciones de cultura alemana se unirían (interesante antecedente de similar lucha hoy abierta a la integración de Latinoamérica). Al tiempo que recomienda el "cambio institucional" integral de su país, incorporando una estructura sociocultural apta para organizar un desarrollo autosostenido. Se inflama de ardor y lo contagia a sus compatriotas cuando les expresa que "el espíritu del siglo" prenderá en ellos y los impulsará a acometer tal proeza y triunfar en ella. Es evidente que su prédica debía conducir,

no sólo a la integración política del país alemán, sino también a permitir un desarrollo equilibrado, en lo regional, del mismo. Así es, aún hoy no se advierten en Alemania las gruesas disparidades interregionales que ostentan sus vecinos Francia e Italia, v.g.

b) La Localización Agraria:

August Lösch, sobre cuyo inestimable aporte a los temas aquí tratados, nos explayaremos más adelante, caracteriza adecuadamente la honda preocupación por la cuestión esencial de la economía espacial, la Localización, cuando en su monumental "Teoría Económica Espacial" (17) nos dice, de entrada: "Aunque la duración de nuestra existencia está limitada, tenemos no obstante amplia libertad para elegir el lugar donde queremos vivir...Acertar con la localización más adecuada es, pues, una cosa que contribuye a una vida feliz, a una empresa floreciente, a la fundación de una ciudad perdurable, en una palabra, a concentraciones capaces de subsistir. Evidentemente, el acierto de la localización debe estar acompañado por el acierto en la actuación..."

Este problema del emplazamiento o localización, analizado desde el punto de vista de los negocios del hombre (si bien la Economía, ciencia que estudia la atribución óptima de recursos escasos para satisfacer necesidades de cuasi-infinita propagación, no tiene porqué enquistarse sólo en el análisis de satisfacciones basadas en el producto material, dado que su campo, como bien acota Walter Birmingham, (18) también abarca aquellas cuestiones que hacen al placer espiritual), ha sido estudiado por diversos economistas, quienes tuvieron en cuenta distintos aspectos del hecho esencial. Así, Thünen abre el camino con su análisis de la localización agraria, pero, después, Alfred Weber se ocupará de la localización industrial, y, con menor dedicación y escasos resultados, Alfred Marshall incursionará en la faceta de la localización comercial, donde, en cambio, Walter Christaller señaló pautas impor

tantísimas.-

Seguimos a Popescu en el análisis del aporte de Thünen:

Johann Heinrich von Thünen (1783/1850): Luego de estudiar agronomía en Hamburgo, aplicó sus conocimientos y reflexiones a la explotación (a partir de 1810) de una estancia en Mecklemburgo, cerca de Rostock (Alemania), a la que se dedicó el resto de su vida, practicando una agricultura modelo. Le hizo famoso su obra "El Estado aislado", cuya primera parte se editó en Hamburgo en 1826, y las otras dos en 1850 y 1863 en Rostock.

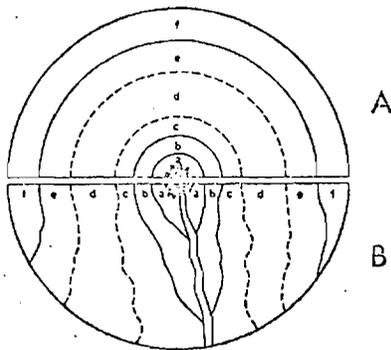
Si bien su teoría contiene aportaciones a la metodología económica, análisis marginal, economía matemática, ordenación y distribución espacial de las ciudades, contemplando también problemas de localización manufacturera y comercial, su objeto específico y su gran mérito lo constituye el problema del Orden espacial agrario o Teoría de la localización agraria.

Inicia su teoría con una abstracción: El Estado aislado. Una vasta ciudad en el medio de una pampa susceptible de cultivo, pero sin canales y ríos navegables. Todos los terrenos de dicha pampa tienen el mismo grado de fertilidad. A gran distancia, la rodea un árido desierto que la separa plenamente del resto del mundo, y no existe ninguna otra ciudad. Se infiere que la ciudad deberá abastecer a la campaña de todos los productos de que ésta pueda tener necesidad, y en cambio solicite a la misma los alimentos y las materias primas para elaborar aquéllos. Las minas y salinas están ubicadas en las cercanías de la ciudad. En esta abstracción se hace caso omiso de las irregularidades o desequilibrios geográficos, económicos, sociales, psicológicos y técnicos. Hay una sola fuente de producción y de habitat, un solo mercado.

La primera pregunta es: Qué productos deberán cultivarse, y en que zonas del espacio que rodea a la ciudad? Thünen responde: En las cercanías de la ciudad deberán cultivarse los productos que tienen un gran peso y/o un gran volumen comparativamente a su valor, a fin de que los gastos de transporte no

graviten. En la primera y estrechísima franja circular deberá igualmente localizarse la producción de mercancías deteriorables o que se requieran frescas para su consumo. A medida que nos alejamos de la ciudad, la tierra será utilizada para la producción de artículos que requieran cada vez mayores costos de transporte. De este modo, alrededor de la ciudad se formarán, a medida que nos alejamos de ésta, una multitud de franjas o círculos concéntricos sucesivos, en cada uno de los cuales predominará un determinado producto y un determinado sistema de cultivo. A medida que nos alejamos de la ciudad, los círculos habrán de dedicarse a artículos cuyos costos de producción sean relativamente menores, a fin de compensar los mayores gastos de transporte.

Figura N° 1- Los círculos de Thünen



(fuente: O. Popescu, Introducción a la Ciencia Económica Contemporánea).-

En la figura anterior se han descrito en dos semicírculos las dos variantes de la teoría. En el superior (A) consta la primera versión de la misma, totalmente abstracta, los círculos o franjas son concéntricos y de aproximadamente idéntica superficie. En el más cercano al centro (a) se producirán las hortalizas y demás artículos perecederos, en el b la tierra será destinada a la silvicultura, por tratarse de productos pesados donde podría gravitar inadecuadamente el gasto en transporte, amén de su extrema necesidad para la construcción y la combustión en la ciudad (téngase en cuenta el estado de la técnica en 1820). En los círculos c, d y e se cultivarán cereales,

con sistemas cada vez menos intensivos (en el c habrá una alternativa de cultivos, en el d se alternará con pastoreo, en el e un sistema de cultivo con rotación trienal, o sea un año de barbecho), en el f el destino será la ganadería, en el último círculo (g), la tierra quedará en estado silvestre, y podrá practicarse la caza, dado que las pieles y plumas, por su peso, no gravitarán extremadamente sobre los costos de transporte.

Popescu apunta la similitud entre esta teoría y la práctica de la división del trabajo a escala internacional, concediendo a los países periféricos la explotación primaria extensiva, cuyos menores costos de producción disimulan los mayores gastos en transporte a los grandes centros. Además, el principio de que el incremento de la distancia del mercado disminuye forzosamente el grado de intensidad de los cultivos, se une a lo antedicho, justificando (al menos, desde un punto de vista técnico) la subexplotación de vastas áreas rurales en Latinoamérica, para las cuales -según Popescu- la solución, más que en la reforma agraria, estaría en la creación de centros intermedios de consumo, intercalados espacialmente (vale decir, el desarrollo regional, base de un mercado auto-sostenido).

En una segunda aproximación (ver B en la figura) Thünen incorpora deformaciones (desequilibrios) producidos por el hombre o por la Naturaleza. La inclusión de una vía navegable interior distorsiona el sistema, las franjas pierden la forma circular y se adaptan a los accidentes geográficos, disponiéndose en forma casi paralela a la costa. Es una deformación de las franjas, pero no del principio: el orden espacial siempre está presente. (Es interesante connotar la similitud de estos segundos círculos thünnensinos con la realidad latinoamericana, de países interiormente vacíos, económicamente litoralizados).

Popescu hace notar la similitud entre la exposición de Thünen y de uno de sus contemporáneos, ilustre hombre público

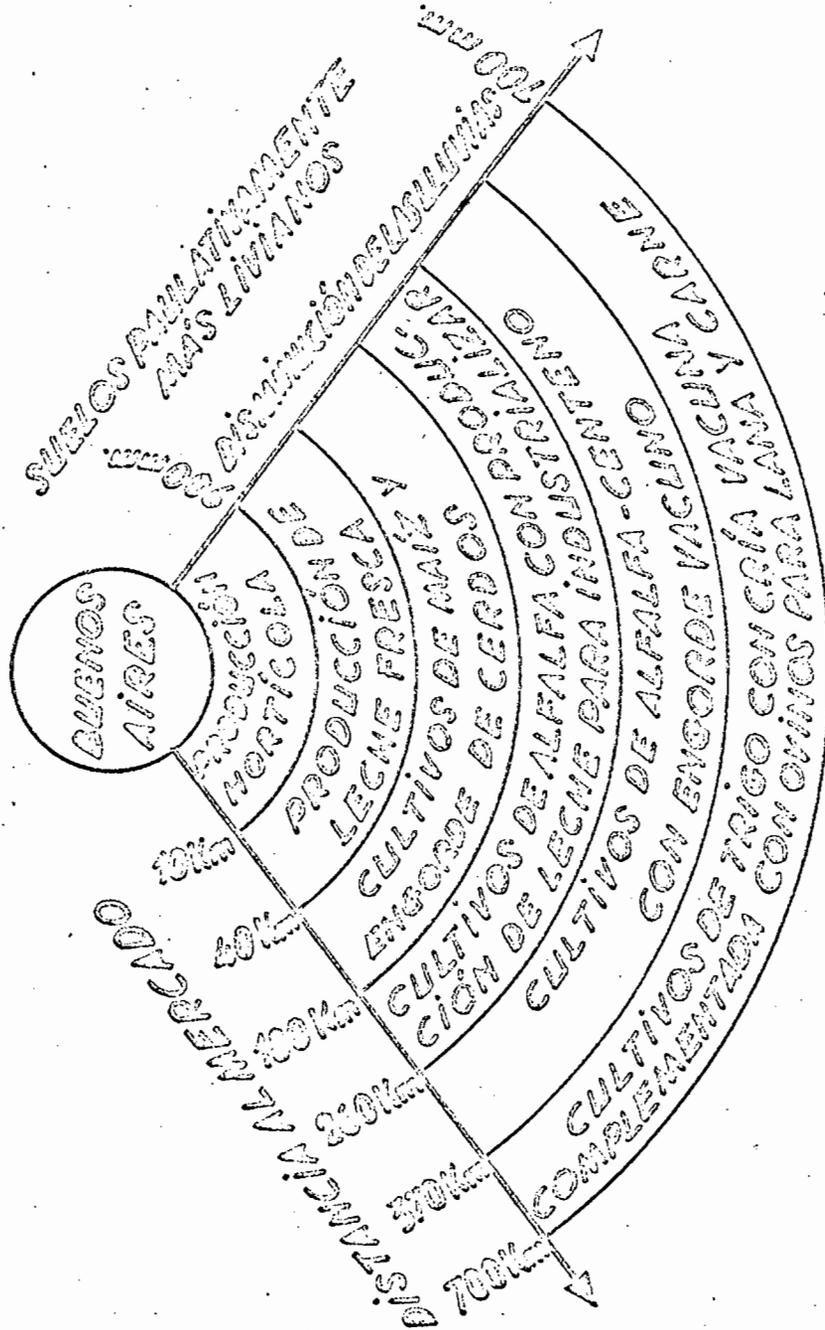
de nuestro país: Esteban Echeverría (1805/51), en su obra: (El dogma socialista).

Echeverría, refiriéndose a la aplicabilidad de un impuesto a la tierra en Buenos Aires y su zona circundante, debió practicar un análisis económico de la misma, por lo cual expresaba: "Para establecer un impuesto equitativo sería necesario dividir en zonas las tierras de la provincia, fijando el centro del área en la capital. La primera zona comprendería los terrenos de quinta destinados a arboledas frutales y hortalizas para el consumo diario del pueblo, la segunda las chacras que llamaremos urbanas, para distinguirlas de las que se hallan fuera ocupadas por plantíos de leñas y frutas y en sembreras de cereales; la tercera, las tierras para crías de ganados aquende el Salado, cuyo valor es máximo; la cuarta, las tierras allende el Salado, cuyo valor va gradualmente bajando hasta llegar al mínimun, en la frontera donde comienza el desierto... Las tierras de chacras fuera de la zona urbana, donde se siembra trigo, maíz, papas, deberían valorarse según la distancia de la ciudad, porque el gasto principal de sus labranzas consiste en los transportes".

Una aplicación empírica de la clasificación de Thünen, se da en una obra actual del ingeniero agrónomo argentino Teodoro A. Tonina como lo explican los siguientes gráficos:

Figura N° 2 - Aplicación de los círculos de Thünen al caso agropecuario argentino

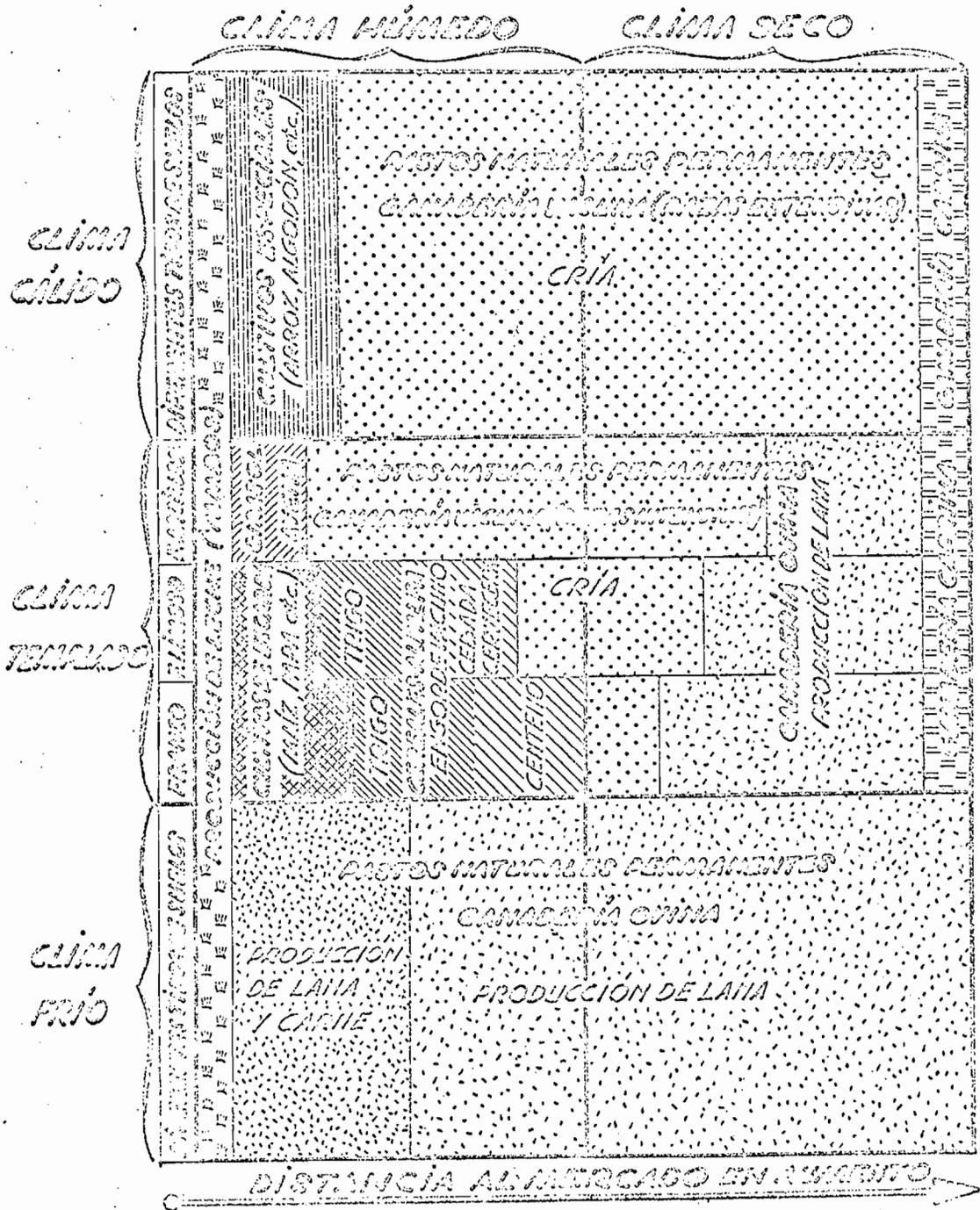
INFLUENCIA DE LA DISTANCIA AL MERCADO SOBRE LA INTENSIDAD DE PRODUCCIÓN DE LAS EXPLOTACIONES AGRÍCOLAS EN ARGENTINA



(Fuente: Ing. Agr. T. A. Tonina, Sistemas de explotación agropecuaria en la Argentina.-)

Figura N° 3: Influjo de la distancia en la localización agropecuaria en la Argentina.-

ESQUEMA DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS EXPLOTACIONES AGROPECUARIAS ARGENTINAS BAJO DIFERENTES CONDICIONES NATURALES Y AL VARIAR LA DISTANCIA AL MERCADO



(Fuente: Ing. Agr. T.A. Tonina- Sistemas de explotación agropecuaria en la Argentina.-)

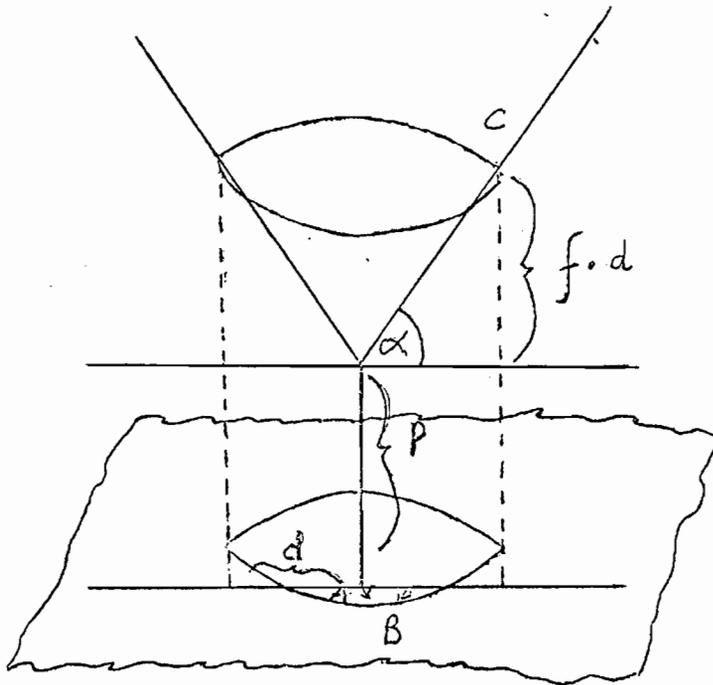
c) La Localización Industrial:

Sí bien Alfred Weber es el creador de la teoría integrada de localización industrial, reconoce importantes antecedentes en Roscher, Schöffle y Launhardt.-

Seguimos el análisis de Popescu, resumiendo las características más salientes de esta escuela.-

Wilhelm Roscher (1817/1894): En sus "Estudios acerca de las leyes naturales que determinan la localización más adecuada de las ramas industriales", Roscher se propone efectuar los estudios preliminares de la localización industrial a la luz del método histórico. En consecuencia, su método es empírico, y se limita a la descripción de casos concretos. De tal modo, advierte que la naturaleza del sistema económico en sí, tiene papel decisivo en la ordenación espacial. (En un sistema económico precapitalista las industrias se localizan en los centros de consumo: residencias señoriales y cortes imperiales. En un sistema capitalista, en cambio, puede primar la fuerza de atracción de los centros de suministro de materia prima, mano de obra o capitales). Además, Roscher pudo vislumbrar otros tres principios importantes: a) La probabilidad de la localización de la industria en las fuentes de materias primas es función de la cuantía de la pérdida de peso que éstas experimentan con la transformación; b) para la transformación de las materias primas ultramarinas, los lugares más apropiados son los que están situados en la proximidad de los puertos a que aquéllas llegan. O sea, la atracción del punto de transbordo es superior a la de los dos polos locacionales (fuente de producción y mercado de consumo), c) la fuerte atracción que ejercen sobre la industria las grandes ciudades, a causa de las ventajas provenientes de la industrialización de los desperdicios y rezagos de materia prima, existencia de industria subsidiaria y de mantenimiento, amplitud del mercado, ubicación de los centros financieros, existencia de mano de obra calificada, etc.

Figura N° 4- "Embudo" de Launhardt (determinación de área de mercado)



(Fuente: CFI, Apuntes de clase de teoría económica espacial y programación regional, 1965).-

(en fin, la infraestructura toda).-

Albert Schäffle (1831/1905): Reúne en un solo cuerpo los problemas de localización agraria, industrial y minera, y los trata en forma sistemática, fundándose en los estudios de Thünen y Roscher, a quienes sigue.-

Wilhelm Launhardt (1832/1916): Su mérito consiste en haber ideado las "figuras locacionales", formulando además, en precisa forma matemática, la teoría de Thünen.

Y llegamos por fin a:

ALFRED WEBER (1868/1958): Unánimamente considerado el fundador de la teoría de la localización industrial. Weber considera que la distinción fundamental entre la agricultura y la industria consiste en el hecho de que, mientras aquélla constituye un proceso ligado forzosamente a un determinado lugar (determinismo espacial), ésta se halla, en principio, liberada de tal sujeción. Si bien está ligada a las fuentes de materias primas, la elaboración puede efectuarse tanto en ella como en otros lugares. Se propone, a continuación, establecer las reglas según las cuales se efectúa la elección "libre", de la localización. En primer lugar, diferencia la "teoría pura" de la "empírica" de la localización. La primera se limita a la investigación de los factores generales que determinan la localización de cualquier tipo de industria, en tanto que la segunda examina los factores ó industrias particulares. Weber solamente se ocupa de la teoría pura, y utiliza el método deductivo abstracto de análisis.

Los factores determinantes de la localización industrial pura son los gastos de transporte, los gastos del trabajo (precio de las materias primas, mano de obra y combustibles) y la Aglomeración (tendencia de concentración de la industria en determinados lugares).

Para comprender la orientación debida al Transporte, es menester construir la Figura Locacional (standortsfigur), que es determi

nada por los "lugares" de las materias primas y del consumo de los productos, con respecto a la cual se decide después el sitio de producción conforme al principio del "punto minimal de transporte". Con tal motivo, distingue entre "materiales ubicuos" (se encuentran en cualquier lugar, y no juegan ningún papel en la construcción de las figuras locacionales) y "materiales localizados". La figura varía con la cantidad de materiales (un triángulo si son tres, por ej.).

Si hay varios centros que están provistos de la misma materia prima, la selección será efectuada en virtud del menor índice de costos de transporte.

Además distingue entre "materiales puros" (reinformateriales) y "materiales con pérdida de peso" (gewichtsverlustmateriales) (en Argentina, el Ing.L.Dagnino Pastore dice: materiales de aprovechamiento total, o bien materiales de aprovechamiento parcial ó peso muerto). Cuando se trata de los segundos, es evidente la fuerza de atracción que ejerce su localización. Para medir la misma, Weber utiliza el "índice de los materiales" (materialindex), al que define como la "cantidad de materia prima necesaria para la producción de una unidad de peso del producto" (en el caso de los materiales puros, el índice es 1). Tal índice es mayor de uno en el caso de los materiales con pérdida de peso, e incrementa cuando mayor es la fuerza de atracción de su localización.-

Respecto de la orientación debida al trabajo, en el caso específico de la mano de obra, Weber plantea mapas de "isodapanos" a fin de preveer el punto óptimo de localización. (los vemos enseguida, al reseñar las teorías de Lösch).-

Finalmente, el "índice de economía" (ersparnisindex) permite elaborar isodapanos críticos de economía a fin de comprobar las economías de Aglomeración (de origen político, social o técnico).

Su análisis permitió a otros economistas, posteriormente

Isard, Hoover), deslindar dos tipos de economías externas por aglomeración: las de localización (idénticas industrias concentradas) y las de urbanización (distintas industrias, eslabonadas o no, concentradas en una región urbana).-

Una suscita explicación de las teorías de Weber se debe a W.Alonso (Location Theory, 1964), quien amén de destacar la existencia de industrias "orientadas según el transporte", "el mercado", o "las materias primas", destaca el caso de las que denomina "amenity - orientaction" (orientación hacia cierto grado de confort), caso de aquellos que requieren el concurso de científicos y técnicos valiosos, por lo cual debe ofrecerles la radicación más conveniente a sus deseos.

Además, puntualiza que, dada la difusión y progresiva baratura del transporte, éste declina en su importancia como limitante orientacional (al cesar la cuantía de las restricciones, que implicaba).-

Werner Sombart, basándose en Weber, expresó en su esquema locacional, que la localización de las industrias puede ser: 1) obligada (ej.minería), 2) libre. A su vez, la loc.libre puede ser: a) racional (motivos económicos) o bien b) irracional (motivos meta-económicos). Sombart demostró, mediante estudios empíricos, la generalidad de la conducta irracional en la localización, tanto en sistemas precapitalistas como capitalistas.

Eberhard Gothein: estudia la localización minera, en forma idéntica a la agraria.

d) La localización comercial:

Aportes dispersos que no llegan a configurar una teoría integrada, la cual bien podría sustentar sólidamente la actual inquietud por los estudios de mercado, ampliamente difundida en las economías más complejas.-

Podemos mencionar a:

Alfred Marshall: Abrió la discusión sobre el tema de las "concentraciones comerciales" (la tendencia de la concentración de los negocios no es general, sólo lo hacen en barrios determinados quienes venden objetos costosos y escogidos, no así los que proveen bienes de uso cotidiano destinados a las satisfacción de necesidades inmediatas de los individuos y las familias).

Hans Ritschl: Intenta integrar la teoría de la localización agraria e industrial, con la teoría de la localización del consumo, de los centros de venta y fuentes de energía y materiales auxiliares, en una teoría especial general, cuya unidad dimensional la constituye el "círculo económico", definido como la unión y el entrelazamiento económico", definido como la unión y el entrelazamiento económico de la totalidad de las unidades que integran un conjunto económico global autónomo. Distingue entre "dinámica espacial pura" y "dinámica espacial histórica" (la primera analiza los efectos producidos sobre la estructura espacial por los cambios efectuados en los distintos factores locacionales, sea por el crecimiento de la población, desigual crecimiento de los centros urbanos, variación del consumo, variación de los centros de distribución y venta, aparición de nuevos productos, descubrimiento de nuevas fuentes de riqueza, etc. En tanto que la dinámica espacial histórica procura aclarar como nace una economía de tráfico, y como ésta se expande, cubriendo círculos económicos cada vez mayores). Agrega un aporte tipológico positivo de los principales órdenes económicos espaciales, distinguiendo entre 4 tipos reales puros: economía del pueblo, economía urbana, economía territorial y economía nacional de grandes estados (Andreas Fredöhl agrega la economía mundial, y tipologiza así: hay 3 formas básicas: 1) economía mundial uniconcéntrica o fase de integración de la economía mundial, 2) economía mundial biconcéntrica o fase de expansión de la economía mundial, 3) economía mundial triconcéntrica o fase de

intensificación de la economía mundial).

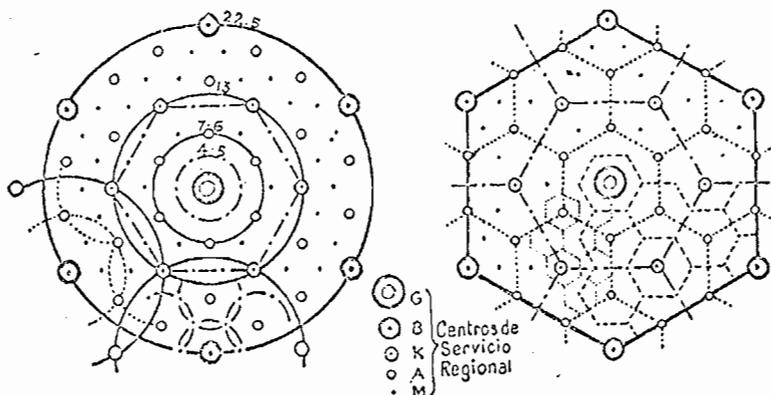
WALTER CHRISTALLER: A él se debe la elaboración inicial de la teoría del Central-Place o Centro Urbano, referida particularmente a la ubicación de las actividades económicas en general, aunque utilizado posteriormente por sus continuadores, desde Ullman hasta Berry & Garrison, para volcar los resultados teóricos hacia el desentrañamiento de los módulos de distribución de las actividades terciarias, ya en nuestros días aquellas que tienen lugar en el seno de los centros urbanos, con lo que la teoría del centro revierte en teoría del distrito o barrio urbano.

Partiendo de una base teórica, y tomando la ciudad mercado con un radio de servicios de 4 km. como unidad superficial, Christaller elaboró, "circa" 1930 (su obra "Die Zentralen Orte Suddeutschland" fue editada en Jena en 1933), un plan de distribución de servicios centralizados estrechamente ligado a la extensión y distribución de las ciudades del Sur de Alemania. Como se aprecia en las figuras siguientes, una ciudad sirve un área circular, y las ciudades con idéntico número y tipo de servicios están igualmente espaciadas entre sí (se presume un territorio llano), en tanto que centros de jerarquía inferior van disponiéndose hexagonalmente alrededor del primer círculo, y así sucesivamente.

Para Christaller, el centro de servicios más pequeño, aunque completo, es el mercado regional, ciudad situada a unos 7 km. de sus más inmediatas vecinas, vale decir, con un área hexagonal de mercado de aproximadamente 45 km². y una población de 2.700 habitantes (era la realidad del sur alemán por aquella época). Los centros de grado inmediatamente superior estarán espaciados entre sí unos $\sqrt{3}$ por 7 o 12 km., con área y población del triple que el más pequeño, y en esa proporción irán aumentando las distancias jerárquicas correlativas entre los centros diversos.

Los servicios centralizados registrados por Christaller para llegar a su esquema teórico son los administrativos, cultu-

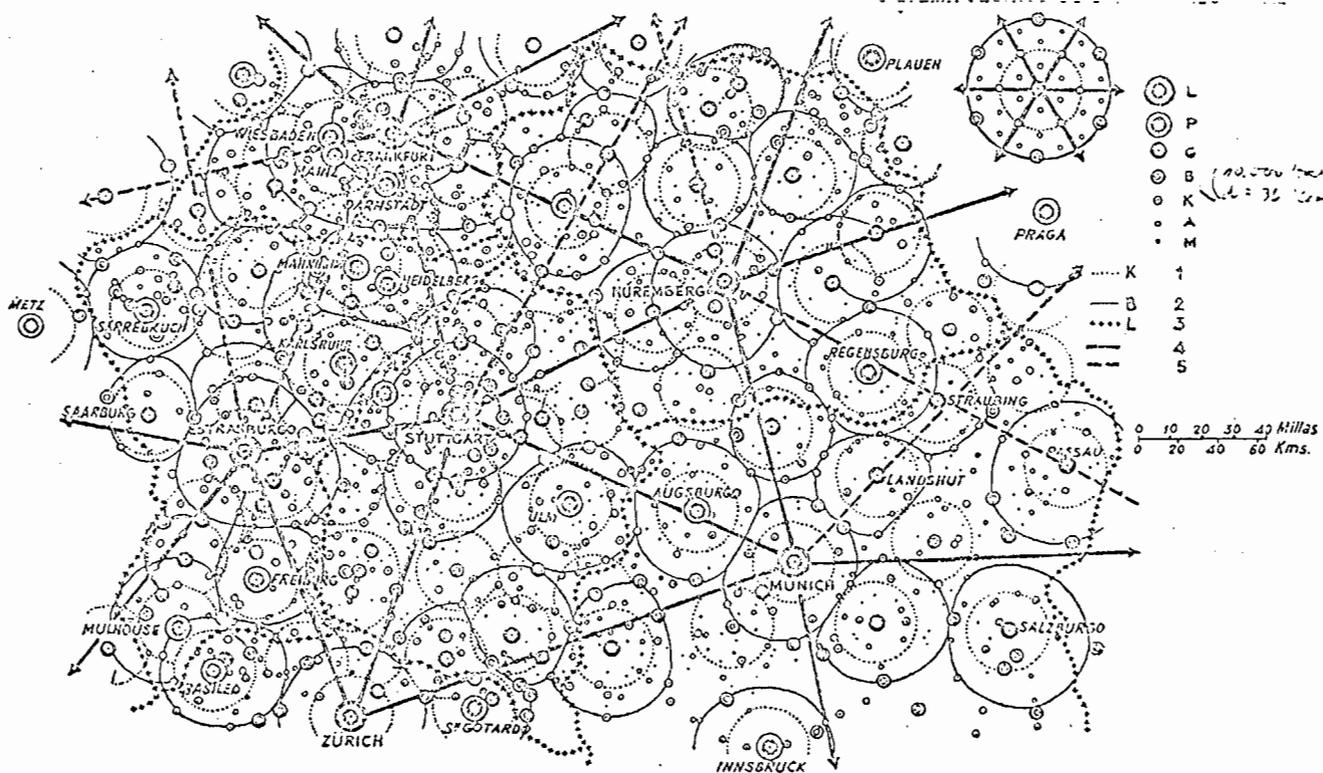
Figura N° 5- Distribución teórica de los centros regionales y sus hinterlands (según Christaller):



(fig.5 a- Distribución teórica de centros de servicio regional)
(fig. 5 b- Disposición hexagonal de las áreas de serv. regional)
(Fuente: Robert L. Dickenson - Ciudad, Región y Regionalismo).-

-.-

Figura N° 6 - Sistema teórico de centros regionales en el Sur de Alemania (según Christaller):



Los centros de servicio están graduados desde los Landshauptstadt hasta los Markstadt. Los centros K poseen un radio de 21 km, los B una influencia de 36 km.

(Fuente: R. Dickinson - Ciudad, Región y Regionalismo).-

rales, sanitarios, sociales, comerciales, financieros, industriales y de transporte. A los efectos de registrar con algún elemento empírico la jerarquía y relación inter-centros, apela a considerar el número de teléfonos instalado en el área, y determina la centralidad o nodalidad de un lugar (o bien los servicios con que el mismo satisface las necesidades locales, adviértase que, como teoría de localización comercial, a ésta no interesan las actividades del intercambio con otras áreas, que constituyen la "base económica" de una ciudad) mediante la fórmula: $Z_c = \frac{T_c - E_c}{E_c} \cdot \frac{T_c}{E_c}$, siendo:

Z_c = centralidad. (coeficiente)

T_c = número de teléfonos

E_c = habitantes del área

T_g = coeficiente de teléfonos por área (gebiert)

E_g = coeficiente de población por área

$\frac{T_c}{E_c}$ = densidad telefónica del área total
 $\frac{T_g}{E_g}$

$E_c \cdot \frac{T_c}{E_c} = \frac{T_c}{E_c}$ = proporción existente entre la importancia del centro y su población.

Mediante este recurso, y aplicándolo al caso geográfico ya referido, Christaller crea la siguiente clasificación de centros:

Grados de ciudad	Población ap. (habit.)	Distancia en km. entre las poblac.	Área de serv. en km. cuadr.
M= Marktort	1.000	7,2	45
A= Amtsort	2.000	13	135
K= Kreisstadt	4.000	20	400
G= Gauort	30.000	62,4	3.750
P= Provinzstadt	100.000	108	11.250
L= Landstadt	500.000	185,6	33.500

(luego estarían las capitales, o Reichstädts)

e) EQUILIBRIO ECONOMICO ESPACIAL

1. Equilibrio espacial como caso particular del equilibrio general.

Al aporte de Thünen y de Weber, sucedió el de una serie de estudiosos que procuraron componer una única teoría general de la localización.

Andreas Predöhl: Haciendo uso del principio neo-clásico de sustitución, interpreta la distribución espacial de la economía como un caso particular del problema más general de la distribución de los medios de producción entre las diferentes producciones o productos en general. En consecuencia, cada distribución regional de la economía sería una expresión del gasto relativo de los grupos de medios de producción en la economía general que reaccionan ante un cambio de localización. De tal suerte, la teoría de la localización no sería más que un caso particular de la teoría general del equilibrio económico.

Tord Palander: "Trata de encontrar el nexo entre la teoría espacial y la teoría general, a través del análisis de la morfología de los mercados, y cree hallarlo en los mercados de competencia imperfecta, particularmente los monopolísticos, di u oligopólicos (Entroncaría con Perroux, y su teoría de la economía dominante, base de la de los Polos de desarrollo, ejes de la distribución espacial).

Leonhard Miksch: Elabora 4 modelos regionales típicos, fundándose en el criterio de la estructura espacial de la demanda y la oferta, dado que ambas son susceptibles de una doble configuración espacial, según que se concentren en un reducido espacio o se dispersen en una amplia área: 1) áreas de oferta concentrada y demanda concentrada, 2) áreas de oferta dispersa y demanda concentrada, 3) áreas de oferta concentrada y demanda dispersa, 4) áreas de oferta dispersa y demanda dispersa. Ilustra así los 4 modelos: 1) situación del comercio mundial en el siglo XIX, 2) economías agrícolas, 3) economías industriales, 4) caso atípico, correspondiendo sólo excepcionalmente a alguna industria.

Hans Kitsche: Ya comentado en el acápite precedente.

ii. La teoría de conjunto:

AUGUST LOSCH: Procura integrar los resultados dispersos de las investigaciones anteriores en una teoría amplia de la totalidad de las relaciones entre el espacio y la economía, y armonizarlos con la teoría económica general.

En un notable esfuerzo de síntesis, Lösch logra desarrollar las principales herramientas teóricas para el análisis de 3 sectores fundamentales de la fenomenología espacial: una teoría sistemática de la localización, una nueva teoría del comercio exterior y la teoría general de las regiones económicas.

Lösch expresa que son distintos los principios de una elección racional de la localización, según que la contemplemos, como empresarios, desde el punto de vista individual, o como planificadores a nivel nacional, desde el punto de vista del conjunto. A partir de ahí, considerando las repercusiones de la decisión de localización, el problema del equilibrio económico se traduce en una "interdependencia de las localizaciones".

Dos tendencias fundamentales determinan el equilibrio general de las localizaciones: a) la tendencia de la empresa individual de lograr el máximo beneficio, b) la tendencia de la economía global de obtener un número máximo de existencias independientes. El individuo elige su localización en forma de lograr la mayor ganancia, pero tal hecho posibilita el ingreso de competidores al mercado que disminuyen su espacio vital y anulan su ventaja. Es una lucha permanente de dos fuerzas: lo que una de ellas conquista, la otra se lo quita. El punto en que ambas se hallan en equilibrio, determina la localización.

En su análisis de las regiones económicas, Lösch sigue a Christaller, edificando su sistema de paisajes económicos sobre el criterio de la heterogeneidad espacial como función de las fuerzas de gravitación centrifugales y centripetales emanadas por los centros urbanos.

La obra de Losch constituyó el cimiento de esfuerzos posteriores, por dotar de existencia propia a la economía espacial. Son sus continuadores natos: Edwin von Böventer en Alemania y Walter Isard en EEUU.

El aporte de Lösch a los conocimientos y técnicas de planeación del espacio económico es tan extraordinario, que difícilmente la nueva cita de algunos aspectos liminares de su obra, fuera aproximadamente suficiente para permitir discernir la magnitud y las enseñanzas de la misma, que iluminan cada palabra de su prolija y gigantesca construcción.

Es por ello que preferimos, en rápido resumen, indicar hito a hito los aspectos esenciales de cada rubro de su exposición.

Lösch inicia su obra fundamentando la atracción que para él ejerce el estudio de las localizaciones: "Acertar con la localización más adecuada es, pues, una cosa que contribuye a una vida feliz, una empresa floreciente, ala fundación de una ciudad perdurable, en una palabra, a concentraciones capaces de subsistir" y aclara "Debemos distinguir entre la cuestión de la localización real y la de la localización racional. No es imperativo que ambas coincidan". Su afecto por la teoría pura queda de manifiesto cuando, seguidamente, afirma "La cuestión de la mejor localización es mucho más digna que la determinación de la localización efectiva.--"

En primer lugar estudia las Localizaciones propiamente dichas, y encuentra en ellas un efecto recíproco y una situación recíproca. Respecto del primero, divide su análisis en 1º: una Teoría de la localización desde el punto de vista de la economía individual, y 2º: una Teoría de la localización desde el punto de vista económico global. Conformo la primera mediante el estudio de la elección de la localización en la economía de empresa (el individuo determina la localización más conveniente, para lo cual debe averiguar cuál es el "centro" de una zona de producción, de venta o de compra, según su necesidad) y de las repercusiones de dicha elección: (efectos sobre los competidores, que se verán obligados a revisar probablemente su localización); efectos sobre los amigos en el mercado, o sea

quienes están ligados por relación comercial, sea de consumo, sea de aprovisionamiento, con la empresa (los efectos pueden corresponder a la forma de la actividad, o a su objeto. En el primer caso, se trata de la forma del consumo o bien de la producción en función de la distancia, dado que la misma puede obligar, por ejemplo, a consumir artículos que se arman en el lugar de destino -montaje de una máquina- o bien a producirlos en forma más o menos intensa- respecto de la dotación de capital- a determinadas distancias, caso de los círculos de Thünen. Cuando el efecto corresponde al objeto del consumo en función de la distancia, éste podrá decidirse por artículos de menor precio si así considera cubierta su aptencia, en tanto que el efecto relativo al objeto de la producción en función de la distancia, se refiere a la lucha por el mercado que se suscita cuando en un sitio coinciden las localizaciones del consumo de mercaderías diversas que cuentan con factores de producción limitados).-

Con relación a la teoría de la localización desde el punto de vista global, analiza las ecuaciones de localización generales y su interdependencia (la tendencia hacia el equilibrio de las ventajas de las economías individuales), y, en el mercado abierto, hacia el número máximo de existencias independientes), y seguidamente se refiere a una teoría simplificada de las regiones económicas, la que constituye buena parte de su esquema totalizador, como veremos luego.

Pasando a la situación recíproca de las localizaciones, analiza los tipos fundamentales (entre los lugares donde se produce una mercadería, y aquellos en que se consume, hay, según su número y situación, combinaciones características, que se dividen en pequeños grupos constituyendo mercados parciales, los que pueden clasificarse en zonas de compra (teoría de la localización agraria) y zonas de venta (teoría de la localización industrial). La localización de la oferta o demanda del mercado pueden tener una situación singular (mercado parcial),

individual) o bien manifestarse como aglomeraciones locales. De ahí pasa al estudio de la AGLOMERACION DE LAS LOCALIZACIONES, que divide en:

a) aglomeraciones de punto: las regiones de mercado coinciden en el centro de la aglomeración.-

Distingue entre aglomeraciones de localizaciones de producción igual, y de producción diferente, las que coexisten en las grandes ciudades.

b) aglomeraciones de superficie:

los centros se encuentran dispersos, si bien a corta distancia entre sí. No obstante su dispersión, la región puede ser más compacta que en el caso puntual. Denomina como aglomeraciones de superficie a los cinturones (las redes de mercado son compactas) y a los distritos (hay aglomeración en el centro de cada subzona de la región, pero existe un área de mercado para cada centro. A su vez, coincide, por cercanía, en una suerte de aglomeración casi puntual, el conjunto de centros). El gráfico siguiente permitirá que seamos más explícitos;

Analiza los límites interregionales, que, según los casos, pueden determinar la existencia de franjas integradas (misos círculos de Thünen de cada lado del límite) o bien de espacios vacíos, no explotados por ninguna de las jurisdicciones limítrofes. A continuación pasa al desarrollo de la Teoría de la Localización Industrial, expuesta originalmente por Weber, cuyo principio general entiende es la maximización de la utilidad del empresario decisor. De tal suerte, el empresario elige la localización que le brinda, en su análisis, la máxima ganancia nominal.-

La teoría debe atender primeramente a la orientación de la localización, la que puede ser: a) según los gastos; b) según el rendimiento.- La ganancia nominal es la diferencia entre los gastos pecuniarios y el rendimiento, y la irregularidad de éste ha movido a la teoría a prescindir del mismo, y construirse en

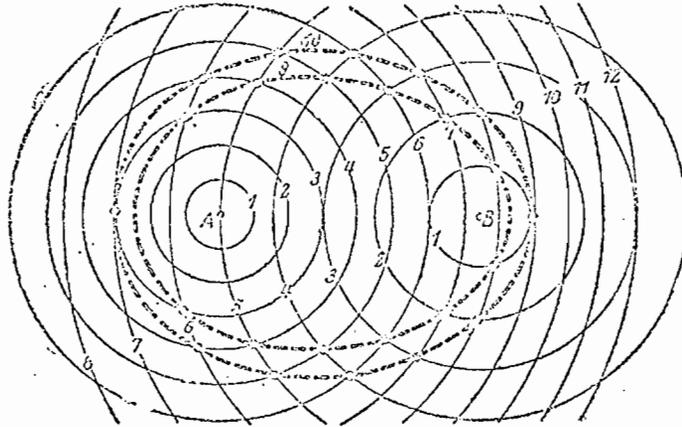
Figura N° 7 - Aglomeración de las localizaciones, según Lösch:

ninguna	Aglomeración de superficie		aglomeración de punto
	red de interacción	centros compactos	
1	2	3	4
red auténtica (panaderías)	cinturón (fábricas algodóneras)	distrito (pozos de carbón)	seda (cueros)

(Fuente: August Lösch, Teoría Económica Espacial)

—•—

Figura N° 8 - Isodapanos de Weber:



(Fuente: August Lösch, Teoría Económica Espacial)

torno de los costos cif.mínimos. En el caso aludido, la orientación puede ser: 1. según el transporte, 2. según la producción, 3. según la suma de los costos totales. En la orientación según el transporte, lo que busca el empresario es minimizar los costos del mismo, que suelen señalar regularidades espaciales. De tal suerte, procura obtener el punto de transporte mínimo, o sea el lugar geográfico del menor flete total por unidad de producto transportado. Este punto puede hallarse por alguno de los métodos siguientes, según Lösch: la construcción mediante el teorema del ángulo exterior, en el triángulo de localización (tesis de Launhard, Weber, Palander); el modelo mecánico (perforación de un mapa estable, que indica depósitos de materiales o localidades de venta, pasando hilos cargados con determinados pesos por los agujeros), que consiste en el equilibrio de un sistema de fuerzas; el principio de sustitución, debido a Predöhl, que caracteriza el punto mínimo de equilibrio para el precio del flete, aplicando variaciones infinitesimales de la localización buscada; o, finalmente, el método de los "isodapanos", también de Weber: son líneas de igual flete total por unidad, que unen localidades para las cuales una determinada combinación de transporte tiene el mismo costo. Además de los isodapanos, están las "isovecturas", que representan líneas de igual flete individual por transportes simples desde una determinada localidad o hasta ella. En un plano de transporte uniforme, las isovecturas son círculos concéntricos que se suceden, partiendo del centro, para iguales diferencias de flete, a intervalos regulares en el caso de la tarifa de distancia, y a intervalos progresivamente mayores en el caso de tarifas graduadas.;

Explicación de la figura: hemos trazado alrededor de A las isovecturas correspondientes a 3 ton., y alrededor de B las de 2 ton. La más interna de las isovecturas alrededor de A es la línea hasta la cual pueden enviarse 3 ton. de mat. prima A por una unidad de dinero, y así sucesivamente. Por razones de sencillez se reúnen siempre dos grupos de isovecturas en un grupo de isodapanos. Por ejemplo,

el isodapano 10 une todos los puntos para los cuales la compra de 3 ton. A y 2 ton. B cuesta en total 10 unidades de dinero en concepto de flete, y esta línea contiene la intersección de la isovectura 6 de B con la 4 de A, ambas isovectores 5, etc. Siempre nos interesa el isodapano más interior, que informa el mínimo costo de transporte total, es decir, la localización más ventajosa de la producción.-

Este punto de transporte mínimo puede tener también una ubicación marginal, por tratarse de un "punto distinguido" (plaza de trasbordo, punto de empalme, localidad que posee factores de producción, encrucijada de rutas). La coincidencia es posible en mérito a la institución de una tarifa kilométrica (basada en relaciones de peso: la atracción que ejerce un yacimiento de mineral inferior, dada la gran incidencia que ejercería sobre su unidad de producto el precio del transporte; de ubicación; líneas de tránsito fijas que parten de puntos de empalme y disminuyen los rodeos; o bien por el menor costo de trasbordo que significan dichos puntos) o una tarifa diferencial (según categoría de mercaderías, según graduación ponderada de la distancia).-

En la orientación de la localización según la zona de producción, encontramos generalmente un emplazamiento marginal, dado que obedece a causas de la Naturaleza (salvo, agregamos nosotros, que a su alrededor se constituya un núcleo urbano, en cuyo caso el punto será central en lo sucesivo), debiendo distinguirse particularmente el caso de la producción de índole técnica, que para Lösch, es aquella donde la existencia de un determinado yacimiento imposibilita toda otra elección alternativa.-

Cuando la orientación se establece según los costos totales, encontramos los casos de la localidad de los costos cif. más reducidos (pues si bien los costos del flete deciden la elección entre los yacimientos, v.g., son los costos de producción totales quienes informan la opción entre los puntos de menor flete), o bien de la ubicación marginal de la localidad de costos

totales mínimos (también aquí entran a jugar los isodapanes de Weber, y se trata de la opción entre un punto marginal que minimiza el costo total, con relación a otros puntos céntricos o marginales).-

Si la fábrica estuviera en condiciones de proveer el rendimiento, podría orientar su localización en función de tal variable, sin importar la elección según los costos, con lo que debería tener en cuenta el cuántum de su mercado, tanto en cantidad y dimensión de clientes, como respecto de su poder adquisitivo, y, naturalmente, habría de considerar un prudente alejamiento de su competencia. A su vez, la ubicación marginal de tal localidad de rendimiento máximo, sería técnicamente determinante si sólo en ella residen los consumidores.-

Luego de haberse exployado en la narración de los supuestos que componen la teoría de la localización, de acuerdo a anteriores expositores (Weber, etc.), Lösch replica que el procedimiento correcto es aquél que procura la orientación según la ganancia neta. Donde ésta es mayor, ahí está, en una economía libre, la localización industrial correcta. La demanda varía, bien en forma directa, bien inducida por la extensión de la zona de venta, ya sea por la rebaja de precios (a costa de la competencia, o de otros productos que componen la oferta del empresario) o por el acierto en la localización. Existe tal interdependencia entre precio, demanda y localización, que cada posible precio implica una localización óptima distinta, puesto que la región de venta modifica su forma (vale decir, se extiende si aumenta la demanda por bajas del precio), amén que cada localidad de consumo puede reaccinnar de modo diferente en su demanda. Según Lösch, el procedimiento debe por fuerza ser empírico y obrar por aproximaciones, puesto que la teoría podrá pronunciarse respecto de la región de localización, pero no sobre el punto específico ideal de la misma.-

Resulta útil resumir estas apreciaciones, como lo hace Lösch en un cuadro que transcribimos más adelante.-

A continuación Lösch se explaya sobre la teoría de la localización agraria de Von Thünen, para pasar seguidamente al análisis de la génesis de las ciudades.-

Las causas de la formación de ciudades pueden ser: 1. por aglomeración libre, que es el procedimiento "natural", 2. por aglomeración ligada, procedimiento histórico.-

En el primer caso, pueden originarla grandes empresas individuales (ventajas de las economías de escala, que motivan la implantación de una fábrica que genera todo un centro urbano a su alrededor, en virtud de las viviendas y servicios comunitarios requeridos por sus trabajadores), o puede tratarse de una aglomeración de empresas iguales (por ventajas "de la masa y de la mezcla", o sea la unión de economías de localización y economías de urbanización, tales las economías de aglomeración de Weber) por ventajas del depósito y la ubicación, cuando ésta está supeditada a cierta localización previa de materiales, o de consumidores, v.g., ciudad cercana ya existente que amplía su base).

Las aludidas ventajas tienen consecuencias para las empresas: costos bajos, mayor demanda, de modo que sólo desde dentro del mismo mercado puede otra empresa ser competitiva. También podría tratarse de una aglomeración de empresas distintas (sea ligada o accidental, por las ventajas de la masa -economías de urbanización-, de la mezcla -la diversificación genera mayor resistencia a la coyuntura, gratifica al consumidor que encuentra menor fricción del espacio para su aprovisionamiento, en suma, también son economías de urbanización, de la proximidad -caso del hinterland-). En el caso de la aglomeración accidental, ella es debida a la existencia de puntos distinguidos). Incluso puede tratarse de una aglomeración integrada por

Cuadro N° 1 - Clasificación de Localizaciones, según Lösch:

			motivos de la elección de la localización								
			(a)	(b)					causas técnicas	necesaria	explicación de la ubicación marginal
			parcial	circun- specta	extraeco- nómica						
			orientación								
ubicación común			1	4	7						
resultado de la elección de la localización	(c) ubicación marginal	(bb) indeterminada	—	—	8	causas técnicas	necesaria	explicación de la ubicación marginal			
			—	—	9	causas técnicas y económicas					
		2	5	—	causas técnicas y económicas	(cc) (d ₁)					
	(aa) determinante	—	—	10	causas técnicas y extraeconómicas	accidental (dd)					
		3	6	—	económicas (d ₂)						
		—	—	11	extraeconómicas (d ₃)						

(Fuente: A.Lösch, Teoría Económica Espacial)

lo que Lössch denomina "consumidores puros", caso habitual en las ciudades de la Edad Media, por ejemplo las que Henri Pirenne llamó genéricamente "tipo Lieja", o sea, centros gubernativos, administrativos, militares, culturales y/o religiosos, donde la función económica derivó del paulatino aglutinamiento de artesanos para suministrar servicios a la corte, los funcionarios, la población universitaria o el clero radicado en ellas, etc., pero no fué fundamento de su creación ni de su desenvolvimiento, por lo menos hasta la Revolución Industrial.-

Como colofón, Lössch resume así su opinión: Aunque la tierra fuera un globo liso y uniforme, se constituirán ciudades, debido a distintas razones. Estas aglomeraciones de localizaciones serían en parte accidentales y en parte inducidas por ventajas, ya sea de la masa y de la mezcla economías externas de escala, (urbanización y localización), de la ubicación y del depósito. Todas ellas, a su vez, se dividen horizontalmente en ventajas en el consumo, en la venta y en la producción. Estas últimas, en ventajas de producción idéntica y de producción distinta, y finalmente, en ventajas internas y externas de la fábrica. Todos estos factores de promoción urbana obran primeramente en todas partes, pero se concentran en puntos determinados en cuanto están dadas la metrópoli y las rutas principales. Así es que la vinculación general mutua de todas las localizaciones determina no sólo los lugares donde las ventajas de ubicación bastan para la aglomeración de localizaciones, sino también aquellos donde los demás "elementos" enumerados, individual o comúnmente, crean ciudades.-

Finalmente, nos queda el caso de la aglomeración ligada, que Lössch denomina el "sistema histórico", y que se refiere al caso en que un emplazamiento está predeterminado por la existencia de un "depósito tradicional" (de materias primas, de energía, de buen clima, de mano de obra, de capitales, etc.).

Este determina la ubicación de la metrópoli y de las principales líneas de tránsito.-

Así, pasa Lösch a describir el lugar de la formación de la ciudad, explicando que las 5 causas: ventajas de la masa, de la mezcla, de la ubicación, del depósito y del depósito tradicional, influyen en el lugar de origen de la ciudad, no solo combinando sus efectos sino inclusive mediante su alternativa contraposición. Por otra parte, las ciudades no son únicamente aglomeraciones de localizaciones de igual índole, sino, sobre todo, de localizaciones de índole distinta.-

A los efectos de determinar la ubicación óptima, la Teoría de la localización puede ofrecer iniciativas para su elección, en base a la existencia de depósitos importantes, intersecciones de tránsito, la delimitación del centro de gravedad del polígono formado por las vecinas ciudades de función similar (ya nos vamos acercando a los hexágonos de Christaller y el mismo Lösch). De todos modos -agrega- todavía hoy las ciudades se fundan al azar. (Este "hoy" data de hace cuarenta años, dado que actualmente, en razón del auge de los estudios e iniciativas de desarrollo regional y de planeamiento urbano, las ciudades se fundan con determinado sentido y en localizaciones profundamente investigadas, caso de Ciudad Guayana en Venezuela, la misma Brasilia, las ciudades rusas, etc.).-

Termina Lösch su análisis de las causas y emplazamientos de nuevas ciudades, con ejemplos de ciudades determinadas por su ubicación marginal (centros de Estados, centros de cuencas naturales, que son el punto de transporte mínimo de una región, y constituyen la localización ideal para manufacturas con gran radio de venta, orientadas hacia el consumo), ubicación respecto de la congestión del tránsito por el trasbordo (puntos de empalme o encrucijadas de rutas), ubicación

respecto de depósitos naturales o humanos (balnearios, ciudades universitarias, lugares de peregrinaje, residencias reales). La sujeción nunca es incondicional, ni todas las manufacturas de la ciudad dependen de dicha ventaja.-

Al estudiar las aglomeraciones de superficie, Lösch trata de las localizaciones de producción, seleccionando de éstas los denominados Cinturones. Los hay de localizaciones iguales y de localizaciones distintas. En los primeros, prevalecen las ventajas de la especialización (son zonas en que predomina una determinada actividad, y pueden ser ciudades, dándose las ventajas ya vista de economía externas de urbanización, y de localización, amén de las economías de escala), si bien pueden afectarlos las desventajas del monocultivo. En el caso de localizaciones distintas, se trata de "urbes dispersas", constituyéndose por ventajas de ubicación: el clima, el suelo fértil, la existencia de agua, los recursos humanos; en ventajas de existencias de depósitos y de ubicación respecto de los mismos, y por ventajas de la masa (economías externas por infraestructura, y las consabidas economías de escala).

A continuación, Lösch se refiere al problema de la localización en la economía global, manifestando que el equilibrio de las localizaciones está determinado por dos tendencias fundamentales: la tendencia de la empresa individual de obtener la ventaja máxima, y aquella de la economía global de lograr un número máximo de existencias independientes (claro, en un régimen de economía libre). Sobre la primera ejerce influencia la aspiración de lucro internalizada en ella, sobre la segunda, en cambio, gravita, desde fuera, la competencia.-

El individuo elige su localización a fin de tener, como productor, la mayor ganancia, o como consumidor la compra más económica. Precisamente por tal circunstancia, posibilita la existencia de un número mayor de competidores, que ingresan

al mercado comprimiendo el espacio disponible hasta anular su ventaja (espacio de rentabilidad). Es una lucha permanente entre dos fuerzas, y el punto de su equilibrio determina las localizaciones.-

Las condiciones de dicho equilibrio son:

1. La localización del individuo debe ser la más ventajosa posible para él.
2. Las localizaciones deben ser tan numerosas que aprovechen todo el espacio disponible económicamente.
3. No existen ganancias extraordinarias. Los precios son iguales a los costos, incluyéndose en éstos la renta normal del empresario, su tierra y su capital.
4. Las regiones de producción, venta y compra, deben tener la mínima extensión posible.
5. En los límites de las regiones económicas debe ser indiferente a cuál de dos localizaciones vecinas adscribir su consumo.-

Estas condiciones no garantizan que la mejor localización de la producción sea también la óptima localización del consumo. En la industria, una ciudad gigantesca constituiría tal posibilidad dual (máxima concentración), en cambio, en el agro, lo óptimo es la dispersión, o sea la distribución uniforme.

Esto es confirmado por el análisis histórico: las antiguas ciudades, donde la mayor parte del consumo se refería a mercancías agrícolas, eran numerosas pero pequeñas. Actualmente, existe una formidable tendencia hacia la gran concentración o metrópoli.- También los progresos del transporte influyen para esta segunda variante.-

Luego de haber esbozado de este modo los aspectos principales de la Teoría de la Localización, Lösch, pasa resueltamente a exponer su formidable Teoría de las Regiones Económicas, como sintetizamos a continuación.

REGIONES ECONOMICAS

Antes, la teoría del comercio internacional partía de la suposición de que los Estados eran las unidades económicas más importantes, aunque no las únicas. Lösch procura demostrar que pueden existir regiones económicas también dentro de los límites políticos, y también otras que incluso los rebasen. Aquí está el núcleo de nuestras investigaciones sobre el Desarrollo Regional.

A- REGIONES ECONOMICAS EN CONDICIONES SIMPLES:

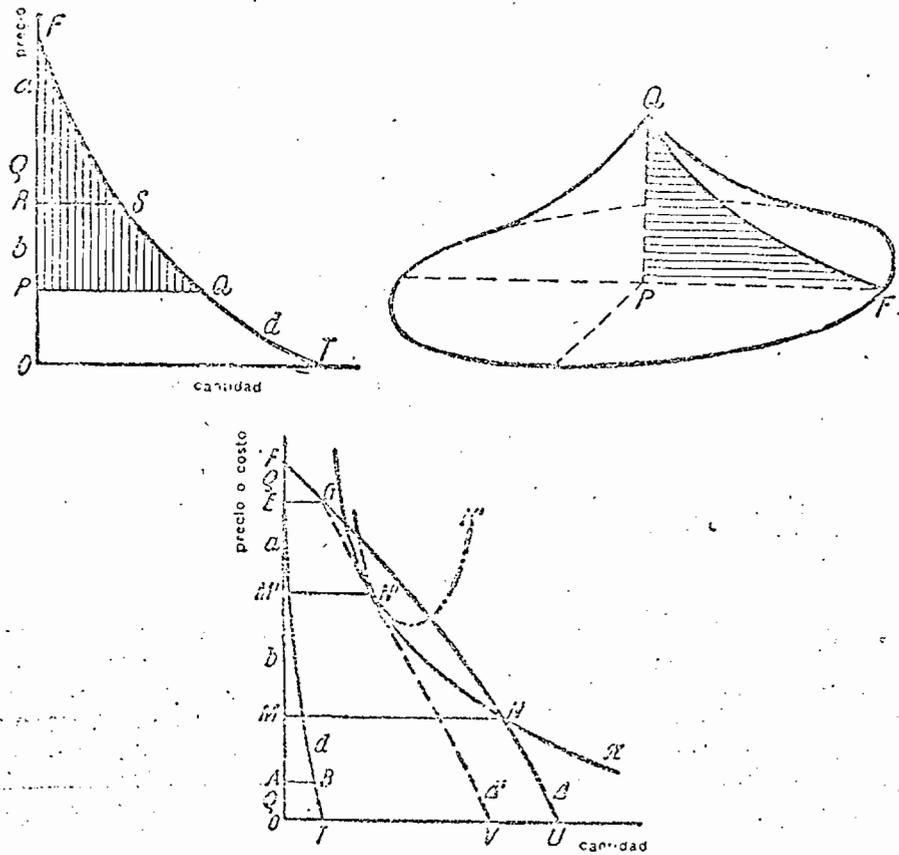
LA REGION DE MERCADO:

De entre todos los factores capaces de formar una región económica, seleccionamos sólo los económicos. Estudiaremos áreas de mercado que no sean el resultado de desigualdades naturales o políticas, no siendo pues regiones económicas derivadas, sino regiones resultantes del juego de fuerzas económicas genuinas, de las cuales unas obran en el sentido de la concentración espacial (centrípetas: ventajas de la especialización y de la producción en masa) y otras hacia la dispersión (centrífugas: ventajas de la variedad, gastos de transporte).

Supondremos que las materias primas económicas se hallan distribuidas sobre una vasta llanura con uniformidad y en abundancia. No hay diferencias geográficas ni culturales. Seleccionamos una cualquiera de las fincas, y suponemos que su dueño proyecta producir más artículos industriales que los que requiere para su propio consumo: Los podrá vender? (ventajas de la producción en masa, amortiguados por los costos de envío), Qué extensión tendrá su mercado? Suponemos que los vecinos tienen idéntico tipo de vida y gustos, por lo cual es típica la curva de demanda de cualquiera de ellos.

Figuras 8 - 9 - 10: Area de demanda en función de la distancia,
Deducción del cono de demanda,
Curvas del costo.

(Según Lösch)



(Fuente: A. Losch, Teoría Económica Espacial).-

En la fig. 8 será d la curva de demanda individual de cerveza. Si OP es el precio puesto en la cervecería ubicada en P , los lugareños comprarán PQ botellas de cerveza. Fuera de dicho lugar, aumenta el precio por la incidencia del flete y disminuye consiguientemente la venta. Al llegar a F , donde los gastos de flete alcanzan a PF , ya no se vende más cerveza.

Por lo tanto PF es el radio de venta extremo para cerveza (expresado en gastos de flete, no en km: para hacerlo en éstos, debería dividirse el valor de PF por la tarifa/km), y la venta total en este circuito es igual al VOLUMEN DEL CONO que se produce girando el triángulo PQF alrededor del eje PQ (fig. 9) Su volumen debe multiplicarse luego por una constante que resulta de la densidad de la población, y el resultado indica la demanda total D al precio de fábrica OP .

$$\text{FORMULA: } D = b\pi \int_0^R f(p+t) \cdot t \cdot dt$$

En términos algebraicos:

D = demanda total como función del precio en fábrica (p)

b = doble de la población de un cuadrado donde el transporte de 1 unidad a lo largo de cualquiera de los lados cuesta \$ 1.-

π = 3,1416...

d = $f(p+t)$ demanda individual como función del precio en el lugar.

p = precio puesto en fábrica.

t = gastos de tpte. por unidad de la fábrica al consumidor.

R = gastos de tpte. máximos posibles (PF en fig. 8).

Deducción: el volumen de un sólido de revolución es igual al volumen del área generatriz multiplicado por el trayecto de su centro de gravedad. Para el área PQF (fig.8) suponemos una superficie F . La ordenada de su centro de gravedad será YO (para $P=0$). Por lo tanto, el trayecto del centro de gravedad al girar es de $2\pi y_0$ (o sea 2π radio al cuadrado, y el radio al cuadrado es la ordena

da y sub-cero), y consiguientemente la superficie de revolución es de $2\pi y_0 \cdot F$, o bien $2\pi \int_0^R f(p+t) \cdot t \cdot dt$.

Tomamos la densidad de población como $\frac{b}{2}$ y obtenemos la fórmula arriba mencionada.

En realidad, aún no está dado el precio de fábrica, como hemos supuesto hasta ahora, ya que depende a su vez de la demanda total. Por consiguiente, debemos calcular el volumen de los conos de demanda para diversos precios de fábrica, adoptados al azar. Podemos registrar el resultado en una nueva curva de la fig. 10, que representa la demanda total como función del precio de fábrica. En el mismo sistema de coordenadas dibujamos la llamada curva de planeamiento π , que indica el promedio mínimo de costos que permita en general la producción de determinada cantidad. Solamente en el caso de una intersección de ambas curvas (curva de oferta π y de demanda Δ), nuestro agricultor puede abrir una cervecería. Si las curvas no se encuentran, la cerveza no se colocará en el mercado, ya sea por muy altos costos de envío o por no ser relevantes las ventajas de la producción a escala, y el agricultor elaborará su propia cerveza. Pero si las curvas se cruzan en N, por ejemplo, MN será la cantidad total de cerveza que puede vender nuestro agricultor. El radio máximo de venta (distancia de envío) será en este caso igual al radio del círculo básico del cono de demanda, cuyo contenido es $\frac{2 \cdot MN}{B}$ o sea MF.

Del mismo modo que la cerveza, todo bien económico tiene su distancia específica máxima de tpte., más allá de la cual no se puede vender.

LA RED DE MERCADOS:

a) Distribución continua de la población:

1. Extensión de la región:

La deducción con que se terminó el análisis precedente sería acertada si las regiones económicas tuvieran forma circun-

lar, pero no la tienen. Quedarían ángulos (rincones) sin aprovechar. Los ángulos pueden aprovecharse, comprimiendo los círculos hasta transformarlos en panales de miel (hexágonos). Esto implica una reducción de la región, desventajosa para los empresarios establecidos, y ventajosa para el consumidor (reduce flete) y nuevas generaciones (mayores posibilidades de actividad independiente).

2. Forma Regional:

Geométricamente, habría otras dos formas para aprovechar los ángulos: triángulo y cuadrado. Pero el hexágono tiene la ventaja de apartarse menos de la forma ideal del círculo. En consecuencia, entre todas las posibilidades, es mayor en él la demanda por unidad de superficie.

La demanda de la región de mercado total es la mayor -- cuando no se recorta, si sí lo es, tiene la demanda más alta cuando alcanza la forma circular. Pero, produciéndose en el círculo rincones vacíos, la demanda por unidad de superficie de la región total en el hexágono supera a todas las demás figuras. El triángulo requiere el máximo de terreno, y el hexágono el mínimo. POE LO TANTO EL PANAL DE MIEL ES LA FORMA MAS VENTAJOSA PARA LAS REGIONES ECONOMICAS. Esta ventaja favorece a la totalidad de los consumidores, en tanto que el círculo mayor sin recortar sería la forma más ventajosa para el productor individual. Cuanto más elástica es la demanda en el límite regional, mayor será la ventaja del hexágono.

Resumiendo: El hexágono simétrico es la forma más ventajosa para la región, tanto más cuanto más grande y redondeada sea la región total, cuanto más elástica sea la demanda en el límite regional, y cuanto mayor la distancia de envío necesaria se acerque a la distancia posible total.

Lösch demuestra tales ventajas matemáticamente, Christaller alega que tal disposición de los lugares centrales tiene la

ventaja de que no quedan partes de la región sin abastecer. Hay fe, que los hexágonos pueden cubrir íntegramente la esfera.

b) Distribución discontinua de la Población:

Para toda mercadería rige el teorema de que una región de venta en forma de hexágono simétrico con un radio α del círculo inscripto, específico para esta mercadería, es necesaria y suficiente para hacer retributiva la producción. El valor " α " depende, por un lado, de la curva de costos (la suponemos dada), y por el otro, de la demanda. A su vez, la demanda se basa en dos factores, la curva de demanda individual, y los consumidores (se ha supuesto para ellos una distribución pareja y continua en n/hipotética llanura). Si así fuera " α " podría tener un valor cualquiera. Pero la realidad es distinta: la distribución de la población podría ser pareja (en alg'un caso, en general no lo es tampoco), pero nunca es continua. Entre las distintas poblaciones, cualquiera sea su tamaño, siempre media una cierta distancia.

En la mayoría de las mercaderías, la ubicación y magnitud de las poblaciones originarias ejerce una influencia importante sobre la ubicación y magnitud de las regiones de mercado. Para analizar tal influencia, supondremos:

a = distancia entre las poblaciones mínimas A_1 , A_2 , etc. (fincas). (son hexágonos simétricos. Sus centros-donde se hallan los edificios- están ubicados a distancias de a km. sobre rectas que no se cortan en ángulo recto, sino en áng. de 60° o 120° o sea una dispersión alveolar).

b = distancia entre las plazas B_1 , B_2 , etc. (localidades manufactureras (b corresponde al diámetro 2α del círculo inscripto de las regiones de mercado, expresado en km., en tanto que α se expresaba en gastos de flete)

nV = radio obligado de envío necesario (distancia hasta la cual debe venderse la mercadería para que la fabricación resulte retributiva)

1. Ubicación en el poblado:

Examinemos ahora las 10 regiones de mercado más pequeñas en cuanto a su ubicación y extensión. El valor mínimo posible para el radio obligado de envío es evidentemente la distancia entre las fincas (siempre que supongamos que la producción se realiza en una de ellas -ubicación en el poblado- y no en algún edificio construido entre las mismas -ubicación en el centro de gravedad-). El valor mínimo posible para el número de fincas abastecidas, con inclusión de la propia, es de 3. Por ejemplo, A_1 , ascendiendo a la plaza B_1 podría satisfacer en forma retributiva la demanda de un tercio de A_2 (el resto lo proporcionarían B_2 y B_3) y del mismo modo un tercio de la demanda de A_3 , A_4 , A_5 , A_6 y A_7 . Sumando estas fracciones, la región de mercado N° 1 comprende tres poblaciones abastecidas totalmente. Su área $F = a^2 \cdot 3$ $\sqrt{3:2}$, la distancia de las plazas igual a: $a \sqrt{3}$.

Demanda abastecida

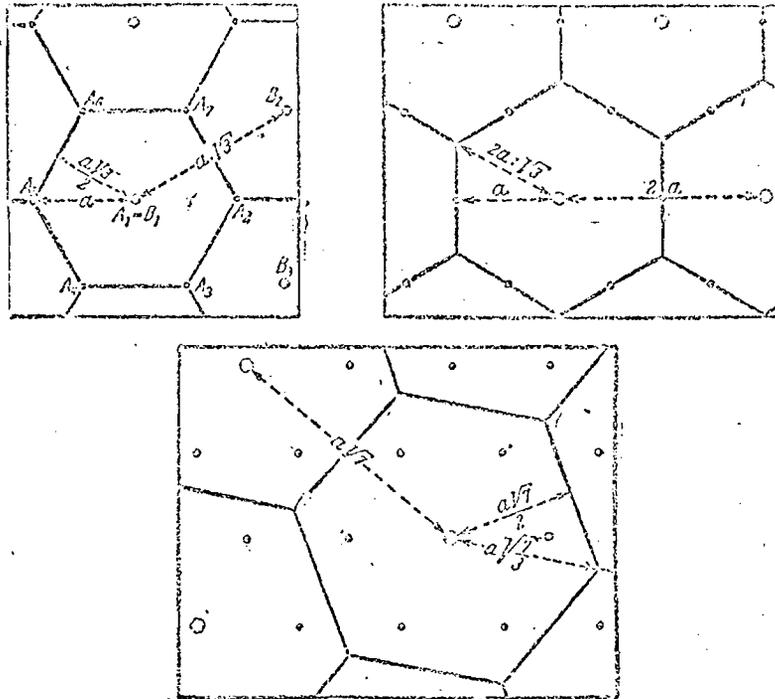
por A_1

$$\begin{array}{rcl}
 B_1 & = & 1 \\
 A_2 & = & a \\
 A_7 & = & \frac{6}{3} = 2 \\
 \\
 & 1 + 2 = & \underline{3}
 \end{array}$$

Cuadro 2 - Las 10 regiones más pequeñas posibles

Reg. N°	n	b	AV
1	3	$a\sqrt{3}$	a
2	4	$a\sqrt{4}$	a
3	7	$a\sqrt{7}$	a
4	9	$a\sqrt{9}$	$a\sqrt{3}$
5	12	$a\sqrt{12}$	2a
6	13	$a\sqrt{13}$	$a\sqrt{3}$
7	16	$a\sqrt{16}$	2a
8	19	$a\sqrt{19}$	2a
9	21	$a\sqrt{21}$	$a\sqrt{7}$
10	25	$a\sqrt{25}$	$a\sqrt{7}$

Figuras 11 - 12 - 13: Las tres regiones de mercado más pequeñas, según Lösch:



La tabla de página 65 permite apreciar que:

$$b = a \sqrt{n}$$

lo que se expresa: "La distancia entre dos empresas de la misma naturaleza es igual a la distancia entre las poblaciones abastecidas, multiplicada por la raíz cuadrada de su número (o sea de la cantidad de poblaciones abastecidas). En el primer gráfico apreciado, era

$$b = a\sqrt{3}$$

(Fuente: A.Lösch, Teoría Económica Espacial.-)

n = número de poblaciones abastecidas totalmente, incluso el lugar abastecedor.

b = distancia de los lugares abastecedores = dist. de los centros regionales = diámetro del círculo inscrito.

$n\sqrt{r}$ = radio obligado de envío = dist. desde el abastecedor hasta el cliente más lejano que aún sea necesario atender.

a = dist. de los poblados originarios.

$$b = 2\sqrt{r}$$

La fórmula anterior ha permitido verificar que la distancia abastecida puede aumentar, según el número de poblaciones que sea preciso abastecer. También éstas incrementan según cierta ley. Además, la superficie de las regiones de mercado siempre se calcula con la fórmula

$$a^2 n \sqrt{3: 2}$$

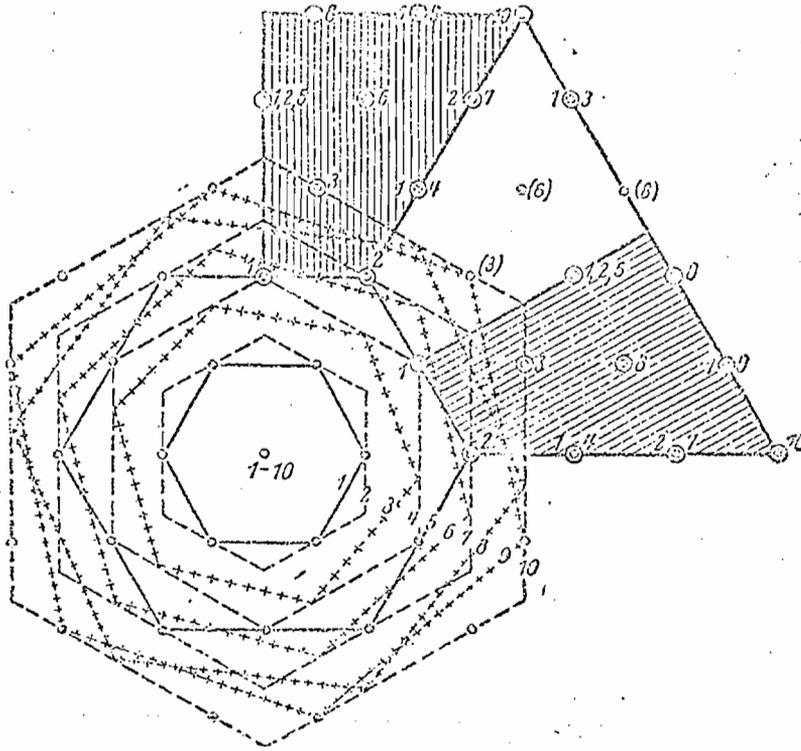
Con una población discontinua, aumenta también en forma discontinua la posible extensión de las regiones de mercado, y la cantidad de poblaciones abarcadas por ellas. Esto, a su vez, posibilita ganancias especiales, al incrementar el número de poblaciones incluidas en la oferta.

No es imperativo que en la realidad se den todas las regiones de mercado posibles. Puede ser que, para determinado artículo, la primera región rentable sea, por ej. la N° 4 del cuadro, y no existan las anteriores más pequeñas. Pero toda región de mercado real, existente, se encuentra en la tabla de regiones posibles. (Lösch considera como más posibles los casos 3, 6 y 8)

2. Ubicación en el centro de gravedad:

También podemos imaginarnos el lugar de producción como un establecimiento nuevo entre tres poblaciones, en vez de su localización en uno de dichos poblados. Tiene la desventaja de una demanda local poco importante, pero la ventaja de estar menos alejado de los próximos lugares de venta.

Figura N° 14 - Las diez regiones económicas más pequeñas, según Lösch:



Los sectores rayados albergan muchas ciudades, los números entre paréntesis indican la localización de centros alternativos. Los puntos simples indican poblados y los rodeados de círculos, centros de regiones de mercado cuya categoría está indicada por la cifra adjunta en cada caso.-

(Fuente: A.Lösch, Teoría Económica Espacial.-)

En el caso de las diez regiones más pequeñas analizadas en la mitad de las mismas (casos 3,4,6,7 y 9), la ubicación dentro del poblado ofrece una demanda mayor. En los otros cinco casos la ventaja corresp. a la ubic. en el c. de grav.

De todos modos, la ubicación preferida es la continua, por:

- 1° - en la ubicación desunida aumenta el número de localizaciones manufactureras y disminuye la ventaja de la demanda local concentrada.
- 2° - La separación urbana también determina la separ. de las líneas de tráfico.
- 3° - en las regiones mayores, es ínfima la ventaja de una ubicación s/la otra. (en las pequeñas, la mayor ventaja es p/las reg. 1 y 3).

Además, hay otras razones que explican que la ubicación continua será generalmente la del centro del poblado:

- 1° - Las manufacturas nacieron históricamente de ocupaciones secundarias, o bien como producción de servidumbre o en la aldea.
- 2° - La ubicación dentro del poblado permite un contacto mejor con el consumidor.
- 3° - Ya existen las vías de comunicación, incluso entre los poblados de autonomía económica. En cambio, habría que construir las p/los centros de gravedad.

c) Redes de Regiones:

Una misma región será, por lo general, el mercado de ventas p/vs. mercaderías, aunque éstas no tengan nada en común. Agruparemos éstas según la extensión de su región y llamaremos Mercaderías Iguales las de similar extensión de región, y Mercaderías distintas a las de desigual extensión regional de oferta. Las regiones de la misma extensión se encuentran una al lado de la otra

en forma continua, sin dejar claros: constituyen una red alveolar que cubre toda la superficie. Todos sus centros, que son los lugares de producción de la misma clase de mercaderías, tienen entre sí la distancia mínima de 2α y están dispersados en forma alveolar regular.

A continuación se verá cuál es la ubicación recíproca de los lugares de producción de diferentes clases de mercaderías.

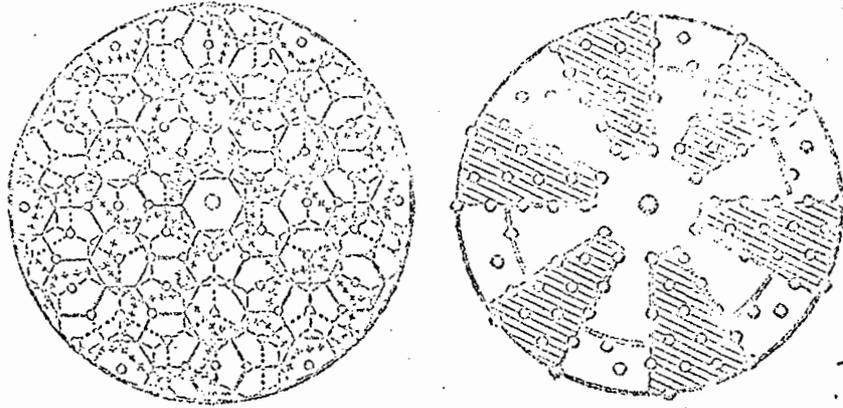
EL SISTEMA DE REDES:

Las regiones de venta de las diferentes clases de mercaderías se parecen a redes de hexágonos de malla estrecha y ancha, las cuales tendemos por el momento arbitrariamente, sobre nuestra llanura, del modo siguiente:

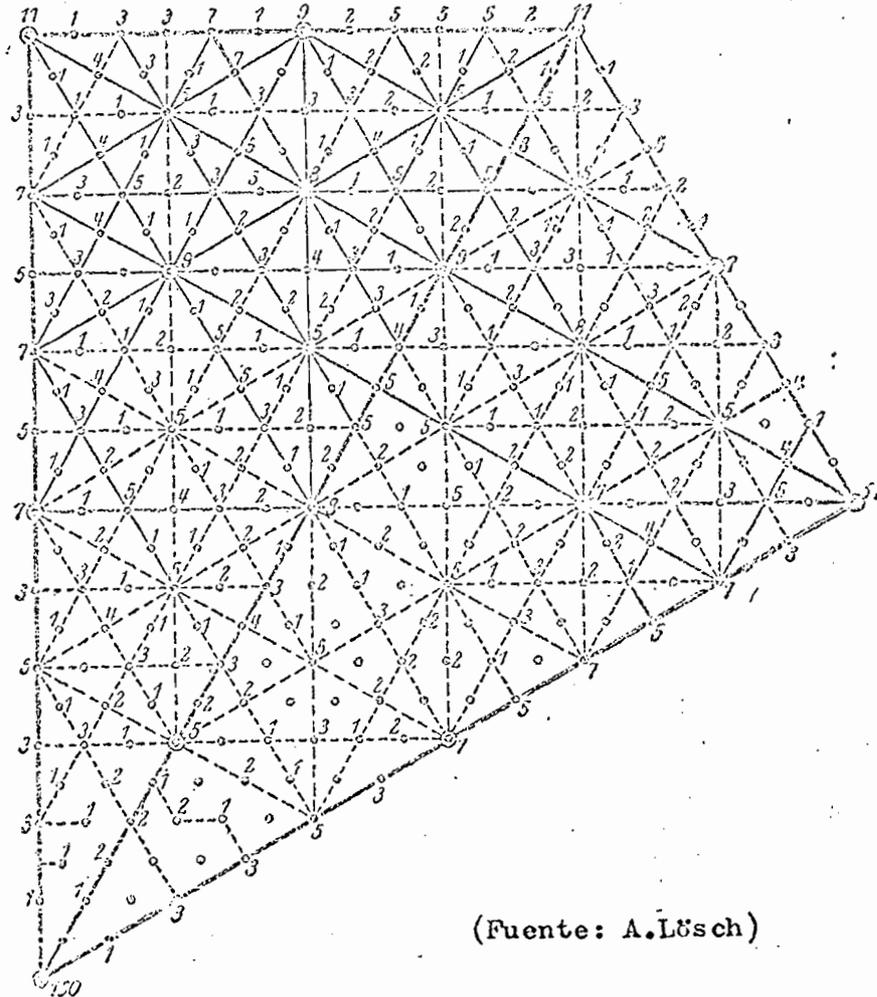
- 1º) colocamos las redes de tal manera que todas ellas tengan por lo menos un centro común, en el cual nacerá una metrópoli con todas las ventajas de una demanda local importante.
- 2º) hacemos girar las redes alrededor de este centro, de manera de obtener 6 sectores con muchos, y 6 sectores con pocos lugares de producción. En tal disposición, son más numerosas las localizaciones coincidentes, mayor la cantidad de compras que pueden efectuarse en un lugar, menor la suma de las distancias mínimas entre las localizaciones manufactureras, y por consiguiente no sólo el transporte, sino también las líneas de transporte se reducen a un mínimo.

En las inmediaciones (en forma de rueda dentada) de la metrópoli, hay pocas ciudades, sólo reducida cantidad de mercaderías pueden volver a producirse localmente con utilidad, tan cerca de ella. Los alrededores más distantes ya no están poblados de modo parejo, ni dentro del mismo sector. Muchas localidades carecen totalmente de producción manufacturera propia, y en otros lugares, en cambio, coinciden los centros de varias regiones de mercado de extensiones diferentes. Tales aglomeraciones de localizaciones ("puntos centrales" para Christaller) tienen a su vez una disper

Figuras N° 15 - 16 : Cuadro teórico del paisaje, con y sin las redes (según Lösch):



(Fuente: A.Lösch, Teoría Económica Espacial).-



(Fuente: A.Lösch)

Fig. 17 Las líneas de tránsito del paisaje ideal (cuadro parcial). Cifras: cantidad de los centros regionales coincidentes. En el punto central hay 150 centros de regiones que son más pequeñas que el distrito al cual pertenece el sector dibujado. Líneas: la cantidad de los centros regionales por unidad de largo es, en las líneas gruesas, dos veces o más, y en las líneas finas continuas, aproximadamente $1\frac{1}{2}$ veces superior al número en las líneas de rayas. (La línea de tránsito delimitante, arriba, a la derecha, sólo debería ser de trazado fino). Se percibe la diferencia de la densidad de tránsito en el sector de muchas ciudades a la izquierda y aquel de pocas ciudades a la derecha

sión de cierta regularidad. La distancia mínima entre dos centros de producción es a $\sqrt{3}$, aglomeraciones medianas se encuentran ya a 6a, y más importantes a 12a. Aproximadamente a mitad de camino entre dos aglomeraciones de mayor cuantía hay generalmente una aglomeración menor, ciudades de igual magnitud pueden tener diferentes funciones económicas (o sea albergar manufacturas totalmente distintas). Con la distancia desde la metrópoli, aumenta la cuantía de las aglomeraciones.

Cuanto mayores sean las aglomeraciones de industrias, tanto más baratas, en promedio, serán las manufacturas. En el círculo con pocas ciudades, y aún algo más allá, los precios industriales suben luego en forma intensa, hasta que vuelven a hallarse centros de producción a distancia tal que permite nuevamente la baja de los precios. Teniendo el sistema regional total el radio L , sólo se pueden fabricar en la metrópoli las mercancías cuyo λ es algo superior a $\frac{L}{2}$, por lo tanto desde la metrópoli hasta el linde su paisaje tenemos precios de mayoristas bajos, ascendentes, descendentes y nuevamente ascendentes.

Si tratamos de incorporar al dibujo las líneas principales de tráfico, veremos que el más intenso (medido por el número de centros regionales por unidad de longitud) se produce a lo largo de los sectores. Por lo tanto, desde la metrópoli se esparcen radialmente 12 líneas principales de tráfico, o sea que 6 líneas se cruzan en la metrópoli. Afuera, en el paisaje, hay además puntos de empalme de sólo 2 o 3 líneas. Las comunicaciones transversales cerca de la ciudad central no resultan teóricamente retributivas. En los sectores con pocas ciudades, las líneas de tráfico no son abundantes, y de construcción de calidad inferior. En conjunto, las líneas de tráfico se agrupan como telarañas alrededor de la metrópoli.

De repente, hemos implantado el orden en n /regiones de mercado: El paisaje económico o Región Económica es un orden económico en el cual existe una gran ciudad, alrededor de la —

cual se ubican en forma concéntrica sus propias regiones de mercado y localizaciones competidoras, que determinan las redes de mercado.

b) Casos especiales:

1. Regiones de mercado de estructura idéntica:

Ya se ha dicho que muestra escala de regiones de mercado con todos los casos posibles, pero no es imparativo que todos se den en la realidad. Por razones inclusive extraeconómicas (distritos administrativos, v.g.), puede darse el caso de una reunión de varias regiones menores (como también el desmenzamiento de una región determinada, caso que libech no contempla) en consecuencia, pueden existir sistemas regionales en los que cada región de mercado \bar{h} abarca varias regiones de categoría h inmediatamente inferior. Por ejemplo, según el principio rector, tendríamos:

- a) Principio de abasto $h=3$ (regiones 1,4,11,30,77,etc.)
- b) Principio de tráfico $h=4$ (" 2,7,24,81,etc.)
- c) Princ. administrativo $h=7$ (" 3,19,106,etc.).

Tales distribuciones ofrecen gran ventaja para la planificación espacial simple.

Christaller sostiene que los límites espaciales no coinciden con los administrativos lo que, no obstante, libech entiendo de sí ocurre en algunos casos.

2. Regiones de mercado cuadradas:

Ventajas: demarcación simple.

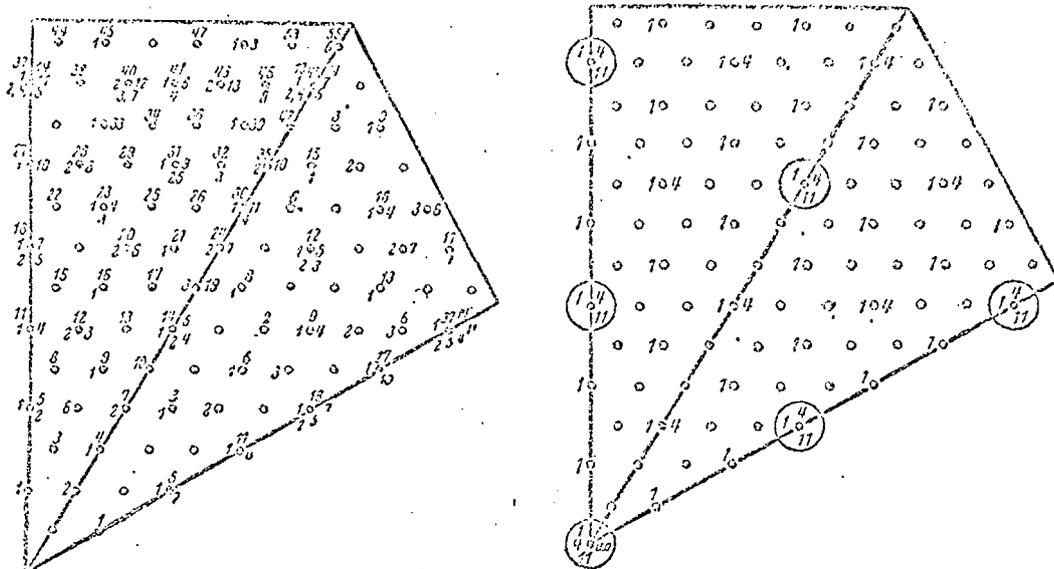
Desventajas: caminos más largos (mayor flete)

4) LA RED DE SISTEMAS:

a) La situación recíproca de los países:

Hace una segunda metrópoli a la distancia 2x de la primera, continuando este proceso hasta que la llanura se llena de

Figuras N° 18 - 19: Ubicación de los centros regionales, según Lösch:



En la primera figura, aparece el sistema completo y los centros llevan el número de sus regiones. En la segunda, se advierten las regiones de idéntica estructura $k=3$. Cada ciudad domina a otras dos de la categoría inmediatamente inferior.-

(Fuente: A.Lösch, Teoría Económica Espacial)

Cuadro N° 3 - Regiones de idéntica estructura, según Lösch:

Extensión (aféctica) de la región	Distancia de los centros			Extensión de la región, número que le corresponde en el sistema completo.		
	$k=3$	$k=4$	$k=7$	$k=3$	$k=4$	$k=7$
1	$a\sqrt[3]{3^1}$	$a\sqrt[3]{4^1}$	$a\sqrt[3]{7^1}$	1	2	3
2	$a\sqrt[3]{3^2}$	$a\sqrt[3]{4^2}$	$a\sqrt[3]{7^2}$	4	7	19
3	$a\sqrt[3]{3^3}$	$a\sqrt[3]{4^3}$	$a\sqrt[3]{7^3}$	11	24	106
4	$a\sqrt[3]{3^4}$	$a\sqrt[3]{4^4}$	$a\sqrt[3]{7^4}$	30	81	?
5	$a\sqrt[3]{3^5}$	$a\sqrt[3]{4^5}$	$a\sqrt[3]{7^5}$	77	?	?
6	$a\sqrt[3]{3^6}$	$a\sqrt[3]{4^6}$	$a\sqrt[3]{7^6}$?	?	?
7	$a\sqrt[3]{3^7}$	$a\sqrt[3]{4^7}$	$a\sqrt[3]{7^7}$?	?	?

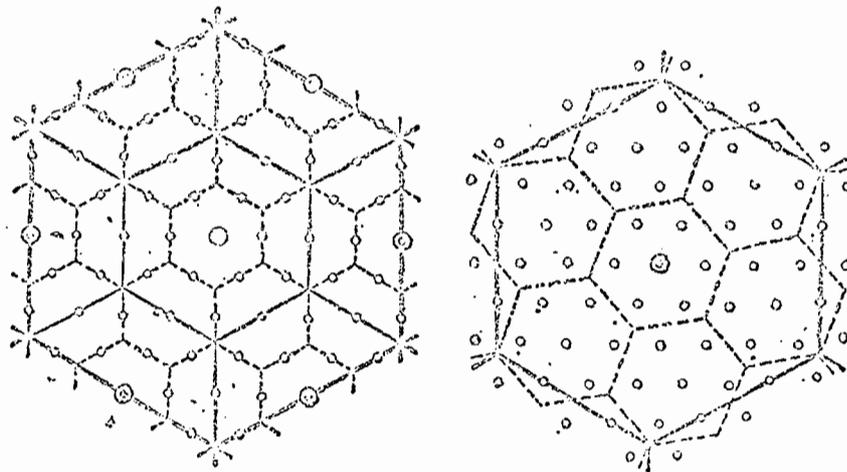
a =distancia de los poblados originarios

K =cantidad de las subregiones inmediatas inferiores

La cifra bajo la raíz indica el número total de poblados de c /región.-

(Fuente: A.Lösch, Teoría Económica Espacial).-

Figuras N° 20 - 21: Regiones de estructura idéntica, seg. Lösch:



En la figura 20, se trata de aquellas cuyo rubro es $2.k=4$. Cada ciudad domina a tres de la categoría inmediata inferior.

En la figura 21, son las de estructura $3.k=7$. Cada ciudad posee jerarquía de predominio sobre seis centros inmediatamente inferiores en nivel.-

(Fuente; A. Lösch, Teoría Económica Espacial.-)

paisajes (regiones económicas, o sea zonas de mando o de ordenamiento de la urbe central, en lo económico, sobre la periferia circundante).

b) La región marginal:

A veces, y especialmente en el punto donde se encuentran las fronteras de 3 países, una fábrica construida en el límite aún puede constituir una región de mercado suficiente, integrada por los rincones vacíos de paisajes vecinos. Ordenando el efecto provocado por los límites del paisaje, no según la distancia del envío de las mercs. sino según la localización de los interesados, puede formularse este cuadro:

	0	1/3	1/2	2/3	1	
	estos productores abastecen solamente el mercado local.			Estos productores también exportan.		
Centro						Límite
	estos consumidores compran solamente productos locales			Estos consumidores también importan.		

c) Resultados:

regiones de mercado simples (circundan como hexágonos simétricos todo centro de consumo o de producción)	red de regiones de mercado para cada grupo de mercaderías	sistema de redes de mercado
--	---	-----------------------------

Sólo se han deducido las regiones económicas como función pura de la distancia, producción en masa y competencia.

iii. Equilibrio general como caso particular del equilibrio espacial.

Hacia 1930, había un "monopolio" de la ciencia económica alemana en el tratamiento de los temas de economía espacial, como

lo había en problemas de geopolítica, por ejemplo. EE.UU. constituyó un notable caso demostrativo del impacto sobre un medio ambiente periférico receptivo. Popescu ilustra tal aserto con la continuidad, por parte de los estudiosos norteamericanos, de las teorías espaciales de los alemanes. Hillion (op. cit. Iepal) expresó idéntica circunstancia a propósito de la receptividad en EE.UU. de las teorías ratzelianas. (Identidad con la doctrina del "destino manifiesto").

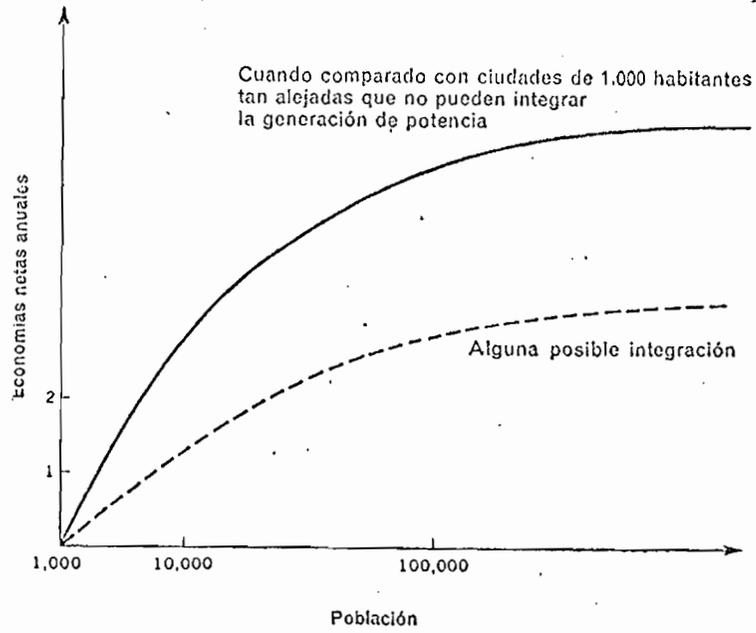
1. Edgar M. Hoover: Su meta es colocar la política económica espacial norteamericana sobre fundamentos teóricos correctos, esto es, edificar una Teoría de la Política Económica Regional. Sigue a Palander y Lösch en estudios sobre la localización de la industria del cuero y del calzado, inicialmente, y luego en otras investigaciones espaciales aplicadas a sectores específicos, o bien a la econ. urbana.

Trabajos de Hoover: Teoría de la localización y las industrias del calzado y del cuero, 1937 - Localización de la actividad económica, 1948 - Economía Geográfica, 1943 -.

Debemos a Hoover, así como a J. A. Guthrie, una exposición integral de las distintas clases de economías de aglomeración, sistematizada recientemente por Hugh Nourse, y que podemos resumir así: "El nombre "aglomeración" proviene de la aglomeración de personas atraídas a un lugar en razón de la existencia de una o muchas empresas. Consiste en el beneficio que experimentan las empresas localizándose en forma conjunta, o bien instalando una sola gran planta, o un establecimiento de proceso integral. Estas economías de aglomeración pueden dividirse en cuatro clases: a) economías de transporte (ahorro en costes de transporte por localización contigua de las empresas al evitar mayor recorrido o multiplicación de cruces, lo que brinda economías de escala a la red, que ésta vuelca en menores precios del servicio. Por lo tanto estas economías son externas, y debidas a escala; b) economías internas de escala de la empresa (la planta mayor, integral, puede inclusive es-

timular la formación de un verdadero pueblo a su vera), c) e economías externas de escala de la empresa, aunque internas de la industria (se trata de economías inmóviles - Nourse distingue entre economías externas de escala móviles e inmóviles desarrollándose las primeras indiferentemente tanto si todas las empresas están en un solo lugar, como en varios, en tanto las inmóviles requieren la radicación total en un solo centro de localización-, y consisten en reducciones en el coste por unidad de producto de la empresa, cuando la industria a que pertenece sectorialmente, se desarrolla en un lugar determinado. Una de las razones fundamentales de este tipo de economías es el gran conjunto de trabajo especializado, radicado en el lugar, a que tienen acceso. Claro que tal localización espesa tiene sus contratiempos, que podemos llamar, con Nourse, "deseconomías externas de escala" (También Hirschmann las ha llamado deseconomías provocadas por los procesos de desarrollo, o costes de éste). El desarrollo intensivo de los recursos locales provoca la apelación a otros situados más lejos, lo que encarece los costos de transporte, insitos en el coste de tales factores, La concentración de la población compite sobre los usos del suelo y lo encarece. Las organizaciones sindicales empujan hacia arriba los salarios de convenio. Hay congestión en la localización, y además ésta tiene grandes costos de infraestructura -inclusive la que habitualmente no se evalúa por rendimientos pecuniarios, como la educación, el esparcimiento, etc.-), d) economías externas de escala de un sector industrial (llamadas economías de urbanización por Weber e Isard, o economías de concentración urbana, por Hoover), que implican todo el bagaje del equipamiento urbano, apto para la radicación de industrias, así como de su pivote, la población humana, a un tiempo productor y consumidor de los frutos de aquéllas. Las economías de urbanización incluyen redes de transporte y sus instalaciones terminales, en lo posible modernas, mayor y más móvil mercado de trabajo, servicios comerciales, profesiona-

Figura N° 22 - Función de aglomeración de las economías de urbanización, caso de la Energía (según Isard):



(Fuente: Hugh O.Nourse, Economía Regional).--

les y financieros (bancos, grandes aprovisionamientos, las que Harry Richardson denomina "economías de comunicación", vale decir, el contacto "cara a cara" entre ejecutivos, o de éstos con sus asesores), sin olvidar la mayor baratura de no pocos de ellos (los servicios financieros, si el núcleo es un mercado de capitales local), etc.

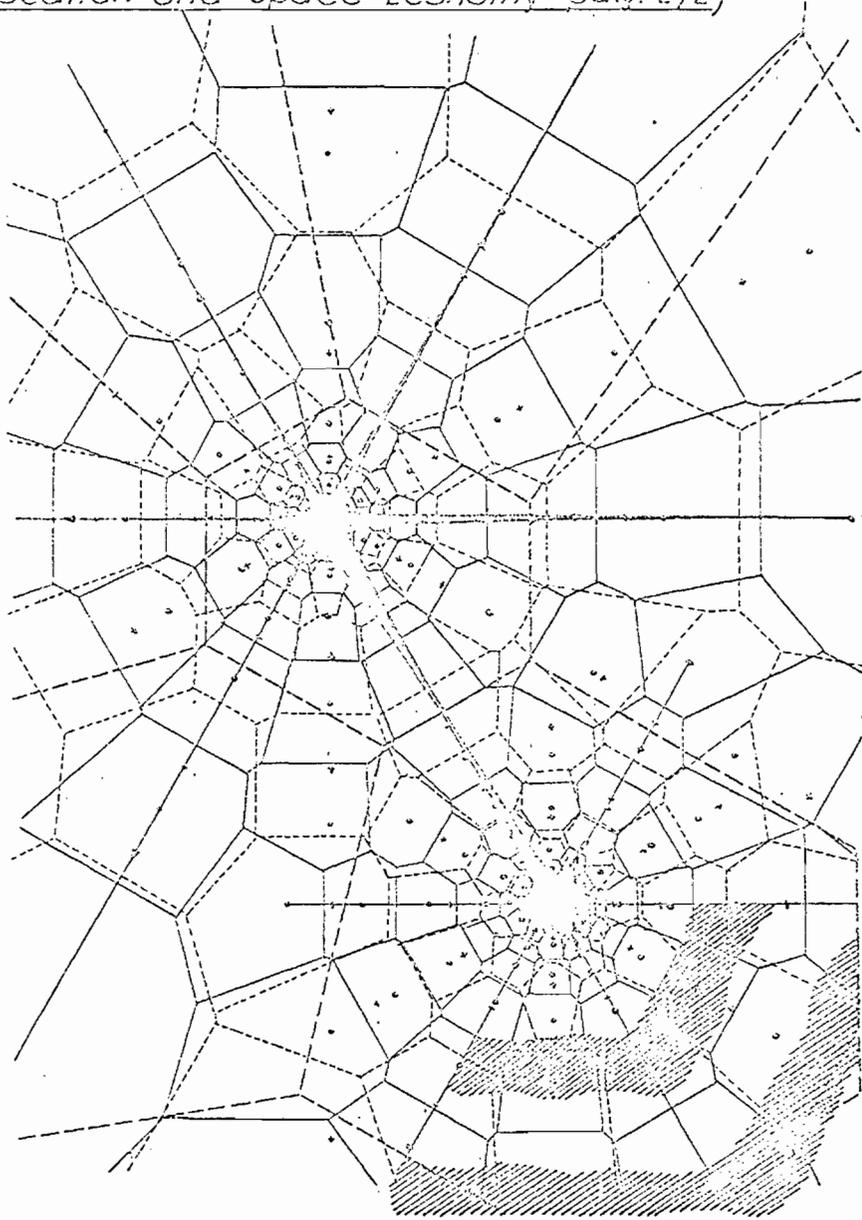
Isard procura definir gráficamente la función de aglomeración de las economías de urbanización, mediante una curva que representa las economías netas en el costo del suministro de energía, para una ciudad mayor, comparada con los costos en poblaciones dispersas de 1.000 habitantes. La curva alcanza un máximo, luego del cual desciende, en virtud de la aparición de diseconomías de aglomeración (congestión, alto valor del suelo, mayor coste de los alimentos, necesidad de replantear los equipamientos básicos para una escala tanto mayor, etc.).

2. Walter Isard: La aparición de su primera obra: Teoría general de la localización y la economía espacial, 1949, coincide con la proliferación de estudios sobre el tema en EE.UU. país incluso en el que trabaja- y recoge información empírica para su obra- hasta pocos años antes August Lösch. Además, la formación de Isard se afianza mediante el conocimiento de otros rumbos de la investigación económica, particularmente el análisis interindustrial de Wassily Leontief, de quien es discípulo. Al igual que Lösch, Isard desea soldar la teoría de la localización con la del comercio internacional, y además, sobre dichas bases, colocar una teoría espacial general, que reduzca a una problemática común dichos temas y el análisis de las regiones económicas, de la localización de las ciudades, del uso de las tierras y del tráfico interregional. Hay una notable amplitud del horizonte espacial unida a una gran profundidad en el enfoque.

Como consecuencia de su análisis, Isard trastoca el sentido que los precursores de Lösch, y aún éste, habían dado a la relación entre la teoría general y la del espacio económico. Para Isard,

FIGURA N° 23 -

Un sistema de Lösch modificado considerando la distribución de población resultante y corrientes de tránsito correspondientes. (Adap. de W. Isard - "Location and Space Economy" - pág. 272)



(fuente: CFI)

lo particular está representado por la teoría del equilibrio walrasiano, mientras que la teoría del equilibrio espacial es el caso general. Además, piensa que la operación sólo se completaría si se pudiera desarrollar una teoría del equilibrio general (espacial) dinámico, aunque no confía en lograr tal meta a breve plazo.

Isard incorpora el principio de sustitución formulado por Predöhl, y lo remozó así: hay dos tipos de relaciones de sustitución; uno, corriente en la teoría tradicional, es la relación de sustitución entre los costos (de producción y transporte) y los rendimientos, expresada en términos de tasa marginal de sustitución de los costeos y rendimientos, respectivamente, elaborada por Predöhl; y el otro, incorporando la técnica input-output de Leontieff, es la relación entre los distintos inputs: el distance-input o transport-input, definido como el costo físico de transporte de una unidad de un bien por unidad de distancia; el capital -input, el land-input, y otros. Este instrumental analítico permite a Isard establecer un cuadro de Leontieff ampliado, es decir, distribuido en regiones, para cada una de las cuales se elaboran las filas y columnas que aprecian el tráfico interindustrial, pero que, a su vez, se intercomunican entre sí, o sea interregionalmente.

De tal modo, Isard utiliza la interdependencia sectorial para fines de interdependencia espacial (análisis del circuito económico regional e interregional), lo cual expone gráficamente en 1951 en su trabajo "El análisis de input-output regional e interregional-un modelo de economía espacial". Este modelo se caracteriza por la "agregación" de las distintas actividades locales, y permite determinar el flujo espacial de los productos, tanto en el interior de una región, como entre todas ellas. Al año siguiente, en colaboración con Leontieff mismo, Isard presentó otro modelo, de "desagregación", de acuerdo a la distinción de las actividades de cada región, según tuvieran trascendencia meramente regional, o bien nacional. El primero

sería un modelo interregional, el segundo intra-nacional. (Lefn Moses ideó luego un modelo híbrido, 1955).

De la extensión de la técnica interindustrial al análisis interregional, Isard espera grandes posibilidades para la política práctica de ordenamiento espacial, al par que pretende determinar el equilibrio espacial general en condiciones más satisfactorias que Lösch, macroeconómicas en lugar de microeconómicas como lo acometió éste.

Discípulos de Isard, Benjamín Stevens y Louis Lefebvre, persistieron en tales esfuerzos. Tanto este último (Alocación en el espacio, localización de la producción, el transporte y la industria, 1959) como en Alemania Edwin von Böventer (alumno de Fredöhl, Theorie des räumlichen Gleichgewichts, 1962), modifican el análisis de localización continua de Isard por una "localización discreta" o discontinua, más adecuado para la derivación de un sistema de equilibrio general.

Richardson vincula las teorías de Isard y Hoover, seguidores de Weber, con las de la polarización, de Perroux, Hirschmann y otros, quienes aseveran que el crecimiento económico requiere de la concentración de actividades diversificadas, aunque interrelacionadas, en grandes centros o "polos de desarrollo".

Por su parte, Benjamín Chinitz, con posterioridad a aquellos (en 1961), ha analizado la reacción de la estructura (la organización industrial) sobre los estímulos (las economías externas de escala), estableciendo las siguientes hipótesis-reglas:

a) atomización de empresarios en las industrias competitivas, en relación con el valor de su producción; b) mayores facilidades financieras para aquellos a escala local y su contrapartida cuando el mercado de capitales considerado es nacional o regional, c) influjo de la estructura y tasa de pago de la mano de obra, existentes en las industrias oligopolísticas (dominantes), sobre el resto, d) influjo del tipo de industrias motrices (no las llama así, pero incorporamos el léxico perrouxiano por ser

más claro) sobre la aparición, existencia, estructura del transporte, factor vital de la formación de aglomeraciones, así como de otros servicios fundamentales (Vale decir, si al principio no existe infraestructura, la crea la industria motriz. La forma que asuma aquélla, según sea totalmente interior a la localización de ésta, o bien periférica, determinará la existencia de facilidades para que se nucleen a su alrededor otras industrias, eslabonadas o no).

En la Argentina se han realizado en los últimos años, pocos aunque importantes trabajos de investigación y búsqueda de pautas de desarrollo regional, aplicando el bagaje teórico antes reseñado, e incluso apelando, en algunos casos, a la formulación de relaciones consecuentes. En su mayor parte, han sido efectuados por los equipos propios o contratados del Consejo Federal de Inversiones, pudiéndose destacar asimismo uno editado por la Facultad de Ciencias Económicas, realizado por los Dres. Arce y Vázquez Presedo.

El principal trabajo del C.F.I., efectuado conjuntamente con el Instituto Torcuato Di Tella, y publicado en 1962, versa sobre el "relevamiento de la estructura regional de la economía argentina (21). En el mismo (en su proemio teórico) se procura una simbiosis de la teoría perrouxiana de las regiones (que analizaremos en el capítulo siguiente), particularmente su noción de la región polarizada o nodal, con los desarrollos de localización central y jerarquías urbanas de Christaller y Lösch, deteniéndose especialmente en aquel punto de los mismos que versan acerca de las "líneas de circulación" o "flujos espaciales" entre el centro y su hinterland, como también entre las diversas áreas económicas. El estudio del CFI puntualiza que dicho análisis de flujos espaciales es particularmente significativo para el conocimiento de la estructura regional, por lo que aplica sus consideraciones, en el caso argentino, para verificarlos, procurando el conocimiento, tanto de los flujos que se

establecen entre los diversos "polos", como los que se manifiestan en el interior de un centro, los que van de éste a la periferia y viceversa, los que existen entre centros subordinados o satélites (frecuentemente no existen o no están organizados) tanto de la misma región, como de áreas distintas, los que van de un polo dominante al hinterland de otros polos, y los que acontecen entre subregiones homogéneas de una región polarizada.

Aplica este trabajo modernas herramientas de análisis como los "modelos gravitatorios". Estos descansan sobre un principio común: la interacción entre masas de población depende en forma directa de la magnitud de las mismas, variando inversamente con su distancia. El modelo gravitatorio de Stewart, aplicado por el CFI, exhibe relaciones de "fuerza demográfica de atracción" de un centro, de "energía demográfica", y de "potencial demográfico". Los mismos determinan el área de atracción de centros, y la ubicación y dirección de las líneas de transporte que los sirven, las cuales se organizan siguiendo las líneas de fuerza de los campos gravitatorios, aumentando los flujos de bienes y personas según sean mayores los valores de potencial demográfico, cuya fórmula es:

$$V_i = k \sum_{j=1}^n \frac{P_j}{d_{ij}}$$

El CFI aplicó en su trabajo una fórmula levemente modificada, la de C. Harris:

$$V_i = \sum_{j=1}^n \frac{P_j}{d_{ij}}$$

donde P_j es el volumen de ventas minoristas del área "j", y d_{ij} la distancia entre i y j expresada en costo de transporte (en la fórmula de Stewart P_j es la población del centro). El centro

en cuestión es "i", cuyo potencial demográfico se investiga.

También se ha aplicado la fórmula basada en la "ley de Keilly", que refiere el efecto gravitatorio a la "atracción comercial" ejercida por diferentes masas de población, la que supone obedece al siguiente esquema: la ciudad atrae a consumidores de su hinterland en proporción directa a su población e inversa al cuadrado de la distancia que los separa. Considerando dos ciudades: i y j, el límite de ambas zonas de atracción está expuesto por la fórmula:

$$\frac{P_i}{d_{ij}^2} = \frac{P_j}{d_{ji}^2}$$

En la delimitación de "áreas de mercado", el CFI consideró distintas alternativas, según interviniesen en su conformación las atracciones de centros altamente dominantes, externos a áreas circunscriptas, cuyas extensiones básicas, en cambio, surgieron como resultado de modelos donde se dejaban de lado aquéllos, constriñéndose solamente al polo local.

También aplicó el CFI en el trabajo descripto, el modelo interregional de insumo producto, vale decir, la corrección de Isard del modelo de Leontieff, o bien el de Chenery. De tal modo, puede apreciarse la íntima relación e interdependencia entre las diversas regiones, así como el carácter de los suministros prestados entre las mismas. La matriz de insumo-producto interregional intersectorial, con todo, es un elemento de carácter estático, que, dadas sus propias limitaciones, no puede absorber las sutiles diferencias provocadas por economías de escala, aglomeración, de urbanización, distintas dotaciones de tecnología de productividad en las regiones consideradas,

Otro trabajo sumamente importante en la exploración de tan novísimas (por poco aplicadas aún) ramas de la economía, corresponde al denominado "La utilización de índices vectoriales en el análisis regional", de los doctores Heracio Arce y Vicente Vázquez Presedo, publicado en 1968 por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires (22). Proponen en el mismo la construcción de índices compuestos, a partir de indicadores de actividad, situación y resultado de los espacios económicos considerados, cuya magnitud se distinguiría según su desvío respecto de un patrón ideal o "vector" de objetivos.

CAPITULO 3: LOS ESPACIOS ECONOMICOS:

La concepción de la economía de mercado, libremente competitiva, con automático ajuste a través del sistema de precios, nació y se desarrolló en el seno de una sociedad caracterizada por la renovación total de los métodos de producción y de comercialización, respecto de su inmediata antecedente. Impulsada por el progreso técnico (revolución industrial), la sociedad europea occidental reestructuró su cosmovisión ("weltsanschaaung") y sus instituciones; el individuo, desasosegado ante el cambio, supo que, en adelante, él era el centro del mundo, y de su propio esfuerzo dependía su progreso, que podía ya alcanzar en vida (incluso, por ejemplo para la doctrina calvinista, tal éxito era grato a Dios). La doctrina económica correspondió a las nuevas doctrinas filosóficas y políticas, adaptando el derecho natural al sistema económico, interpretando como postulados esenciales el de la libertad del mercado, el del ajuste de sus precios en razón de su propia mecánica, como si "una mano invisible" guiara tal sometimiento maquinal (cf. (23) Fromm Erich, (16) Cerroni Umberto).

En un par de siglos, toda esa estructura de pensamiento entró en crisis; promovida por la realidad de la propia sociedad (El modo de vivir influye el modo de pensar). Tanto la armonía del proceso económico como la existencia del Estado de Derecho han dejado de ser postulados de la actual sociedad, que es, cada vez más, una Sociedad Universal (en virtud del formidable impacto de la aceleración de las comunicaciones y la divulgación de la información, que han interaccionado sobre la progresiva independización política y la toma de conciencia de la imperatividad de su crecimiento económico, por parte de las naciones más retrasadas -el tercer mundo-, 2/3 de la población mundial). En materia de marco socio-político, la transformación se ha caracterizado por hechos como la progresiva intromisión del Estado en todos los campos (educación, asistencia social, obras

públicas, previsión social, comercio exterior, organismos des-centralizados, etc.), "subordinando las actividades sociales a la gestión político-burocrática, que, por una parte, ha minado la originaria estructura del Estado representativo, y que, por otra parte, ha sobrepuesto el formalismo burocrático a las competencias sociales" (U.Cerroni).

En materia económica, se ha asistido a la aparición de las grandes unidades económicas, extraterritoriales (Monopolios), que compiten entre sí, con las demás empresas y con las naciones, desiguales en poder y en dimensiones, y que han ocasionado la superación del mecanismo autorregulador de los precios por una economía de dominación y de compromisos. Sus equilibrios se logran en función de discusión y transacción, habida cuenta del relativo poder de regateo de los participantes en la contienda. François Perroux (25) ha señalado tal circunstancia, acuñando inclusive un sistema de terminología, una nomenclatura, para caracterizar los entes y las acciones de relieve en esta nueva realidad.

Perroux estudia las economías dominantes en forma dinámica, en sus tres dimensiones (tamaño o dimensión pp. dicha, poder de negociación, naturaleza de actividad), los efectos asimétricos y frecuentemente irreversibles ejercidos por dichas unidades sobre el medio en el que actúan, su influjo sobre el desarrollo del mismo, dado su carácter de industrias motrices, con efectos de aceleración o de freno, hacia arriba (en dirección a quienes les proporcionan sus insumos) y hacia abajo (a los consumidores, intermedios o finales); su participación en el espacio económico (definido, bien por la polarización de la que pueden ser eje, bien por el plan o por la homogeneidad de estructuras), y que significan, de todos modos, una competencia colectiva, interindustrial y/o interregional. Esas competencias colectivas en que se impone el más fuerte (en innovación, en inversión adicional, en producto adicional).

lo cual puede o no ser beneficioso para la sociedad. (Si en Sociología el conflicto social se analiza como un estímulo de desarrollo (26) Coser Lewis, pues reestructura continuamente la Sociedad, quien, de desequilibrio en desequilibrio, progresa me diante esa pugna por el equilibrio, -Coser entronca con las ideas de Perroux e Hirschmann- los resultados sociales de la pugna eco nómica pueden no ser los más adecuados para el hombre y la So- ciedad, a desmedro de la evolución histórica que señalan, por su influjo sobre los costos sociales, la distribución de los ingresos, la utilización (consumo) de dichos ingresos y, en fin, la propia filosofía social que las formas y resultados de tal conflicto imponen y propagan).

Esta coyuntura determina, a su vez, que el Estado siga incrementando su participación en la regulación de la vida individual y del desenvolvimiento de la sociedad, esta vez a través de la Programación Económica, que constituye un verdadero "arbitraje" entre las unidades económicas participantes, tanto como entre su acción y las necesidades de la sociedad.

Tanto como Perroux confía en que tal programación y tal arbitraje puedan constituir la versión moderna de la guía providencial de Adam Smith, desconfía otra corriente de pensamiento, V.g. Cerroni, quien expresa "En el plano económico, empero, la adhesión a la programación económica se encuentra ante una disyuntiva no menos preocupante: o bien la programación influye sobre las estructuras de los institutos económicos y se introduce en un proceso de socialización de los medios de producción e intercambio, o bien, en el desenvolvimiento de sus proyectos de "armonización", chocará fatalmente contra las imponentes reservas privadas de las grandes afirmaciones monopolistas", con lo que coincide con Gunnar Myrdal (27).

En su aproximación a la caracterización de nuestra sociedad actual, en lo económico, Perroux procura interpretar en amplitud todo el conjunto de "ingredientes" materiales e

inmateriales, económicos y extra-económicos, implícitos en las relaciones humanas durante la búsqueda de su bienestar terreno, individual y colectivamente. Así, señala la existencia de tres regímenes, en simultánea actuación e interpenetración: el cambio mercantil, la coacción y el don (28). Aun en la economía de mercado practicada en el Occidente europeo existió la coacción (por parte del Estado) y la transferencia desinteresada o don (transferencia gratuita sin contrapartida aparente, transferencia para satisfacer el deseo de dar, transferencia sin contrapartida que empero entraña asignaciones más racionales que las del cambio mercantil, por ejemplo las que proporcionan naciones desarrolladas a otras que no lo son, a fin de obtener su apoyo en materia de política internacional, o bien ganar la pugna del intercambio de otros productos o servicios a otras naciones desarrolladas interesadas), regímenes cada vez más utilizados en la actualidad, tanto por la competencia con las economías socialistas como por la propia transformación estructural, ya comentada párrafos adelante, de nuestra sociedad occidental.

Estos tres aspectos de la economía son analizados por Perroux a través de la visión (el pensamiento económico, que preanunciaba en el siglo XIX, tanto por parte de defensores como de opositores al régimen liberal, el arribo a una situación final de una sociedad en que no sería ya necesaria la lucha por el máximo beneficio, lo cual explica Perroux por el marco institucional en que se desarrollaron dichas doctrinas: economía sin escasez y sociedad sin coacción), la formalización (la teoría del máximo beneficio por individuo, que depende de la interdependencia general en régimen de competencia perfecta, lo cual anula la capacidad de cualquiera de los integrantes por modificar intencionalmente la conducta y las preferencias ajenas. Esto necesita de alguna función coactiva para mantener tal equilibrio, tal como las desigualdades pueden requerir el funcionamiento del don, al menos mediante la caridad, para no desequilibrar el sistema) la motivación del acto económico (la

existencia real de motivaciones no económicas, como la del poder, del prestigio, etc.), y la institución (entendidas las instituciones como cuadros duraderos de acción, o reglas duraderas que presiden el juego social y los hábitos colectivos; analizadas en función del ámbito en que se desenvuelven, y dentro de las cuales representan los tres grados o regímenes de Perroux, principalmente, las siguientes: instituciones del cambio mercantil: el contrato y el mercado, institución de la coacción pública el Estado, institución del don, también el Estado, que ha reemplazado -en gran parte al menos- a los organismos asistenciales y de caridad practicados privadamente). Y mediante la comprensión de tales rasgos de la economía, que excluyen definitivamente la simplicidad y la deshumanización de actos y móviles que enunciaba la economía clásica, preconiza Perroux la existencia de una "economía generalizada", correlación lógica de la actual idea de los pensadores políticos de que nos hallamos en la época de una historia universalmente generalizada, donde el conflicto de cualquier región del globo trasciende al ámbito total de inmediato e influyen en las actitudes y programas del resto del mundo en forma simultánea.

Esa economía generalizada es la que debe lograr la victoria final sobre la escasez natural, la inercia social y las tiranías que el hombre impone al hombre. En tiempos en que "la seguridad, la soberanía y el cuasi monopolio de las riquezas sociales ya han dejado de pertenecer sin discusión a los poderes políticos con límites territoriales", se impone la comprensión cabal de la verdadera tesitura de la economía, para mejor poder trascender de la misma hacia niveles que permitan la eliminación de tensiones sociales e internacionales. Como lo ha afirmado recientemente S.S. Pablo VI, hoy "la Paz tiene el nombre de Desarrollo".

Los instrumentos técnicos que crea Perroux para la configuración de los fenómenos de la economía real actual, son de

altísima utilidad para "desalienar" nuestra mente de algunos conceptos pretéritos, y prepararla a una labor efectiva de renovación de estructuras económicas en pro del desarrollo económico, si tal cosa resulta posible. Procuraremos desarrollarlos en hilación coherente:

La noción de economía dominante: La fuerza, el poder y la coacción son elementos que no integran la noción tradicional de economía de mercado. Empero existen, y poseen honda gravitación sobre el decurso real de la economía. Perroux reseña aportaciones incompletas de algunos economistas (Pantaleoni, Böhm-Bawerk, von Wieser, Morggénstern, Triffin, Chamberlin, Stigler, etc.), a la teoría que propone dominar del "efecto de dominación" en economía, que permitiría la incorporación de aquellos elementos. Tal teoría permitiría interpretar la existencia, en diferentes niveles históricos, de rentas dominantes y de rentas dominadas, y el hecho incontrastable de que el crecimiento económico del mundo ha sido llevado a cabo por la acción de economías nacionales-continenciales o marítimas- sucesivamente dominantes. La existencia de la economía dominante a escala mundial, a su vez, introduce probablemente movimientos irreversibles de tal naturaleza que comprometen definitivamente el equilibrio general, y provocan efectos acumulativos de enriquecimiento o de empobrecimiento, respectivamente, a determinadas naciones.

Para la explicación del mecanismo de la teoría, Perroux traza la siguiente tesis simplificada:

1. Sea la existencia de dos unidades económicas cualesquiera (conjuntos de elementos materiales y personales sometidos a un mismo poder de disposición, que tienden a maximizar un resultado cualquiera, juzgado ventajoso) que establecen entre sí relaciones de intercambio. Las llamaremos A y B.

a) A ejerce un efecto de dominación sobre B cuando, haciendo abstracción de toda intención particular de A, ésta influye a B sin que se de la recíproca. Hay, por lo tanto, disimetría o irreversibilidad (total, o incluso gradual).

i. Las relaciones pueden ser no intencionales, por ejemplo, A crece o decrece, o modifica su estructura, sin voluntad de influir sobre B, no obstante motiva idéntica actitud de ésta, sin reciprocidad.

ii. A puede aprovechar su poder en forma intencional para producir efectos sobre B. En tal caso, la maximización del resultado útil perseguido por ambas partes es la igualación de una ventaja marginal obtenida por A y una ventaja marginal cedida por B.

b) El efecto puede realizarse también a través de un intermediario, v.g. T, el cual puede amortiguar, amplificar o eliminar el efecto inicial.

c) El efecto puede realizarlo A no sólo sobre B, sino sobre un conjunto B, C, D, E...N de unidades con que se relaciona en intercambio. Inclusive se da aquí un problema de "distribución" del efecto entre todas las unidades afectadas.

2. Los componentes de tal efecto de dominación son tres:

a. La diferencia de "bargaining power" (poder de negociación).

b. La diferencia de dimensión (v.g. por la diferencia relativa de c/unidad en la oferta y demanda globales).

c. La afectación o pertenencia a determinada zona activa de la economía (cuando analicemos el concep-

to de Ferroux sobre los espacios económicos, comprenderemos que, para él, Zona no significa territorio, sino también sector económico, campo de fuerzas, etc.).

En una economía nacional compuesta por zonas activas y pasivas, una zona A es activa cuando ejerce sobre otra zona B (pasiva) un efecto irreversible (por principio o por grado), pues B sufre el efecto sin reacción o bien con una reacción de intensidad no suficiente para la compensación o corrección de la acción inicial). Por lo tanto la relación de influencia entre A y B no es simétrica. (p.ej., la inversión ejerce más influencia sobre el ahorro, la oferta de un producto sobre su demanda, en el sub empleo el factor dominante es el empresario y en el empleo el obrero, etc.).

- 3. El efecto de dominación, intencional o no, en consecuencia, es una influencia disimétrica o irreversible. Su medida tiende a la ventaja exterior al contrato o al margen de indeterminación introducido por comparación con el equilibrio del intercambio puro. Sus componentes son la fuerza contractual de la unidad, su dimensión y su pertenencia a una zona activa de la economía. Su acción se ejerce directamente o por intermediario. Puede ejercer un efecto de dominación general, o solamente particular en cuanto a la clase de actividad económica considerada y al número de unidades dominadas. Este efecto puede nacer de circunstancias históricas y ocasionales, o de factores duraderos estructurales. Si el efecto de dominación se impone durante un período prolongado, puede sobrevenir una desviación acumulativa que impida definitivamente su eliminación o corrección.

La influencia de la economía dominante provoca un equilibrio por adaptación de la dominada, sin reciprocidad hacia aquélla.

Tal "dinámica de la desigualdad" es aplicada por Perroux a la interpretación del fenómeno del intercambio internacional. (Y constituye un magnífico apoyo teórico para las reivindicaciones del Tercer Mundo).

4. El efecto de dominación tanto puede ejercerse en el interior de una economía como puede ser producto de la relación entre distintas naciones, con lo cual extendemos el principio a la economía internacional.

a) En primer lugar, la empresa dominante es una empresa "con Excedente" (recordemos que una de las teorías del Desarrollo Económico, la de Paul Baran, se basa, recogiendo influencias marxistas, en el "excedente económico"). Pudo haberse producido como consecuencia de desviaciones masivas (innovaciones), acontecimientos históricos exógenos (reestructuración económica) o desviaciones insensibles (acumulación gradual que desequilibra posiciones iniciales parejas). Cuando tal excedente existe, y se aplica a una integración cada vez más cabal de la empresa, logra que la misma compre al exterior cada vez menos que lo que vende, empleando la diferencia en inversiones que acentúan su integración (y por ende su dominio), inclusive a través del control del mercado de capitales (distribuyendo crédito hacia empresas eslabonadas, de modo de imponer decisiones, por ejemplo). Tal empresa dominante desarrolla acciones de atracción y de repulsión sobre las empresas dominadas, las cuales, a su vez, pueden procurar mediante la agrupación o la desviación de tráfico, paliativos a tal dominio.

- b) Consideremos ahora el sistema o complejo total que forma una economía nacional: Dentro de ella las empresas están sometidas a un mismo poder superior de decisión, el del monopolista de la coacción pública (el Estado) y guardan entre sí una solidaridad y paralelismo de acción originados en los acontecimientos, la circunstancia y el patrimonio internos de la nación. Al trascender sus fronteras, este conjunto armónico ejerce su dominación, no ya sobre empresas individualmente consideradas del Exterior, sino concretamente sobre naciones íntegras, que son dominadas por aquélla a que pertenecen. De tal suerte, la modificación de una cantidad global característica de la nación dominada (el P.B.N., por ejemplo) puede depender de la economía de la nación dominante. El efecto es visible en el caso de que, en el intercambio mutuo, influyen en forma relativamente distinta cambios en la dimensión o composición o precio de los productos que una nación vende a la otra y viceversa.
- c) De este modo, el intercambio exterior procura a las economías dominantes no sólo mayor poder económico acumulativo, sino Poder Político, capacidad de decisión a escala internacional, lo que torna a interactuar sobre los meros aspectos económicos de la situación.
- d) La economía nacional dominante ejerce sobre las economías total o parcialmente dominadas, efectos de impulsión y/o de frenaje. El primero por: 1º, aumento de la demanda global, dirigida por A a B; 2º, por la introducción en B de innovaciones tecnológicas. El segundo por: 1º, cuando A niega un

91

mercado a B (total o parcialmente); 2º, cuando A se niega a exportar a B innovaciones tecnológicas o, lo que es lo mismo, a proporcionarle capitales para ello; 3º, cuando A niega a las élites de B, de recho y facultad de formarse y actuar (intromisión en la política interna de la nación dominada), a través de la opción por un grupo político determinado, y el apoyo consecuente al mismo).

Toda esta gigantesca teoría de la desigualdad insita en la economía y de los efectos de dominación ejercidos por los más fuertes sobre los débiles, de carácter acumulativo, asimétrico e irreversible, constituyen el encuadre real, si nos guía un espíritu prospectivo, del tema de las "Regiones Económicas", base de este estudio. En efecto, si la teoría de los espacios económicos, tanto la desarrollada por Perroux, como la de los representantes de otras escuelas del pensamiento (económico, geográfico, sociológico, político), nos proyecta hacia una comprensión del formidable motor que para el desarrollo económico de cualquier país (y en nuestro caso, de la Argentina, afectada desde hace muchos años por un lamentable estado de estancamiento) implica la reactivación REGIONAL de la economía, es preciso el conocimiento anteriormente reseñado para ubicar las estrictas posibilidades de éxito de tamaño empresa, para advertir cuáles pueden ser sus caminos a fin de soslayar el impacto de aquella realidad, qué aptitudes conviene desarrollar para mejor capacitar a las regiones reactivadas, qué intereses se conjugarán para estimular o inhibir su desarrollo.

La noción de Espacios Económicos en F. Perroux: La experiencia europea de los últimos conflictos intercontinentales y aún mundiales (guerra franco-prusiana 1870, la guerra 1914, 2a. guerra mundial 1939), y la frondosa literatura que precedió o acompañó a los mismos, induce a Perroux a interpretar como sumamente peligrosa la continuidad de los que él denomina "com-

plejos patológicos" acerca del espacio geográfico, su dimensión y circunstancia: el de la nación pequeña, el del cerco, el del pueblo sin espacio o del espacio vital, y de las fronteras naturales o históricas. Atribuye los mismos a una desacertada e inexacta noción del espacio, que, siendo el geográfico o territorial pp. dicho, él denomina "geonómico" o banal (también traducido por Trivial) recomendando su reemplazo por el verdadero "espacio económico", espacio abstracto cuyo fundamento proviene de hallazgos de la matemática y física modernas.

En particular, aplica a su esquema las teorías del matemático francés Fréchet y determina así que los espacios económicos o abstractos son tres; entendiendo por tales a "aquellos conjuntos de relaciones que definen dicho espacio, sin relación directa alguna con la localización efectiva de un punto en el espacio geonómico".

Es decir, espacios geonómicos o banales, son los definidos por las relaciones geonómicas entre puntos, líneas, superficies, volúmenes. Los espacios económicos, no localizables, se definen por las relaciones económicas existentes entre elementos económicos (contrapone, como ejemplo, la idea de renta nacional: renta en la Nación -noción geonómica- o renta de la Nación -noción de espacio económico-, pues incluye también los recursos obtenidos por nacionales residentes fuera de ella). Dichos espacios económicos son:

1. El espacio económico como contenido de plan.
2. El espacio económico como campo de fuerzas.
3. El espacio económico como conjunto homogéneo.

Aplicando tales nociones a la unidad microeconómica (la empresa), Perroux distingue:

- .a. El espacio banal de la empresa es aquél en que están situados los medios materiales y personales para su funcionamiento: edificios, máquinas, materias primas, mano de obra. Se requiere la aglomeración

territorial de los mismos, o sea, es un espacio "técnico".

.b. La empresa tiene un espacio definido como contenido de un plan. Este plan es el conjunto de las relaciones que existen entre la empresa y, por una parte, los proveedores de inputs (materias primas, mano de obra, capitales), y por otra los compradores de outputs (intermedios o finales). Tal espacio escapa a toda cartografía, y en el mismo el jefe de la empresa se encuentra con los planes del Estado, de la mano de obra, de la competencia, etc., todo lo cual concurre a proporcionar la dinámica propia de todo estado conflictivo que procura su equilibrio sucesivamente.

.c. La empresa tiene un espacio definido como campo de fuerzas, Como tal, está constituido por centros (polos, focos), de los que emanan fuerzas centrífugas y a los que concurren fuerzas centrípetas. Cada centro, que es centro de atracción y de repulsión, tiene su propio campo, comprendido en los campos de los demás centros (aquí nos parece ver las "redes" de Lösch).

La empresa, considerada como centro, crea fuerzas centrífugas y fuerzas centrípetas. Atrae a su espacio banal a hombres y cosas (aglomeraciones materiales y personales alrededor de la empresa) o los aparta de ella (alejamiento de las actividades turísticas, terrenos reservados para una expansión posterior, etc.). La empresa atrae los elementos económicos, las ofertas y demandas, a su espacio de plan o los aparta de ella.

.d. Finalmente, la empresa tiene un espacio definido como un conjunto homogéneo pues su estructura es más

o menos homogénea a las de otras empresas que son sus vecinas, ya sea geonómica o económicamente. Es decir, la empresa pertenece a un espacio en el que reina cierta unidad de Precio.

Vale decir, aplicando estos criterios, que toda empresa participa de todas características. Por ejemplo, supongamos cierta empresa terminal del ramo automotriz en la República Argentina, radicada en la Provincia de Córdoba con la planta principal poseyendo varios otros establecimientos fabriles complementarios en la Provincia de Buenos Aires, y su sede administrativa en la Capital Federal. Cómo inscribirla en tan diversos espacios?

- a. Dentro de la noción de espacio banal, cada establecimiento tiene una localización a su vez determinada, caracterizada por la ciudad o zona de su asiento, referida a su vez a la región y a la provincia (delimitación institucional).
- b. Su espacio plan está constituido por sus presupuestos, actitudes, relaciones y su consecuencia, con sus integrantes, proveedores, clientes. Dicho espacio plan cruza el de otras empresas o unidades (inclusive el espacio plan del Estado), y es a su vez influido por éstos, lo cual promueve en forma permanente y continúa su adaptación. Este espacio plan no puede ser el mismo, absolutamente, cada día, está provisto de una dinámica estructural.
- c. Su espacio como campo de fuerzas es el que surge de su situación como centro de decisiones (es, asimismo, una industria motriz), influye sobre su espacio plan y es interaccionado por la acción de otros polos y sus planes. También está provisto de un dinamismo estructural.

d. Pertenece al espacio homogéneo integrado por otras empresas del mismo ramo, que en función de normas propias de toda organización oligopolística, se hallan dotadas de precios similares (la noción de precio debe forzosamente incluir todas las demás que se le relacionan: plazos, modalidades comerciales, etc.).

Los hallazgos de Perroux en este campo, aún sumamente controvertidos por otros economistas, han sido adoptados entusiastamente no sólo por un selecto conjunto de economistas franceses que constituyen su escuela, sino incluso, en su país, por estudiosos de otras disciplinas (tal el caso de Pierre George y otros geógrafos). Parecería configurar una de las especialísimas direcciones autónomas del pensamiento y la acción francesas en los últimos años, si bien nos detiene para afirmar plenamente tal convicción, el hecho interesante que constituye el deseo manifiesto de su autor por brindar tal teoría a la causa de una Europa no cerrada en nuevas fronteras multinacionales que no hacen otra cosa que agrandar un país, sino abierta a la cooperación a escala mundial que beneficie y sea garantía de la suprema causa de la Paz entre los pueblos.

Los hallazgos teóricos enunciados por Perroux en materia de espacios económicos, son adaptados por él y sus discípulos a la realidad viva, de Francia y otros países. De tal adaptación surgen lineamientos concretos en materia de configuración regional. Jacques R. Boudeville (29) ha sintetizado así tal adaptación.

"Los procesos de circulación y de cambio de ninguna manera son independientes del espacio geográfico. Se sitúan en el espacio trivial cuyas tres dimensiones nos resultan familiares y que proyectamos en dos dimensiones sobre los mapas, según técnicas diversas. El espacio geográfico constituye una de las dimensiones de un espacio más complejo: el espacio económico.

El espacio matemático es una abstracción pura, útil para el economista. El espacio económico se define como una aplicación del espacio matemático sobre o en un espacio geográfico, y esto de tres maneras distintas, según se trate de un espacio homogéneo, polarizado o espacio-plan, de acuerdo a la ya clásica división del profesor F. Perroux. Sea como fuere, las tres actitudes se oponen y SE COMPLEMENTAN. El geógrafo sitúa al hombre en su medio. El matemático construye un instrumento abstracto con la representación de las interdependencias. El economista pone sobre el medio los instrumentos a disposición de las construcciones humanas.

Las tres nociones de espacio económico pueden ser abordadas desde los puntos de vista diferentes: el de la unidad que en él se encuentra localizada (micro-economía, y así lo hemos visto en el análisis precedente de Perroux) y el de la extensión en su conjunto (macro-economía, como lo establece el análisis regional de Boudeville que transcribimos ahora).

La región puede caracterizarse por su mayor o menor uniformidad: es más o menos homogénea. En segundo lugar, puede estudiarse desde el punto de vista de su mayor o menor coherencia, es decir de la interdependencia de sus diversas partes, según se encuentre más o menos polarizada. Puede, en fin, contemplarse de acuerdo al fin que persiga, al programa que se trace: es la región programa o región plan.

1. Espacio homogéneo: Es la noción más clásica, y, a la vez, la más simple. Corresponde a un espacio continuo en el que cada una de las partes o zonas constituyentes presenta características lo más próximas posible a las demás. (Boudeville traza un ejemplo aplicado a Francia, en el que identifica, en función de sus rentas, cuatro regiones homogéneas distintas entre sí. Es como, salvando las distancias, procurar aplicar tal noción a la Argentina señalando una presunta división en regiones homogéneas, en función de la renta por habitante o algún

otro aspecto o serie de pautas socio-económicas, donde, seguramente, sería una región homogénea la del Litoral pampeano, por ejemplo; otra la zona de Cuyo, etc.).

2. Espacio polarizado: La noción fisiológica de interdependencia es representada por la región polarizada, fruto de observar la irradiación comercial de las aglomeraciones urbanas. La ciudad trafica con el campo y con las ciudades satélites que gravitan en su torno. De esta manera se forma una región alrededor de una capital regional (Boudeville menciona Lyon en Francia, San Pablo en Brasil. En la Argentina podríamos identificar, por ejemplo, a Rosario). En razón de los intercambios que la constituyen, la región polarizada no es uniforme, - Por el contrario, puede definirse como un espacio heterogéneo (ya lo acotamos al comentar la noción de "campo de fuerzas" de Perroux) en el cual las diversas partes son complementarias y mantienen entre sí -y especialmente con los polos dominantes- mayor intercambio que con la región vecina. La intensidad interna del intercambio es superior a la externa. Es una integración, aunque no una autarquía. Existe una jerarquía de regiones polarizada, correspondiente a la de los bienes especializados que ellas producen: nacional, regional, local. (Los bienes nacionales circulan por el conjunto del territorio. Los regionales poseen una irradiación de distribución mayoritaria limitada a las fronteras de la región). El desarrollo polarizado supone una división del trabajo entre las ciudades y las regiones, y aún entre las naciones, cuya jerarquía se desprende del siguiente cuadro.

Cuadro 5 - Jerarquía de los polos urbanos en función de la difusión de las mercaderías. (Fuente: J. Boudeville, op. cit.)

Jerarquía de las ciudades	Local	Departamental	Regional	Nacional
Centro local	sí	algunas veces	algunas veces	algunas veces
" departamental	sí	sí	algunas veces	algunas veces
" regional	sí	sí	sí	algunas veces
" nacional	sí	sí	sí	sí

El centro regional abastece, pues, de bienes y servicios regionales a su espacio polarizado, pero los recibe igualmente en pago. Lo caracteriza el hecho de que en sí mismo posee toda la gama de ellos. Al mismo tiempo es centro departamental y local.

3. Región plan: La región-plan o región-programa es un espacio en el cual las diversas partes proceden de una misma decisión, como las filiales proceden de una casa matriz. Es un instrumento en manos de la autoridad, localizado o no en la región, para alcanzar un fin económico establecido. De una manera general y abstracta, el espacio-plan es el análisis de la elección de los medios geográficos disponibles para llevar a la práctica un fin determinado dentro de un plazo previsto. Es tos medios pueden ser la localización de un tipo de industria motriz, la selección de sectores motores en un espacio regio- nal dado, la creación de infraestructura, la determinación de niveles diferenciales de remuneración de la mano de obra, o cualquier otra medida de estímulo de las actividades que se de sea favorecer, y que, a su vez, provocarán al despegue de la región. La región plan es de inspiración netamente prospectiva, dado que procura, mediante cierta previsión influida por la i- maginación, obtener un objetivo determinado mediante el método más económico.

Boudeville ha mencionado algunos de los elementos moto-

res del desarrollo, una vez definida la regionalización a que se adaptarán. Aquí debemos retornar a Perroux y a su noción de Polo de Crecimiento.

Si bien el equilibrio estático y el circuito estacionario son aparatos lógicos utilizados en la teoría económica para poner en evidencia los cambios y clasificarlos, de una estructura económica en particular, el conocimiento empírico no ha podido observar la efectiva existencia de tales modelos. Uno de los aspectos de los cambios de estructuras consiste en la aparición y desaparición de industrias, en la proporción variable de las diversas industrias en el flujo del producto industrial global en el curso de los períodos sucesivos, en tasas de crecimiento diferentes para las distintas industrias, en el curso de un mismo período y de períodos sucesivos. Otros aspectos manifiestos de los cambios en las estructuras de una economía nacional es la difusión del crecimiento de una industria o grupo de industrias. La aparición de una industria nueva, el crecimiento de una industria existente, se difunden, por los precios, los flujos, las anticipaciones. El crecimiento no aparece en todas partes a la vez: se manifiesta en puntos o polos de crecimiento, con intensidades variables, se expande por diversos canales, y con efectos terminales variables por el conjunto de la economía.

En los crecimientos observables, la atención es atraída por ciertas industrias motrices. Antes que las demás, éstas se desarrollan bajo formas que son las de la gran industria moderna, durante períodos determinados tienen tasas de aumento de su propio producto más elevadas que el tipo medio de aumento del producto industrial y del producto de la economía nacional. Su tasa de crecimiento, primero acelerada durante una serie de períodos, alcanza un límite, después del cual acusa un decrecimiento relativo (o un estancamiento, en razón de no darse progresos técnicos consecutivos permanentes, tornarse menos elástica la demanda del producto, desplazamiento de la especulación simultánea con su despegue).

Las industrias motrices influyen sobre las industrias no vidas, hay una interpenetración e interrelación de acciones mo- tivadas en sus compras y ventas, en sus inversiones y cambios de estructura, y los beneficios ya no dependen solamente de las decisiones de una empresa determinada, sino que también son in- ducidos por la acción de la otra u otras. El crecimiento de una industria A (Perroux cita a Scitovsky) puede inducir beneficios en una industria B que le compra los factores, en una industria C que fabrica productos complementarios, en una industria D cu- yo producto sustituye factores de la A, y en una industria E cu- yo producto es consumido por individuos cuyas rentas acrece el crecimiento de A.

Las inversiones ya no pueden solamente considerarse au- tónomas, sino también inducidas.

El nacimiento de dicha industria nueva o industria mo- triz es siempre fruto de anticipaciones (algo así como la "in- novación" schumpeteriana). Un agente o varios se representan una situación nueva, la juzgan posibles, asumen los riesgos de su realización. El proyecto depende de la amplitud de su hori- zonte económico, se precisa en un plan o en planes alternati- vos, susceptibles de ajustes en su curso. En la medida en que estos planes compatilizan^{bi} con los planes de los demás agentes (productores, consumidores), en un mismo conjunto (económico), la anticipación se convierte en creadora. De acuerdo a la ma- yor o menor ociosidad y productividad de los factores existen- tes, el producto de la industria permitirá o no adiciones ne- tas o parciales al producto global de la economía.

La acción de la industria nueva, motriz, en la economía, se evidencia tanto por la dimensión de su producto dentro del producto global, como por el suplemento de producto que induce en su medio. Su aparición crea un "clima" favorable al creci- miento y al progreso, no sólo en el ámbito económico. En el curso de un período, en presencia de una constelación de nove

dades, todos los agentes capaces de anticipaciones creadoras son estimulados y arrastrados (fiebre de los ferrocarriles, fiebre de los canales, fiebre del oro, etc.), y así sobrevienen las "revoluciones industriales" o agrícolas, etc.

Ahondando en el análisis, y conociendo ya la facultad de dicha industria motriz de generar en su derredor, en virtud de eslabonamientos anteriores y posteriores con otras, un crecimiento, una aglomeración, llegamos al concepto de complejo de industrias (estos conceptos son válidos para empresas como para conjuntos de empresas o sea sectores manufactureros, de ahí el nombre genérico de "industria").

En el complejo de industrias se dan las siguientes características:

- a) Una industria clave (la industria motriz que lo generó)
- b) Un régimen no competitivo para el complejo, como unidad, respecto de otros espacios económicos.
- c) El hecho de la aglomeración territorial (aquí Perroux ya entronca con los análisis de Christaller, Lösch, etc.).

En todo conjunto económico articulado (luego veremos que tal no es la característica de las economías subdesarrolladas) existen industrias que constituyen puntos privilegiados de aplicación de las fuerzas o dinamismos del crecimiento.

Cuando estas fuerzas provocan un aumento del producto (la venta) de una industria clave, producen una expansión podérosa en el conjunto o complejo industrial. La industria clave induce en la totalidad del conjunto un aumento global del producto (ventas) mayor que su propio aumento individual.

El régimen del complejo de industrias es desestabilizador, al ser una combinación de formas oligopólicas. Tal desequilibrio es fuente de desarrollo, el conflicto precipita la

necesidad del progreso, el incremento de productividad proporciona nuevas ventajas a la industria dominante, y genera excedentes que no se hubiera obtenido en un régimen más competitivo.

La aglomeración territorial añade sus consecuencias específicas a la naturaleza de la actividad (industrias-clave) y al régimen no competitivo del complejo. En un polo industrial complejo que está geográficamente aglomerado y en crecimiento, se registran efectos de intensificación de las actividades económicas debidas a la proximidad y a los contactos humanos. La aglomeración industrial urbana suscita nuevos y diversificados consumos. Las necesidades colectivas (infra estructurales) aparecen y se encadenan (se crea la ciudad, si ya no lo estaba antes. Recordemos con Rousseau, que recoge en ello la herencia griega y aplica estrictamente la etimología de "polis", que "las casas constituyen el mero poblado, en tanto que los ciudadanos conforman la Ciudad", o sea que la urbe es su Población (citado por Prélot, como ya apuntáramos en el capítulo 1). Las rentas de localización vienen a añadirse a los beneficios de los negocios. Nuevos tipos de productores se forman e interinfluyen, crean sus tradiciones y participan de un espíritu colectivo.

A estos efectos de intensificación, se añaden efectos de disparidades interregionales. El polo industrial complejo, geográficamente aglomerado, modifica su medio geográfico inmediato, y, si es poderoso, la estructura entera de la economía nacional en la que está situado. El crecimiento del mercado en el espacio, cuando conviene y proviene de la puesta en comunicación de varios polos industriales, no es un crecimiento igualmente distribuido: se lleva a cabo por concentraciones de medios en puntos de crecimiento en el espacio, a partir de donde irradian luego haces de intercambios.

Perroux concluye con las siguientes evidencias:

1. La economía nacional en crecimiento es una combinación de conjuntos relativamente activos (industrias motrices, polos industriales aglomerados) y conjuntos relativamente pasivos (industrias movidas, regiones dependientes de los polos, centros satélites de los polos). Los primeros inducen sobre los segundos los fenómenos del crecimiento económico.
2. No existe una estricta correlación o superposición entre los espacios territoriales políticamente organizados y los espacios económicos de las grandes unidades económicas. De ahí dos consecuencias:
 - a. que las naciones en que confluyen grandes unidades económicas con diversificación geonómica extraterritorial, posean una ventaja comparativa sobre las demás, y sean naciones dominantes.
 - b. que se siga produciendo en el mundo el despilfarro económico motivado por la aplicación, por parte de cada unidad políticamente organizada (nación o Estado), de sus recursos a la explotación de "sus" polos de desarrollo, sin procurar una integración que beneficiaría el bienestar y la paz del mundo.

Sin embargo, la noción de polo de desarrollo no tiene valor más que en el momento en que se convierte en un instrumento de análisis riguroso, y en el instrumento de una política (política económica de desarrollo).

Un polo de desarrollo es una unidad económica motriz o un conjunto formado por unidades de esta clase. Una unidad simple o compleja, una empresa, una industria, una combinación de industrias ES MOTRIZ cuando ejerce sobre otras unidades con las que está en relación, efectos de IMPULSION.

La unidad motriz lo es por razones técnicas y económi-

cas. No debe ser confundida con el Centro de Decisión que actúa sobre ella. A menudo, en los países subdesarrollados, la unidad motriz depende de decisiones de grupos económicos y financieros que actúan de acuerdo con los poderes públicos autóctonos o exteriores.

Lo cual debe obligarnos a plantear con sumo cuidado la elección y localización de unidades motrices en economías no plenamente desarrolladas. Cómo reconocerlas? Retornemos a Perroux:

El desarrollo es la combinación de los cambios mentales y sociales de una población que la hacen apta para hacer crecer, acumulativa y duraderamente, su producto real global. En las sociedades subdesarrolladas, sea cual fuere el sistema económico-mercado, plan o combinación de ambos-, el crecimiento acumulativo y duradero del producto real global se ve frenado por numerosos caracteres mentales y sociales de sus poblaciones. Cambiar estos caracteres, de acuerdo con las poblaciones, engendra un rendimiento y acarrea un coste que pueden ser manejados racionalmente: existe, pues, una economía del desarrollo que aparece diferenciada de la economía del crecimiento.

La observación de los países que la estadística clasifica como subdesarrollados muestra tres caracteres notables de sus economías:

1. En primer lugar, son economías inarticuladas (no constituyen, en un territorio extendido, una red homogénea de precios, de flujos monetarios o reales, y de informaciones. Hay una economía dualista, con un sector moderno y otro arcaico. Una fuerza de crecimiento aplicada en un punto, no se propaga en un gran conjunto, o lo hace provocando desequilibrios.

El conjunto está formado por islotes de crecimiento económico, rodeados de espacios económicos vacíos o estancados).

- 2. Estas economías son dominadas. (Porque la economía subdesarrollada es desarticulada, el esfuerzo de la nación o de la empresa dominante se aplica a lugares y a actividades bien determinadas, sin que las solidaridades llamadas "nacionales" puedan rectificarlo y repartirlo rápidamente. La balanza de pagos no está sólo sometida a un desequilibrio estructural: este de equilibrio depende en su importe y contenido en gran parte de las naciones y de las unidades dominantes).
- 3. Por último, estas economías no ofrecen a todos los miembros de la población autóctona el mínimo vital evaluado por la ciencia.

Estos caracteres van unidos entre sí. Las consecuencias de la dominación agravan, eventualmente, la inarticulación y la insuficiencia de los niveles de vida.

Los modelos del crecimiento equilibrado en Occidente admiten una estructura fundamental: ésta descansa sobre la igualdad, de período en período, del ahorro global y de la inversión global; simboliza, por consiguiente, las decisiones de dos personajes solamente: el ahorrador y el inversor, pero permanece muda sobre las decisiones del Trabajador y del Estado. Tales supuestos no existen o son muy dudosos en los países subdesarrollados, donde hay que poner a los hombres en condiciones de desarrollo, comunicarles la información que los convertirá en ahorradores, en inversores, en trabajadores y en innovadores. Para hacer un plan (de desarrollo), hacen falta hombres que lo conciben y lo establezcan, para realizarlo, hacen falta hombres que animen a la población, y una población capaz de ser animada.

Como lo expresa bien Alberto O.Hirschmann (30) "Ahora ya se está volviendo más clara la naturaleza del "factor de unión" que se supone organiza y logra la cooperación entre los muchos factores, recursos y capacidades necesarios para un De-

sarrollo con éxito, en forma algo misteriosa. Parece consistir en una "Perspectiva de Crecimiento" que comprende el deseo del crecimiento económico, y la percepción de la naturaleza esencial del camino que lleva hacia él". Pero para alcanzar tal estadio, debemos, simultáneamente, evolucionar (o revolucionar), tal como lo hizo hace algunos siglos la sociedad europea occidental, desde un régimen "comunitario" en el que primaba una escalade valores que relegaba el éxito económico o su ostentación, a un régimen "societario". Hirschmann recoge las apreciaciones del antropólogo Eric Wolf cuando transcribe: "La comunidad colectiva no ve con buenos ojos la acumulación individual y la exhibición de la riqueza, y trata de reducir los efectos de esta acumulación sobre la estructura comunal. Se resiste a reestructurar sus relaciones: defiende su equilibrio tradicional. La comunidad abierta (llamémosla mejor Sociedad, como Tó-nies) permite y espera la acumulación individual y la exhibición de la riqueza, y adjudica a ésta nueva riqueza mucha influencia en la reestructuración de sus relaciones sociales". Las comunidades abiertas se caracterizan por una repetida "circulación de la elite". Se forman bloques de riqueza y poder, sólo para romperse y ser reemplazados por bloques similares que van hacia adelante" (que continúan el proceso de progreso).

Hirschmann concluye que el factor "escaso", el más necesario, para lograr tal "despegue" hacia el desarrollo, es la "capacidad de tomar decisiones". "Nuestro diagnóstico es, simplemente, que los países no aprovechan su potencial de desarrollo debido a que, por razones relacionadas principalmente con su imagen del cambio, encuentran difícil tomar el número adecuado de decisiones para desarrollarse y hacerlo con la rapidez necesaria".

Continúa Ferroux, poniendo de manifiesto la "fecundidad económica del cambio de las instituciones, analizando las relaciones entre los polos de desarrollo y los medios de propaga-ción de sus efectos".

Tenemos numerosos ejemplos históricos de cambios masivos y voluntarios en las instituciones, que han provocado modificaciones de las estructuras y de las tasas de crecimiento (New Deal, Frente Popular de Francia en 1936, Plan indicativo francés en 1947, planes quinquenales del este europeo desde 1928, todos los cuales unieron aspiraciones y reivindicaciones nacionalistas, reformistas o solidaristas, con un deliberado propósito de reconstrucción o de expansión económica). En todos estos casos, lo que encontramos en el origen de los impulsos o de los períodos de desarrollo, son ideologías parciales, diferentes, en combinaciones complicadas e inestables, y no una ideología unívoca, coherente y simple. Los períodos de desarrollo son diferentes en la historia, de los períodos de crecimiento caracterizados por una aceleración o un frenaje de la tasa de aumento del producto. La única obra colectiva, que pueda ser económicamente definida, es la exclusión de toda destrucción de seres y de cosas cuyo uso puede ser beneficioso para el conjunto de los hombres, o sea: es el pleno empleo, a escala mundial, de todos los recursos materiales y humanos, favorecido con la intención de procurar a cada cual las condiciones materiales, juzgadas necesarias por las ciencias, de su pleno florecimiento.

Los objetivos a alcanzar en el medio humano así despertado a la idea de desarrollo son:

1. La elevación de la propensión a trabajar y de la propensión a innovar.
2. El control del desequilibrio exterior de desarrollo.

El grado de independencia eficiente, real, y no declarada, se evalúa finalmente por dos relaciones estadísticas:

1. Entre la producción agrícola de productos alimenticios y la producción agrícola exportada.
2. Entre la producción concentrada para la exportación y la producción industrial diversificada para el consumo interior.

Los polos de desarrollo creados en el seno de una economía nacional subdesarrollada, además de su efecto de impulsión, engendran efectos de aglomeración: reúnen actividades complementarias que suscitan ocasiones acumulativas de beneficios y de costos en un lugar. Entre las unidades aglomeradas, la realización de los medios de transporte y de comunicación provoca efectos de unión. El crecimiento es desequilibrio. El desarrollo es desequilibrio. La implantación de un polo de desarrollo suscita una serie de desequilibrios económicos y sociales, que pueden tener efectos benéficos como también, en la redistribución de factores y niveles que provocan, retardar el crecimiento de otros lugares.

El crecimiento y el desarrollo de un conjunto de territorios y de poblaciones no se obtendrán, pues, más que por la ordenación consciente del medio de propagación de los efectos del polo de desarrollo. Son órganos de interés general los que transforman el crecimiento de una industria o de una actividad en el crecimiento de una nación en vías de hacerse, y los desarrollos anárquicos en un desarrollo ordenado.

En una obra posterior (31) el profesor Perroux ha ahondado en el tema de las industrias motrices. Así, distingue entre "industrias modernas" e "industrias nuevas": Son industrias modernas, definidas de manera puramente operacional e histórica, las que se han afianzado en el decenio anterior a la primera guerra mundial (electricidad, química, automóvil, petróleo, mecánica a base de acero). Son industrias enteramente nuevas, las que desde hace quince o veinte años, o menos, dan en todo el mundo, unos conjuntos de productos totalmente desconocidos anteriormente (industria atómica, industria electrónica, industrias plásticas, industria espacial). Cada uno de estos grupos de industrias es heterogéneo y compuesto, la industria enteramente nueva supone, por un lado, una base de industria moderna, pero, por otro, renueva y activa el sector de la industria moderna. De ello se derivan desigualdades acu^{mu}

lativas entre las estructuras de las economías nacionales, y sobre las opciones que presentan a una planificación del crecimiento.

Recordemos que las industrias motrices generan sobre las movidas, efectos de promoción, sea por dimensión, sea por productividad o innovación. Pero las primeras, relativamente más productivas, adquieren una participación relativamente mayor en el producto industrial total, sus nuevos productos originan una promoción hacia la innovación, creando nuevas actividades. Los efectos se interpenetran entre uno y otros sector, y surgen "complementaridades técnicas" que caracterizan a toda nuestra época industrial.

De la comprensión de tales efectos, y de la desigualdad congénita entre los distintos tipos de industrias, surgen las opciones de los Poderes Públicos, en trance de tomar decisiones de desarrollo. La desigualdad estructural de las economías nacionales obliga, en ciertos casos, a la imposibilidad de suscitar, con sus propios medios, industrias enteramente nuevas, con lo cual se ejercen efectos acumulativos en favor de las naciones mejor dotadas a ese respecto.

Y aun cuando en una economía en desarrollo existen las posibilidades de acceder a la creación de industrias enteramente nuevas, cuál es la opción? Innovación espontánea o dirigida, Incremento general y equilibrado de la productividad, o radicación localizada por selección, de los "puntos fuertes"? De ahí la tremenda importancia de la selección de espacios económicos y de la atribución a éstos de sus posibilidades óptimas de desarrollo.

Aplicando la terminología e ideas del profesor Perroux, tenemos ya como elementos de composición de nuestro análisis:

- a) Espacios económicos (abstractos, distintos de los geonómicos o banales, pero que coexisten con éstos en la realidad).

- b) Regiones económicas, disímilmente configuradas (homogéneas, polarizadas, de programa), que se asientan sobre territorios, y que pueden coincidir entre sí total o parcialmente, si bien poseen un dinamismo estructural que permite variaciones en su configuración.
- c) Polos de desarrollo que estimulan la revitalización de la región, integrados por sus industrias motrices o dominantes y su periferia. Que pueden, "a contrario sensu" perjudicar a otras regiones.
- d) El contexto internacional y nacional en el que se inscriben tales regiones y tal polarización industrial, que provoca la mayor o menor posibilidad de instauración y de éxito de los programas de desarrollo, en virtud de la existencia de naciones y de grupos internacionales de empresas dominantes, de industrias enteramente nuevas por contraposición a las meramente modernas, de efectos de impulsión o frenaje provocados por aquéllas sobre las economías más débiles.
- e) La propia posibilidades "interior" de coadyuvar al desarrollo, mediante la existencia de estímulos o frenos mentales al mismo, de una conciencia de su deseabilidad y posibilidad, de decisiones efectivas y opciones respecto de su acometimiento, en suma, de una población informada y deseosa de que se provoque el desarrollo socio-económico, que confía la beneficiará.

Ahora bien, podemos, lícitamente, elaborar estrategias de desarrollo referidas estrictamente a las regiones económicas, en forma individual?

La región dentro del Estado no debe ser considerada co-

mo una entidad independiente, sino como parte de un todo ligada a las demás unidades regionales y subordinada a la concepción nacional de bienestar común. En lo que se refiere al interés de las diversas regiones, nadie puede admitir un conflicto cuya solución se alcanzará independientemente de los intereses de la nación. En todos los estados soberanos, la región no constituye un fin en sí misma, sino un instrumento del bienestar nacional. (Boudeville, Los espacios económicos).

Lo que define a la región es la ausencia de una unidad política, y la existencia (en cambio) de lazos económicos y sociológicos. Claro, mal podríamos entender como región a, por ejemplo, la Provincia de Santa Fe. En rigor, el territorio de la misma participa, a distintos niveles del mismo, de varias regiones económicas, o, por lo menos (si queremos definir una región denominada de la "cuenca del Plata") no constituye por sí misma toda una región y solamente una. Tampoco, si tomamos en cuenta la actual crisis del Derecho Constitucional, particularmente respecto del principio de Organización, en lo atinente a la separación vertical o territorial de los Poderes (el Federalismo), cabría referirse, en el caso de una Provincia, a la unidad política que pretende Boudeville, esto es, a la posibilidad de practicar "actos de soberanía", por su dependencia estricta del Estado Nacional (especialmente, y está es tal vez la causa más importante, cuantitativamente, de la mentada crisis de principios, que es mundial), por la falta de recursos propios suficientes, que dependan de sus propios arbitrios, para financiar su desarrollo). En cambio, constituye una región, por ejemplo la del S.E. de la Pcia. de Buenos Aires, con centro en Mar del Plata, en virtud, no ya de unidades políticas innecesarias, sino la real y efectiva existencia, en la misma, de un contexto socioeconómico idéntico, de relaciones entre sus distintas partes componentes o zonas homogéneas, de la polarización en torno de algunos centros de la periferia constituyente del resto de la región.

La conciencia de una vida regional debe provocar la po-

larización de actividades más favorable al acrecentamiento de la producción nacional, concebida en su conjunto. Debe tender, no a respetar un reparto intangible de la población, sino por el contrario a asegurar la flexibilidad del empleo y el desplazamiento de la mano de obra. Tampoco a detener la declinación de las ciudades muertas (en Francia esto provocó, en sus planes indicativos, programas de conversión industrial) sino a sacar partido de renacimientos locales favoreciendo a la metrópoli regional susceptibles de equilibrar el crecimiento de la capital nacional. En otras palabras, la espontaneidad regional debe ponerse al servicio de una creación voluntaria.

Definida la región y el propósito de su reactivación y/o expansión, debe favorecerse el crecimiento de polos intermedios locales y de capitales económicas regionales que den prueba de vitalidad y cuyo desarrollo garantice el de la región en sí. Son problemas de particular interés la creación de mercados de capitales, y las decisiones de inversiones públicas, puesto que constituyen el eje del autofinanciamiento de la región. (pág.60). Siempre prestándose atención a la interdependencia, en el orden nacional, de las distintas regiones, fundamentalmente a través de la transmisión regional de las fluctuaciones económicas, o de las transformaciones estructurales ejercidas por vía de las industrias motrices dominantes (basic industries).

Uno de los problemas importantes de valorización de tal interdependencia interregional consiste en el análisis de las corrientes de mercaderías y de interpenetración de mercados respecto de las fronteras regionales. Es útil recordar que los polos industriales intercambian sus productos siguiendo líneas interregionales que constituyen los ejes del desarrollo (nacional).

Constituyendo los ejes del desarrollo regional las industrias claves, motrices o básicas, que, a su vez, provocan efectos de aglomeración, dando nacimiento a o revalorizando núcleos urbanos, derivamos inevitablemente a la consideración del

problema clave de la región: el de la ciudad y de su ordenamiento urbano.

La teoría económica contemporánea de los ejes y polos de desarrollo tiene la gran ventaja de poner de relieve la importancia de los instrumentos urbanos y municipales de una política de ordenamiento de los territorios. Ya no se discute que los mecanismos de producción y distribución tienden a fomentar el crecimiento de las zonas urbanas a un ritmo más elevado que el conjunto del país. Ahora bien, paralelamente, se asiste a la concurrencia de dos fenómenos: a) el crecimiento de las ciudades principales b) la superposición de ciudades satélites muy cercanas a la urbe principal, que, lejos de constituir aglomeraciones estacionarias, han desarrollado sus propios complejos industriales y pueden ofrecer economías externas, de otro modo solamente disponibles para el centro de la ciudad.

Además, el crecimiento de las capitales regionales se acelera al mismo tiempo que el de ciertos polos intermedios de mediana importancia. En el conjunto del mundo, el futuro parece pertenecer a la población joven a punto de convertirse en una ciudad, que puede aprovechar el ejemplo de sus competidoras de más edad. En todos los países adelantados, su población oscila entre 300.000 y 500.000 habitantes. (Boudeville cita a Medellín, Perth, Pretoria, Coventry, Lyon. En nuestro caso podríamos hacer referencia, evidentemente, a Mar del Plata. Y si pretendemos puntualizar el crecimiento de polos intermedios, en la zona elegida para este estudio, respecto de esta última ciudad, puede citarse, por ejemplo, a Balcarce o Miramar, contenidas en la misma zona homogénea dentro de la región, que dependen de Mar del Plata en múltiples aspectos, pero que no obstante, en diversos sentidos una y otra, han desarrollado especificidades que pueden permitirles, a cierto plazo, un progreso autónomo.

De todos modos, conviene no confundir crecimiento con progreso. Desde el punto de vista económico, solamente para ca

da tipo de ciudad existe -a determinada altura de evolución técnica- cierto límite a partir del cual el crecimiento de dimensión o de población implica rendimientos decrecientes. Por consiguiente, debe determinarse las dimensiones óptimas de los diferentes tipos de ciudades: ciudades nuevas o viejas, ciudades comerciales, nacidas espontáneamente en el cruce de vías de comunicación, ciudades industriales resultantes de una polarización en torno de una actividad motriz, ciudades administrativas, ciudades turísticas. Cada una de estas ciudades tiene su propio ritmo de crecimiento y distinta dimensión óptima.

Indudablemente, un elemento primordial podrá ser encontrado en la evaluación de los gastos de infraestructura que los diversos tipos de ciudades requieren por habitante, y de acuerdo a sus dimensiones. En estas circunstancias, dos nociones fundamentales deben despertar nuestra atención: la de aglomeración, y la de funciones mínimas y especializaciones. El proceso de urbanización pasa por tres etapas que corresponden a otras tantas estructuras diferentes: la de pueblo, la de ciudad y la de aglomeraciones. Cada dimensión tiene sus propias estructuras, cada tipo de estructura sólo resulta válido dentro de ciertos límites de dimensión. En la práctica, la aglomeración o zona urbanizada, supera los límites comunales, e invade el territorio de otras unidades administrativas.

Un centro urbano no vive nunca sobre sí mismo. Se halla esencialmente abierto al mundo rural que lo rodea y a los otros centros. IREADIA. Todos los centros urbanos producen bienes y servicios locales cuya circulación se reduce a la inmediata vecindad, algunos la gama de servicios y mercaderías que tienen un mercado regional, una o varias grandes aglomeraciones producen toda la gama de mercaderías y servicios distribuidos sobre el conjunto del territorio. Estas características confieren distintas jerarquías a los centros: locales, regionales, nacionales. Ahora bien, existe una estrecha relación entre las funciones y las dimensiones de la ciudad: la estructu

ra de éstas es tanto más especializada cuanto más pequeñas son, y más diversificadas cuando se trata de una ciudad importante.

Al considerar todas las ciudades de una misma dimensión, y el porcentaje mínimo por emplear en cada sector de actividad, es posible determinar el coeficiente de lo estrictamente necesario para la vida de la aglomeración. El excedente es destinado a la exportación, y corresponderá a lo que el lenguaje técnico llama la base económica de la ciudad. Se descubre, por ejemplo, que a cada obrero exportador se halla asociado 1,5 obrero local, de donde surge un grosero multiplicador de empleo respecto de la exportación de la urbe.

La práctica del urbanismo requiere el conocimiento de algunos aspectos de lógica de la localización. Por ejemplo, la ley de Le Corbusier del ciclo solar o las 24 horas, para fijar el límite del desplazamiento de los hombres en el trabajo, la ley de los 4 kms. por hora de marcha para la aldea y el poblado agrícola, y la ley de los 50 km. por hora del centro cooperativo mecanizado. Todo urbanismo requiere, por una parte, una filosofía directiva: la de la polarización o ejes de desarrollo, por una parte, y por otra, la coordinación de los especialistas dedicados a diversas disciplinas y administraciones.

Instigaciones fiscales y la organización de una infraestructura favorable, pueden promover la descentralización y la organización o revitalización de centros urbanos regionales de desarrollo. El coste económico se medirá por la diferencia entre los de la ciudad nueva y los de la aglomeración antigua. El coste social se aprecia evaluando la adaptación o inadaptación de las antiguas estructuras urbanas a las necesidades de la vida moderna, sin olvidar los perjuicios de trabajar demasiado tiempo con un equipo amortizado y obsoleto, lo que se aplica no sólo a máquinas, sino también a las ciudades.

Es indispensable considerar los problemas y soluciones que se den al desarrollo de las regiones con un criterio pros-

pectivo. Este no es solamente una previsión a largo plazo de las deformaciones voluntarias de extensión o de las modificaciones estructurales que se produzcan en las mismas, sino la aplicación de la imaginación creadora a la meta de una integración cabal de las distintas regiones de un plano nacional, para lograr una mayor homogeneidad en los niveles de vida y de cultura, y eliminar disparidades irritantes. Esto requerirá la intensificación y multiplicación polarizada de los intercambios que supone la implantación de centros jerárquicos de nuevo desarrollo, y, probablemente, la creación de órganos de coordinación suprarregional, susceptibles de arbitrar los juegos de estrategia económica impuestos por las grandes fuerzas allí donde se enfrentan las zonas de influencia.

Elías GANNAGÉ (32) recoge la inspiración perrouxiana, la superpone (montaje) sobre la realidad de las economías subdesarrolladas, y expresa:

Los tres tipos de espacios corresponden a tres inspiraciones: el espacio homogéneo, de inspiración agraria; el espacio polarizado, de inspiración industrial y comercial; el espacio programa, de inspiración prospectiva y concepción voluntaria. La evolución del mundo no ha impedido que estos espacios coexistan, a menudo en un mismo territorio nacional. La coexistencia de espacios de diferente grado de evolución genera tensiones, que se traducen por agudos dualismos.

El dualismo tiene tres aspectos: territorial - funcional - social.

a) Dualismo territorial: Dentro de una nación o grupo de naciones, es la diferencia de desarrollo entre las diversas zonas constituyentes. Esto se manifiesta por un pluralismo regional dentro de la nación (zonas costeras con concentración de firmas extranjeras vinculadas a la compra de materias primas y venta de manufacturas, hinterland con zonas extractivas (mineras o agropecuarias) de explotación extensiva, enclavadas como islotes dentro de grandes espacios vacíos incomunicados). En tal

tesitura, las zonas de crecimiento no son solidarias en el conjunto, constituyen una traba para el desarrollo armónico de la nación (efectos: migración de recursos humanos y capitales hacia las mismas, etc.). Si, por el contrario, constituyeran factores de aceleración del desarrollo, sus efectos benéficos serían la absorción de materias primas y creación de mercados en el resto del territorio, propagación por eslabonamiento industrial mediante la creación de polos secundarios en otras zonas, etc. La tasa de crecimiento económico del conjunto se establece como diferencia entre los efectos de freno y los efectos de arranque. Su positividad puede lograrse a través de la organización de transportes y comunicaciones para la vinculación interregional, la calificación técnica y profesional de la población.

b) Dualismo funcional: Vinculado al anterior, se manifiesta por la existencia de dos economías, simultáneamente: la de subsistencia, tradicional y precapitalista, y la de mercado, de tipo capitalista clásico.

El efecto de la economía de mercado, implantada o controlada en general por intereses extranjeros, puede ser pernicioso para la nación. Esas firmas pertenecen a otros espacios económicos (dentro de la versión de Perroux) y procuran complementar los planes de éstos, y no los de su radicación geográfica. Su objetivo es la explotación de los recursos naturales locales en provecho de los capitales externos, y sus actividades se integran con las necesidades de la economía de los países de que provienen.

c) Dualismo Social: consecuencia directa de los dos primeros, al crear sociedades divergentes, opuestas, dentro del conjunto poblacional de un espacio determinado. En una sociedad de economía tradicional, el papel del individuo depende de su posición social, de su grupo, de sus ingresos. No hay movilidad vertical entre los grupos sociales. En una economía capitalista el papel del individuo es correlativo a su eficiencia

cia, la selección depende de la capacidad, hay movilidad. Los resultados de este dualismo social, son la reacción de tensiones, de distorsiones institucionales por diferencias entre las escalas de valores culturales. La oposición se resuelve, finalmente, por un cambio de estructuras, pudiendo el conflicto asumir caracteres violentos. El reemplazo de las élites puede encumbrar una tecnocracia más interesada en la productividad que en el reconocimiento de valores inmanentes del hombre.

Estamos en un enfrentamiento entre dos "espacios mentales".

Andre Hillion (7), economista francés enrolado en los equipos de IEPAL (Instituto de Estudios Políticos para América Latina) también ha encarado en profundidad, y con la clásica minuciosidad y arte francés para la definición breve y concisa, la cuestión que nos ocupa en este trabajo.

Hillion se decide por la temática de Perroux y procura su aplicación al caso concreto de América Latina. En primer lugar analiza el concepto e implicancias de la noción de "poles de croissance".

En todo el mundo, cualquiera sea el régimen político de la nación considerada, los procesos acumulativos de crecimiento actúan en favor de una incesante concentración, tanto de unidades de producción como de unidades de consumo. El proceso genera automáticamente una distribución desigual de la actividad económica, y, junto a "polos de crecimiento" o sea ejes de desarrollo, de atracción, surgen zonas de repulsión del mismo, condenadas al estancamiento o bien a la regresión.

Polos y ejes de crecimiento constituyen hoy los tipos más afinados de región-programa, es decir, de la que es resultado de una decisión voluntaria luego de un análisis prospectivo.

La función de un polo, natural o impuesto por el poder planificador, es vitalizar un conjunto espacial determinado, lo

más amplio posible. La función debe ser transitoria. El objetivo final debe ser la dilución final de los polos es un amplio espacio total de crecimiento equilibrado, con lo que se habría logrado la integración económica. Es importante la selección previa de los polos, cuando tal es el objetivo final, a fin de que la irradiación de los mismos sea tal que permitan, en conjunto, obtener al cabo del plazo prefijado, la ansiada integración o equilibrio interregional.

El polo de crecimiento puede actuar en dos planos: el nacional (técnica de acondicionamiento del territorio) y el multinacional (técnicas de integración).

En el primer caso, el polo puede ser promocional (sectorial, zonal, regional, fronterizo).

Los programas específicos, nacionales o multinacionales, son también Polos de Promoción (infraestructuras zonas; integración de cuencas fluviales, integración de transportes y comunicaciones, promoción de actividades dinámicas, o, de lo que Perroux denomina de industrias enteramente modernas: petroquímica, por ejemplo; polarización y concentración de complejos industriales, de sistemas bancarios, de sistemas de financiamiento, de actividades de alcance social, etc.).

La polarización de un espacio geográfico, ya sea efecto de una evolución histórica o consecuencia de un acto voluntario, desemboca en el Acondicionamiento de Territorios, o en procesos de Integración, y frecuentemente en ambos a la vez. En ciertas condiciones, partiendo de un espacio ya fuertemente integrado e industrializado, la polarización puede llegar a ser factor de expansión y consolidar una economía dominante en detrimento de economías dominadas.

Hillion principia por analizar, en este estado de la racionalización, el acondicionamiento del espacio, como factor de integración del territorio nacional.

Cita a Perroux, quien ya hace tiempo manifestó que, "si bien ninguna nación, grande o pequeña, acepta diferencias de grado de desarrollo entre los territorios que la constituyen, no todas ponen el mismo empeño por conjurarlas".

El primer caso histórico de una experiencia importante en materia de polarización voluntaria en el mundo occidental es la creación de la TVA (Tennessee Valley Authority) en 1933.

La regla fundamental del "acondicionamiento" (aménagement du territoire), según Perroux es: 1° Conocer lo que contiene la tierra, 2° Saber lo que su pueblo puede, vale y quiere.

Los Estados actúan ya creando complejos industriales (con preferencia industria pesada, signo exterior de la potencia económica) y programando el desarrollo de sus territorios (En algunos casos se cometen tremendas equivocaciones, que frenan el desarrollo, al erigir complejos que requieren luego masas de capital inexistentes, y quedan inactivos. Recordemos lo enunciado por Nurske acerca del mercado óptimo de una empresa, que influye sobre la técnica a emplear en la misma, de país a país).

El análisis de Hillion puede sintetizarse mediante el siguiente esquema:

1. La nación como espacio económico:

La nación representa generalmente el concepto más corriente de espacio económico, que corresponde generalmente y a parentemente a un espacio institucional. Este concepto es engañoso, la realidad es más compleja, y la coincidencia más aparente que real. En cambio, la Nación, en tanto espacio económico homogéneo, es un conjunto de grupos orientados y arbitrados por el Estado, el cual, en nombre del interés general, negocia las protecciones tarifarias, actúa sobre los stocks y flujos monetarios y distribuye los provechos y los gastos de la expansión, por medios exteriores al juego del mercado".

Por su parte, el espacio nacional es "un conjunto de polos de desarrollo y decrecimiento cuya influencia actúa sobre concentraciones de unidades económicas, situadas o no en el territorio nacional".

1.1. Alcance del acondicionamiento regional:

Consiste en un inventario de los recursos humanos y materiales y de la utilización de éstos, estructuración de los territorios con la finalidad de atender a todas las necesidades materiales y espirituales de su población.

Es importante lograr la plena participación del grupo humano interesado. Debe asimismo evitarse la confusión entre planificación y acondicionamiento: éste es una modalidad de aquélla, en los casos en que la acción económica debe realizarse en un espacio geográfico determinado y diferenciado. Por otra parte, debe conferirse singular importancia a las condiciones geonómicas y a la trama geográfica de la población: el acondicionamiento regional de un antiguo país, condicionado por tradiciones, costumbres y de determinada situación geográfica, no puede ser encarado de igual modo que el de un país nuevo (debe, en ciertas hipótesis, tomarse el criterio del hombre-hahbitante en vez de hombre-móvil, o sea con dificultades para su desplazamiento y cambio en función de su actitud mental predeterminada). También es importante evitar la proliferación de microtentativas desordenadas, rigideces de concepción del planificador que no toman en cuenta voliciones humanas, intervenciones intempestivas de macrounidades, la búsqueda de una rentabilidad inmediata, etc. (Gravier ha señalado que es preferible el desplazamiento de una industria a un sector urbano ya existente, que la creación de uno nuevo por simple determinación de aquélla de radicarse donde no lo hay: el costo de la infraestructura de vivienda y servicios públicos quintuplica el de la inversión industrial).

1.2. Objetivos y principios del acondicionamiento:

Tres objetivos principales:

- a) Reabsorber los desequilibrios económicos interregionales.
- b) Enfrentar la presión demográfica mediante la creación de fuentes de trabajo.
- c) Reconvertir actividades periclitadas y establecer nuevas estructuras.

Dos principios fundamentales:

- a) Ningún desarrollo económico es consecuencia automática de inversiones promovidas por el poder central o desde el exterior. (Esa es sólo ayuda de "despegue").
- b) El esfuerzo colectivo y decidido de las poblaciones interesadas es fundamental.

En las naciones jóvenes, el esfuerzo deberá intensificarse en la creación de infraestructura de transportes y comunicaciones, y en la descentralización administrativa.

Los grandes objetivos son:

- a) La unidad: la política espacial debe reunir las actividades, integrar al productor y al habitante en comunidades.;
- b) La diversificación. (Evitar especialización masiva ni segregación profesional).
- c) La dimensión óptima (del espacio y de la empresa, en pro de la máxima rentabilidad).
- d) La coherencia (entre los equilibrios fundamentales: inversión y ahorro, equilibrio del empleo, atenuación de la tensión ciudad-campo).
- e) Las estructuras: modificación de instituciones, establecimiento de redes de circulación (transportes, comunicaciones, bancos).

1.3. Niveles del acondicionamiento:

La región es la unidad de base del macro-acondicionamiento. El acondicionador debe considerar las comunicaciones entre las regiones tanto como las obras de equipamiento interregional, cuando actúa a escala nacional. Si actúa a escala regional, debe coordinar eficazmente los microacondicionamientos de las comunas rurales y la programación del desarrollo agrario.

La perspectiva regional crea excepciones: es preferible el empirismo británico a las esclerosadas ataduras jurídicas que traban la acción en otros países. La perspectiva regional exige el trabajo sobre el terreno: una penetración paciente y rigurosa, la compatibilidad con el medio, la existencia de mapas a pequeña y media escala, las estadísticas locales (evolución demográfica, flujos monetarios y de bienes), etc.

1.4. Acondicionamiento y descentralización.

En cierta medida son conceptos equilibrados. Descentralizar no es "repartir" la expansión, sino: implantar actividades complementarias, tornar rentables las actividades existentes, incluso comercializar producciones válidas que están en recesión por falta de suficiente fluidez en el espacio.

Además, la descentralización no es únicamente creadora de polos industriales de promoción. La instalación de ciertas unidades generadoras de actividades puede ser promocional sin tener las características específicas de un polo (fábricas de conserva en zonas de pesquería o de cultivos frutícolas, redes de comercialización de productos agrícolas (supermarkets en Dinamarca y Bretaña) que son unidades motrices polarizantes aun cuando no son industrias).

Los centros de decisión de los polos de desarrollo deben estar integrados geográficamente con ellos. El polo debe crecer con su zona, el acondicionamiento de un territorio no

consiste en beneficiar aún más a la capital política del país.

2. Metodología del acondicionamiento regional:

El acondicionamiento no es un sustituto de la planificación, sino su proyección geográfica. El plan regional debe ser la aplicación del plan nacional dentro de la región.

Su programación se subsume en 4 puntos esenciales:

1. Definición del marco natural (suficiente unidad física y suficiente comunidad de intereses).
2. Definición de un plan general de objetivos a largo plazo (directivas para alcanzarlos, programas de ejecución en relación con las urgencias, determinación de las acciones-clave, o sea más decisivas por su efecto multiplicador).
3. Definición de los métodos y los medios (elección de las instituciones y organismos competentes y adecuados, v.g. entes financieros regionales).
4. Definición de las condiciones de una cooperación activa y permanentes entre las poblaciones y los grupos interesados.

2.1. Elaboración y ejecución de los planes.

La complejidad de los problemas que se plantean a un Estado Moderno exige una información previa minuciosa y completa (recolección de los informes primarios). Este requiere la colaboración interdisciplinaria de especialistas, de la Administración, de los sectores de actividad interesados, de la propia Universidad.

El análisis se efectúa luego en dos planos nacional y regional.

En el plano nacional: análisis de las diversas situaciones regionales, y estudio, a breve y largo plazo, de las diferentes actividades del conjunto regional dentro de una perspectiva

tiva a largo plazo.

En el plano regional: formular las proposiciones de desarrollo regional en relación con el interés nacional, hacer la distinción entre lo deseable y lo posible.

El plan de acondicionamiento territorial no puede apreciarse únicamente en términos contables. La verdadera meta es el Destino de la región, y los criterios de inversión deben basarse en una adecuada prospectiva.

Hemos pasado revista a las opiniones de geógrafos, sociólogos, historiadores, políticos, filósofos, economistas. Dentro de la lógica relatividad del acontecer humano, sumamente complejo, difícil de prever salvo en escasos elementos aparentemente estables, donde también se dan márgenes de repentina variabilidad que trastocan cualquier iniciativa prospectiva, nos ha quedado, firmemente asentado, el concepto o la opinión de la intensa influencia de los factores naturales sobre la acción humana, particularmente sobre aquella parte de la acción del hombre y de la sociedad, referidas a su agrupamiento en Estados, y ala evolución, espíritu y desenvolvimiento de éstos. En definitiva, aún aceptando las teorías geopolíticas, linealmente consideradas, cruza nuestro pensamiento con singular destello la desafiante idea de Perroux: los espacios económicos (esto es, de la actividad más profundamente cotidiana del hombre, aquella que se imprescindible para su supervivencia), no coinciden con los espacios geográficos, los trascienden y por lo tanto mal puede considerarse espacio vital al que sólo implica una extensión, por contigüidad, de las fronteras territoriales. En cambio, en dichos espacios económicos, prevalecen las unidades económicas dominantes, verdaderas avanzadas de penetración y control político por parte de los países más avanzados. Dentro de la actual economía generalizada (con digno reflejo de la actual política planetaria), tales circunstancias deben promover y cimentar la Integración de los países,

antes que sus pugnas mutuamente absorbtivas. Pero, aquí, ya nos hallamos en el principio de otro tema, de neto carácter político.

PARTE II - EL DESARROLLO ECONOMICO:

CAPITULO 4: LA IDEA DEL PROGRESO O DESARROLLO A TRAVES DE LA HISTORIA.

El interés de los pensadores sociales para explicarse la evolución y cambios en la vida de las sociedades humanas viene de muy antigua data. Aun antes de la aparición de un sistema científico denominado "economía" y mucho antes de que los cambios deseables en las perspectivas del bienestar humano se denominaran concretamente como "desarrollo económico", los historiadores, los filósofos políticos, los filósofos sociales, se interrogaron acerca del origen y meta de la sociedad humana, de sus agrupaciones circunstanciales o estables (pueblos, naciones), de sus etapas e volutivas, formas características y perspectivas funcionales. En particular, entrevieron distintas alternativas del devenir social; en efecto, la evolución de una sociedad puede caracterizarse por su progreso, con lo que tendríamos el "desarrollo", pero también puede existir una notable estabilidad durante largo tiempo en la misma, e, incluso, no es descartable la hipótesis de un retroceso social.

Los más antiguos pensadores de que tiene conciencia la historia, escrita, los griegos, precisamente trabajaron con la hipótesis de un retroceso, o sea, del desarrollo regresivo (cf. Oreste Popescu (12)), Hesiodo, Homero, Polibio y el romano Seneca, se refirieron a la decadencia de la sociedad humana a partir de una edad de oro, y, entre ellos, Polibio analizó extensamente el proceso histórico de las instituciones políticas, caracterizándolo por un desarrollo cíclico. Catorce siglos después, Abenjaldun transfirió tales características al desarrollo de todas las instituciones sociales; dos siglos más tarde, Juan Bautista Vico lo refería a todos los sectores de la vida humana, lo que extendió Johann Gottfried Herder a todas las áreas del globo, en las que el Oriente hubiera representado la infancia, Egipto la juventud, Grecia la adolescen-

cia y Roma la madurez y vejez, recomenzando luego el ciclo (En nuestros días, André Piettre (33) caracteriza, en cambio, a cada sociedad por un proceso totalizador, en el que se dan las sucesivas etapas de infancia, madurez y senilidad. En general, para él se configura la etapa de desorganización social cuando un elemento disociador proveniente de las clases más bajas arrebatada a las viejas élites el poder, al anquilosarse éstas en un Estatismo quietista).

El orden y estabilidad de la época medieval, no constituyó acicate para que se investigara acerca de la evolución de la sociedad humana. Por el contrario, su propio "estado estacionario" era la mejor garantía de un sistema humanístico que prevalecía sobre apetitos individuales, al no existir como alternativa, posibilidades técnicas de lograr un incremento sustancial de los bienes a repartir, en el corto plazo.

El mundo medieval, impactado por modificaciones políticas, sociales y económicas, da paso a un orden distinto, en el cual las consideraciones crematísticas pasan a primer plano. En tal circunstancia histórica, nace la doctrina o apreciación "económica", primer elemento para una consideración sistemática de problemas de desarrollo social. Como explica Stavenhagen (34), la economía política tiene dos raíces: los conceptos de los filósofos y las experiencias de los hombres prácticos en la vida económica (políticos, funcionarios, comerciantes). Si hasta la Edad Media, los filósofos analizaron las cuestiones económicas como un "deber ser", hacia la segunda mitad del siglo XVI, con el advenimiento del "mercantilismo", la discusión se orienta significativamente hacia cuestiones prácticas contemporáneas.

Las opiniones desarrolladas por los teóricos de la etapa mercantilista (puesto que no se trató de una teoría, sino de una serie de apreciaciones de política económica, que reflejaban la situación y expectativas de los políticos, funciona-

rios y hombres de negocios de la época, en los países más avanzados de Occidente), fueron influidas, naturalmente, por la nueva situación política, económica y social en sus países. Como dice Roll (35): "todo estudio de la teoría mercantilista debe ir precedido de una exposición de los cambios que condujeron desde la economía feudal particularista hasta el desarrollo del comercio entre estados-naciones grandes, ricos y poderosos". La aparición de los estados nacionales -que a un tiempo procuraron suprimir el particularismo feudal y el universalismo de la Iglesia-, problemas de la naturaleza y de la sociedad, las invenciones, la revolución geográfica, la revolución agrícola con su secuela de despoblamiento rural y de hacinamiento urbano, el deterioro económico de los señores y su progresivo endeudamiento hacia los burgueses urbanos, la revalorización del tiempo (Erich Fromm (23) narra los cambios psicológicos que acompañaron al advenimiento del capitalismo, el espíritu de desasosiego y el nuevo concepto del tiempo, en el sentido moderno: A partir del siglo XVI las campanas de Nuremberg empiezan a tocar también los cuartos de hora), el crecimiento del comercio y la destrucción de las economías de subsistencia, y otras modificaciones que acompañaron a las comentadas, dan por resultado un interés mayor por la riqueza y la aceleración de la actividad económica. En esta etapa histórica, quienes procuran fundamentar teóricamente y a la vez proporcionar una guía práctica, a la acción económica de las respectivas naciones, manifiestan una clara tendencia a considerar factible el progreso económico. Claro que ven en el tal progreso el de la respectiva élite que conduce al proceso político o económico nacional, la creación de un "excedente económico" no tiene por objeto la apropiación para el bienestar de "toda" la población del país, sino solamente el basamento de condiciones de expansión, preferentemente política, del mismo, considerando antes que nada el conjunto de creencias, principios y ambiciones de quienes detentan el poder en él.

Así, se preconiza la industrialización de la nación, la exportación por valores mayores que los importados, la reserva del oro para las necesidades internas, el monopolio del comercio como privilegio que resguardara el potencial de las empresas nacionales y les permitiera una mejor defensa de los intereses nacionales (sic), el coloniaje como medio de asegurar la trascendencia de dichos privilegios comerciales hacia tierras que constituyeran mercados económicos, al par que ampliaban las fronteras políticas, etc. Aun cuando los epígonos del mercantilismo pretendieron justificar sus intereses económicos, se trata probablemente de la primera estructuración ideológica que, fundiendo admirablemente consideraciones económicas y políticas, pudiera tener significativa influencia, de ser investigada más a fondo, sobre las modernas teorías del crecimiento económico de los países subdesarrollados.

La intervención del Estado era una parte esencial de la doctrina mercantilista. De este modo se fortalecía a la nación contra la amenaza exterior, tanto como se eliminaban los resabios particularistas feudales en el orden interno. Si bien las opiniones mercantilistas se originaron en las necesidades del capitalismo comercial de la época, fomentaron el crecimiento del Estado —criatura de intereses comerciales en pugna, al que procuraban utilizar en provecho exclusivo, al decir de Roll—, y esta interacción preparó el advenimiento del capitalismo industrial moderno. Como reitera Leckachman (36): "Schmoller, durante el siglo XIX, y Heckscher, en el XX, destacaron la fisonomía del edificio estatal del mercantilismo, sus esfuerzos concentrados en la creación de sociedades nacionales unificadas apartadas de las soberanías de la época celosamente reñidas entre sí. A principios de este siglo, Sombart consideraba que la clave para llegar a la comprensión del mercantilismo era el concepto de "poder": los mercantilistas buscan, sobre todas las cosas, ampliar su contralor sobre los seres humanos y sus actos".

La firmeza en el contralor político y la búsqueda sistemática, mediante el comercio exterior, la industrialización, el proteccionismo, de un excedente económico, caracterizan el edificio contemporáneo exigido por los mercantilistas para asegurar una futura expansión de sus países, que no cuantifican, más sobreentienden. Antonio Serra (citado por Koll) señala los medios para el desarrollo de un país, -con seguridad el propio (Italia)- no precisamente bien dotado por la Naturaleza con la posesión de ricas minas de metales preciosos: industrialización para proveer de un superávit de exportación, suficiente población para proporcionar mano de obra a aquélla, adecuada situación geográfica que favoreciera el comercio internacional, protegido por el soberano. No se piensa en el consumo, ni en las necesidades de la masa proveedora de dicha mano de obra. La riqueza del país está constituida por el tesoro del soberano y el capital de sus empresas.

Un elemento fundamental en las construcciones mercantilistas, que guarda relación con las modernas teorías del desarrollo, era su posición frente a la cuestión de la población. Los autores mercantilistas estimaban el producto social total como directamente relacionado con la masa laboral, por lo que manifestaron que un incremento de población era un medio claro de aumentar la renta bruta anual de su país, y con ello el poder del Estado. Así, subrayaron la necesidad de atender a la creación de un "capital humano", y reputaron como obligación colectiva el reclutamiento y adiestramiento de una masa laboral calificada (cf. Bert Hoselitz (37)), considerando, en general, que el crecimiento de la población era un elemento fundamental para el desarrollo económico, al contrario de las actuales tendencias a considerarlo como un freno para el avance de las naciones subdesarrolladas.

Así, podemos considerar al sistema mercantilista como "el promotor de la era del desarrollo en el sentido moderno de la palabra", y a su doctrina como "la primera doctrina de cre-

cimiento de los países en vías de desarrollo" (cf. Popescu, op. cit.) para los cuales, "un examen más minucioso de los escritos mercantilistas sería susceptible de transformarse en una labor de gran utilidad" (cf. Roselitz, op.cit.). Por otra parte, los mercantilistas no solamente toman en cuenta "factores económicos" para el desarrollo (comercio exterior, industrialización, expansión dineraria, laboriosidad y "quántum" de la población, protección aduanera, controles internos aunque con cierto libre cambio interior), sino que requieren, para formalizar la transición socio-económica, un arsenal de condiciones institucionales o factores "extra-económicos" de desarrollo (forma de gobierno, orden público, libertad civil, garantías políticas, estabilidad de las leyes). No olvidemos que la época de Mun, Child, Malynes, etc., es también la de John Locke. Como dijo Serra, citado por Popescu, (op. cit.): "Ningún país puede prosperar cuando cada gobierno (local) puede promulgar leyes nuevas...un orden y una legislación secular influyen sobre el bienestar público".

Después de los mercantilistas, impulsores del desarrollo de las economías nacionales (al menos, de las propias, dado que tenían estricta conciencia de que lo que unas ganaban era pura pérdida para las que con ellas competían, lo que se explica por tratarse de una época aún no asombrada por las conquistas de la técnica, que ampliaron la productividad del esfuerzo humano en eras posteriores), el advenimiento del capitalismo industrial y su difusión intercontinental motiva la aparición de los economistas clásicos: Adam Smith, David Ricardo, Thomas Malthus, John Stuart Mill, y otros. Interesados fundamentalmente en cuestiones que hoy llamamos de "microeconomía" - o sea, de la economía aplicada al desenvolvimiento de la empresa comercial individual-, y preocupados por ciertos signos de su época que confundieron con tendencias definitivas de la economía, sustituyen la idea de desarrollo de sus antecesores por la de un "estado estacionario". La teoría del fondo de salarios, la teoría de saturación de las satisfacciones, el principio de la productividad declinante, de

irreal estabilidad socioeconómica, apto para impedir una redistribución de ingresos que afectara la propiedad de la élite encumbrada en la cima del poder social (como dice Grunar Myrdal: "los economistas al hablar en nombre de su ciencia estaban ventilando puntos de vista respecto de lo que consideraban socialmente imperativo)").

En cierto modo, Smith, transición entre las teorías mercantilistas y las de sus continuadores clásicos, no representó aún el pesimismo que caracterizó a éstas. Para él, el desarrollo económico (recordemos que su obra trataba de la "riqueza de las naciones") era impulsado por la acumulación de capital y la división del trabajo. A su vez, ésta estaba limitada por la extensión del mercado. (hasta aquí, su teoría reconoce raíces mercantilistas: excedente económico en manos de la élite impulsora de la expansión, importancia de la población, industrialización o sea especificidad en el trabajo social). Pero aquí apunta la diferencia el desarrollo es espontáneo, no producto del esfuerzo de los hombres: "La economía crece como un árbol", y "una mano invisible guía el accionar económico humano". Si todo está en manos de la Providencia, puede estudiarse lo general a través de lo particular, de ahí el ahinco con que se entrega al análisis microeconómico (cf. Benjamín Cornejo (38)).

Malthus y Ricardo parecen descartar la benignidad de tal Providencia. Para ellos, la acumulación y el ahorro crecen en la medida en que la tasa de beneficio los aliente; ello motivará el aumento de los salarios reales, y con ellos, el de la población. La necesidad de recurrir a tierras inferiores, y los rendimientos decrecientes, rebajarán el producto marginal de trabajo y del capital. Decrecerán los salarios reales -aunque no los nominales, que crecerán, origen de la inflación- pero aumentarán los precios, volverán los salarios a nivel de subsistencia, la población dejará de crecer. Como el alza de los salarios nominales será a expensas del beneficio, se reducirá la acumulación, y la menor tasa de beneficio eliminará el aliciente pa

ra acumular. Así se llega al "estado estacionario".

Así, la idea de progreso continuo de Adam Smith, revierte en Ricardo y sus seguidores en la seguridad de una economía "stagnante" a largo plazo. Ahora bien, se trata de teorías construidas en países que, ya en esa época eran avanzados respecto de quienes les rodeaban. Esto es, se trata de una construcción acerca de las probabilidades de crecimiento de una economía ya desarrollada. Más adelante, repararemos en qué otros aportes, en cambio, pueden ser útiles para las naciones que en este siglo enfrentan el dilema de su desarrollo.

Consecuentes con su sistema, con esa teoría del "programa económico" que remataba en la negación del mismo, en la paralización, en el estacionamiento..., los clásicos pudieron alinear, entre sus exponentes, la lúgubre teoría malthusiana del crecimiento dispar entre población (geométrico) y subsistencias (aritmético), en pro de la obtención de un equilibrio minimizante que facilitara el control de una economía expuesta a tal bajo vuelo. Ya en su época, Godwin remarcó las posibilidades de la técnica (se refirió concretamente a la química, como productora de alimentos) para desalentar tan tristes presagios, en tanto Marx, formado en la misma escuela liberal que los clásicos, pero utilizando el análisis económico sólo para fundamentar una teoría de la historia, afirmó también el resultado final de la época capitalista, aunque no de la especie humana. (Esto es, pretendió con su teoría señalar la seguridad de la decadencia del sistema social y económico en que se hallaba inmerso, pero no considerándolo como meta del desenvolvimiento social) como los clásicos), creyó que tal estado estacionario sería reemplazado por una utópica sociedad colectivista. Expresión de anhelos más que sistema coherente, su doctrina trascendió como bandera de reivindicaciones políticas -si bien mal digerida por quienes se arrogaron patente de discípulos-, pero no constituye antecedente teórico útil para una moderna política de desarrollo.

En la última parte del siglo XIX, la escuela histórica alemana reacciona contra las teorías de los clásicos, y, a veces con empirismo, procura crear un sistema doctrinario apropiado a las necesidades de progreso de su país. Fueron sumamente importantes sus afirmaciones acerca de que el desarrollo económico secular se manifiesta en cambios en todo el orden económico, tanto como la de que, en todos los casos, los caminos de tal desarrollo eran distintos según los países y las épocas en que se recorrían. Teorías elaboradas en un país "en vías de desarrollo", las mismas son tanto más interesantes para el caso contemporáneo que cualesquiera otras recetas que reparasen más bien en la tesitura asumida por países avanzados para preservar su crecimiento, no ya para iniciar el mismo.

Entre los aportes de la escuela histórica alemana, se destaca el de Federico List. Preconizó un Estado fuerte en una nación unificada (para lo cual era menester abolir tasas y aduanas internas, crear medios de transporte y comunicación, unificar la imposición), un Estado que no era la suma de los individuos sino un organismo más grande y distinto a ellos (concepción que entronca con la más pura tradición germánica); abogó por la creación de fuertes industrias y la protección de las mismas mediante aranceles destinados a constituir suficiente barrera para los artículos externos, y una libertad interna compatible con la solidaridad requerida para afrontar los mencionados destinos. Para List la prosperidad de una nación se mide por el desarrollo de sus fuerzas productivas: las instituciones oficiales, la ciencia, las artes, la religión, la moral, el nivel intelectual y la educación, la legislación, la soberanía. Es decir, que, además de la creación de un poder económico que fundamente la expansión, se trata de insuflar a todas las manifestaciones de la actividad humana en la nación, el llamado "espíritu del siglo". O sea, desarrollo con cambio institucional.

En su análisis de la evolución de la sociedad y de sus manifestaciones económicas, List estableció una sucesión de sis

temas que remataban en la etapa de "economía manufacturera-agrícola-comercial", vale decir, en una economía totalmente integrada, fundamento de un país que podía bastarse a sí mismo, o, al menos, ser suficientemente fuerte frente a los demás. Encontramos, en consecuencia, en las teorías de este pensador, la aproximación más cabal a las actuales corrientes del pensamiento inter-disciplinario que interpretan al desarrollo como una secuencia acumulativa integrada no solamente por cambios económicos sino también sociales e institucionales, por la creación de una mística en pro del mismo en el seno del pueblo correspondiente a la nación que procura desarrollarse, por la apelación a métodos de industrialización, pero, no obstante, ajustados a la situación, condiciones e idiosincracia de los recursos naturales y humanos del país en el cual se acomete tal transformación.

Con posterioridad, otros aportes se suman a la sucesión de teorías acerca del desenvolvimiento social y económico de la humanidad, y de los países en particular. Max Weber y Werner Sombart analizan la efectiva evolución histórica operada en Occidente, y apenal a elementos no económicos para fundamentar la misma: la ética protestante (calvinista) para el primero, el papel de los judíos para el segundo, titulan en cada caso un vasto esfuerzo tendiente a mostrar características de personalidades marginales que procuran con un cambio social equilibrar su poder económico con un futuro prestigio social o bien con el ejercicio del poder. Alvin Hansen insiste en las teorías de los clásicos y lleva a su expresión más atildada los modelos sobre economía estacionaria. John Maynard Keynes descubre un arsenal de medios de política económica para preservar la evolución indefinida (en todo caso, la estabilización) del sistema capitalista industrial contemporáneo.

ESQUEMA ANALITICO DE KEYNES:

Keynes distingue como DETERMINANTES DEL SISTEMA ECONOMICO:

- a. ciertas CONDICIONES AMBIENTALES que se dan por conoci-

das (presuponen la configuración del medio físico y social en que se desenvuelve el mencionado sistema económico).

- 1 - cantidad y calidad de la mano de obra existente.
- 2 - cantidad y calidad del equipo de capital disponible.
- 3 - estado del desarrollo tecnológico.
- 4 - el grado de competitividad económica.
- 5 - gustos y hábitos de los consumidores.
- 6 - "desutilidad" del trabajo (sacrificio que importa su realización).
- 7 - estructura social.

b. ciertas VARIABLES INDEPENDIENTES

- 1 - propensión psicológica a consumir.
- 2 - eficacia marginal del capital (depende del costo de los bienes de capital y de las expectativas económicas)
- 3 - cantidad de dinero en circulación.
- 4 - preferencia por la liquidez.
(3 y 4 determinan la Tasa de interés, y de su comparación con 2 surge el Nivel de Inversiones).

c. dos VARIABLES DEPENDIENTES

- 1 - Volumen de Empleo.
- 2 - Magnitud del Ingreso Nacional
(ambos determinan el nivel de la DEMANDA EFECTIVA de la comunidad)
(si disminuye la propensión a consumir y el nivel de las inversiones, o cualquiera de ambos, disminuye la demanda efectiva, debido al deterioro de la ocupación y del ingreso.
El consumo y la inversión son elementos dinámicos para la evolución económica. Recordar que el MULTIPLICADOR se basa en incrementos de inversión que generan aumentos multiplicados del ingreso nacio-

nal, y a su vez el ACELERADOR se debe a incrementos en el consumo que obligan a aumentos de la inversión).

La solución propiciada por Keynes es la de ESTIMULAR INDEFINIDAMENTE LAS INVERSIONES, a través de:

- a. política monetaria: que haga descender gradualmente la tasa de interés (lo cual hace estimular las inversiones al aumentar la E.M.C.)
- b. Política impositiva: fuerte impuesto a las herencias, para incrementar la propensión al consumo.
- c. Política de inversiones por el Estado: llegar hasta la socialización de las inversiones.

Pretende lograr:

la ocupación plena y una más igualitaria distribución de la riqueza y de los ingresos. Entiende que la sincronización de las políticas económicas nacionales favorecería la armonía internacional.

Joseph Schumpeter infiere en el empresario innovador un factor dinámico para el desarrollo económico, si bien finalmente cae en el mismo ^{arrec} que los clásicos, y, como Marx, considera inevitable la debacle final del capitalismo.

Ya en nuestros días, los postkeynesianos procuran asentar una teoría del crecimiento equilibrado, en tanto la imaginación de otros economistas halla en el crecimiento desequilibrado la fuente de un desarrollo autosustentado, y, sobre todo, más eficaz para el despegue de los retrasados países de la era actual. Finalmente, una corriente influida por sociólogos y por historiadores, encuentra economistas -tanto radicados en países en vía de desarrollo, como incluso en países desarrollados, v.g. en Francia- que habilitan una visión coherente y sistemática del desarrollo socio-económico, y del modo más deseable de su instrumentación contemporánea.

Queda en claro, en consecuencia, que la preocupación por lo que ahora se denomina "Desarrollo Económico", no es actual, sino que motivó la inquietud de los pensadores sociales y políticos desde hace siglos. Acudimos, finalmente, a la interpretación de tres autores: un político, un sociólogo y un economista, para fijar este concepto de continuidad.

Charles Vereker (39), profesor de ciencias sociales y políticas en Inglaterra, construye su tesis a partir de una interpretación de los objetivos más concretos, tenidos en cuenta por los críticos como por los prácticos, en cada época, respecto de la suerte de las naciones y su idea de la sociedad universal. Así, desgrana sucesivamente las etapas que denomina: La justicia, La paz y el orden, Los derechos, La felicidad, El progreso, La libertad. La idea de desarrollo ya campea a partir de la época en que los hombres empiezan a interrogarse sobre la deseabilidad de la "felicidad".

Cita a Hobbes cuando afirma que "el éxito continuo en la obtención de aquellas cosas que un hombre desea de tiempo en tiempo, es decir, su continua prosperidad, es lo que los hombres llaman Felicidad". Hobbes abandona ya la noción de San Agustín de que tal felicidad, efímera, tan sólo representa la incierta y temporaria paz del deseo satisfecho en este mundo, sólo un preludio de las alegrías extraterrestres futuras. En una época en que el desarrollo de los estudios científicos estimula el raciocinio frío, los pensadores más distinguidos (Hobbes, Hume, Locke, Maquiavelo, etc.), reflexionan sobre las circunstancias del agrupamiento humano, la necesidad de organización del mismo en torno al fenómeno del poder, y de la conducción más efectiva de la sociedad por élites que promuevan la evolución de la sociedad. Por entonces (1760), Salvador Beccaria, inspirado en Helvecio y en quien bebió su inspiración luego Bentham, define la utilidad pública como el logro de "la mayor felicidad para el mayor número".

Si tal es la meta de la sociedad, es innegable para esos ensadores, y, sobre todo, para los que recogen su iniciativa, que la sociedad ha recorrido un largo camino evolutivo, que sólo puede interpretarse en términos de "progreso". Los observadores de fines del siglo XVIII y del siglo XIX tratan de describir el desarrollo inteligible de la sociedad humana a través de los períodos sucesivos de la historia. La doctrina del progreso se inspiró parcialmente en la concepción cristiana de la historia providencial, y compartió con los reformadores revolucionarios, como Rousseau y Marx, su celo moral por mejorar o superar las constituciones y las prácticas políticas de la sociedad contemporánea. Pero su espíritu era totalmente secular y buscaba la perfección como un atributo de la posteridad, y la futura revolución social debía ser no tanto la creación de la voluntad racional como el subproducto del intelecto ilustrado.

Como sigue afirmando Vereker, la idea de que los acontecimientos históricos pueden interpretarse como si exhibieran un significado y un propósito, y no como una mera sucesión, era familiar a los europeos en virtud de su herencia cristiana.

Condorcet declara que el estudio de la historia suministra "las más vigorosas razones para creer que la naturaleza no ha puesto límites a nuestras esperanzas", esperanzas de mejoramiento indefinido de las condiciones de este mundo, se entiende. A su vez, Saint-Simon preconiza el bienestar como verdadera prueba del progreso. El positivismo de Comte, el evolucionismo de Spencer, continúa esta tesitura, y preparan el terreno para una nueva modificación en la interpretación generalizada: la de que la libertad es requisito y premio a tal progreso.

El testimonio de un sociólogo (Hoselitz, op.cit.) es consecuente en la afirmación de los antecedentes a las actuales teorías. Afirma que las teorías económicas han surgido en el pasado como reacción a problemas de índole práctica que aparecieron en el campo social y económico y que requerían una solución. Así,

clasifica en tres periodos la historia del pensamiento económico, anexo a la cuestión del progreso o del desarrollo: a) el periodo de la industrialización inicial de Europa, coincidente con la época del pensamiento mercantilista (al que ya nos hemos referido), b) el periodo de la revolución industrial en Inglaterra (1775 a 1832), que coincide con las teorías de los clásicos (Smith, Ricardo, etc.) también analizadas más adelante en cuanto a su aporte a la teoría del desenvolvimiento social; c) el periodo que nace a mediados del siglo XIX, cuando otros países continúan la revolución industrial inglesa, y donde nace, en Alemania, el más retrasado de aquéllos, una escuela económica, que, tal vez inferior a la clásica en bagaje teórico, da no obstante particular énfasis a los problemas de desarrollo secular (a lo que nos hemos referido al tratar de la escuela histórica y de Federico List).

Finalmente, un economista holandés, L.J. Zimmerman (46), se refiere al hecho de que el término "zona económicamente subdesarrollada" es relativamente reciente, y fue utilizado por las Naciones Unidas enseguida después de la última guerra mundial, reemplazando términos anteriores (zonas coloniales, zonas atrasadas), de una época donde más bien solía hablarse del "progreso de la sociedad". Lo califica de término útil políticamente, aunque sumamente confuso en economía, y traza un panorama histórico acerca del pensamiento económico especialmente referido a los problemas del progreso, o del crecimiento, o del desarrollo (términos frecuentemente utilizados como sinónimos, o bien contrapuestos según la sutileza de análisis del observador de turno).

Más o menos arbitrariamente, Zimmerman toma tres etapas situadas: antes de 1830, entre esta fecha y 1930, y la final desde la última designada hasta nuestros días. En el periodo que precedió a 1830 —época clásica— los economistas indagaron sobre la naturaleza y las causas de la pobreza de las naciones, su economía fue "truculenta", y les preocupó habida cuenta de los dogmas económicos a que rendían pleitesía (rendimiento decreciente

de la tierra, tendencia a la baja de los beneficios, fondo estabilizado de remuneraciones), la posible falta de alimentos con que subvenir a la vida de una población con tendencia creciente. En cambio, entre 1830 y 1930, la creencia en el progreso económico fue tan grande, que la teoría económica ya no lo analizó, sino lo tomó como postulado, como punto de partida inminente, para sus especulaciones. La distinta actitud de unos y otros se basa en fundamentos, para cada época, sumamente serios: así todos los filósofos de la Europa Occidental pensaron, durante siglos, que la cultura y riqueza de la antigua Roma podrían tal vez alcanzarse pero nunca superarse (Rostovtzeff (41) analizó la economía de Roma, y evaluó que su riqueza recién fue superada por Europa Occidental y EE.UU. en los siglos XIX y XXI). Además, hasta 1800, la economía europea era predominantemente agraria, y el campesino medio utilizaba técnicas de producción que no variaban desde hacía por lo menos diez siglos. Recién en la segunda mitad del siglo XIX, los pensadores se persuadieron de que, por encima de la economía agrícola y pastoral, la economía comercial y la industrial representaban estudios de progreso (recordemos que los fisiócratas consideraban que sólo la tierra era productora de riquezas, y que los oficios industriales eran parasitarios. Claro que, como desentraña Stark (42), los "industriales" de esa época eran los sombrereros, orfebres, sastres, etc., de la corte real, con razón mirados más bien despreciativamente en cuanto probables productores de riqueza por parte de los pensadores sociales contemporáneos).

Hacia 1830, Macaulay insiste en que no hay razones para sostener una involución en el desarrollo social, sino lo contrario. Comte y Saint Simon postulan la idea de progreso, tanto del conocimiento científico como de la sociedad, y, además, la revolución agrícola y la de los transportes precipita una aceptación más común de las posibilidades de mejoramiento terreno de la vida humana. Quienes vienen después, acendran en el conjunto la fe y la confianza en el cambio continuo (esencia de la

dinámica capitalista) y por ende en el progreso económico. Incluso Marx, que vaticina el marchitamiento del sistema capitalista, lo considera como lógico dentro de una secuencia histórica, donde, a su vez, tal sistema sería reemplazado por otro que implicara un progreso, tanto del modo de utilización de las fuerzas productivas y del aprovechamiento de los recursos naturales, como del tipo de distribución que permitiera una más justa apropiación por el conjunto de los bienes producidos.

Hacia 1930, un mundo deteriorado por la guerra y conflictuado por las tensiones que generan los impulsos autárquicos de los países, en lo interno, contra la agresividad comercial en los mercados, en su política externa, orienta a los economistas a retornar a una visión pesimista que retrotrae a los clásicos. Para Keynes, el siglo XIX asistió a un progreso constante en virtud del crecimiento de la población, el aumento de las inversiones, la apertura de tierras nuevas, el estado general de confianza en tal evolución, que prohió una tasa de eficiencia marginal del capital lo suficientemente atractiva como para realizando grandes inversiones, lograr una alta ocupación, compatible con remuneraciones razonables a los prestatarios del capital a los hombres de empresa (la tasa de interés). Pero que la época actual (en que esboza sus teorías), corresponde a una eficiencia marginal del capital igual a cero, a consecuencia de la acumulación constante de capital y la falta de innovaciones (las innovaciones que constituyen el factor exógeno requerido por Schumpeter para la realización del progreso económico).

En la época actual, aun reconociendo los economistas que la eficiencia marginal del capital puede ser muy alta en las naciones que no han alcanzado todavía su desarrollo, factores institucionales, políticos, psicológicos, se oponen -en esas naciones como en las más ricas- a la aplicación consecuente y organizada del capital para la realización de proyectos de inversión que generen el desarrollo. Se lo llame desarrollo o progreso, o

con cualquier otro nombre, el concepto es antiguo, la pasión es renovada, y los problemas parecen no alcanzar su definitiva elucidadación, a pesar del paso de los siglos, y de la admiración que despierta el intenso equipamiento técnico de la raza humana a lo largo de su transcurso.

CAPITULO 5: TEORIAS SOBRE EL SUBDESARROLLO Y LA TRANSICION
HACIA EL DESARROLLO:

El énfasis otorgado en las últimas décadas al problema del subdesarrollo, reconoce motivos originarios de carácter eminentemente político. Fue la actitud de las grandes naciones, hacia el fin de la última guerra mundial, la que revalorizó la cuestión, y, procurando un equilibrio económico que les garantizara mercados, tanto como un orden jurídico no excesivamente afectado por disparidades que provocaran conflictos, se interesaron en forma decidida por el análisis de estas cuestiones, así como de los medios más adecuados para su solución.

Naturalmente, viniendo de dichos países, las primeras inquietudes, y siendo ellos los que mayor posibilidad tenían de costear las investigaciones de los expertos, las teorías se caracterizaron durante mucho tiempo por la pretensión de asimilar, para los países necesitados de progreso socioeconómico, las recetas exitosas de aquéllos que ya habían alcanzado una etapa superior.

Ello ha procurado no pocas catástrofes, tanto a nivel empírico como intelectual, provocando, a su vez, la reacción de las corrientes innovadoras del pensamiento, provenientes no sólo de los países interesados, sino, en muchos casos, de algunos de los países avanzados -aunque, sintomáticamente, en tiempos de marginalidad de éstos, caso de los pensadores franceses que desarrollaron las teorías perrouxianas en los años 50-, que se han esforzado por brindar soluciones nuevas a problemas distintos.

En algunos casos, se ha insistido en procurar un acercamiento de la situación de los países actualmente subdesarrollados con la existente, antes de su modernización, en Japón, o en la Alemania del siglo XIX, o en la Rusia de los albores del presente siglo, o se tomaron en cuenta casos límite como Israel.

Por otra parte, no es sencillo asimilar esquemas más o menos rígidamente enmarcados, a situaciones tan disímiles, y a un espacio tan vasto, como el constituido actualmente por tres continentes: Asia, Africa y América Latina, sin olvidar que, también en los restantes, coexisten zonas deprimidas con las más avanzadas (incluso en EE.UU., donde ni su Sur ni su Noroeste tienen la gallardía de su Este, por ejemplo, y para los que se instrumentan anualmente planes de "desarrollo").

Dentro de la actual problemática del desarrollo, planes a nivel nacional, regional y mundial, coexisten para procurar un alivio en la situación de masas sumergidas y pueblos olvidados. Cuando consideraciones de orden político priman sobre las de la solidaridad humana, y, frecuentemente, el esfuerzo mancomunado, interno y exterior a los países considerados, es, a sabiendas, rigurosamente exiguo como para no revestir, de ninguna manera, más que las condiciones de un paliativo, más para "parecerlo" que para "serlo", se levantan voces autorizadas que procuran acendrar la preocupación por el problema crucial del siglo en los estados habilitados para proporcionar soluciones reales: como recientemente, en sus encíclicas como en sus actos concretos (ayuda a Colombia, v.g.), S.S. Pablo VI, que ha recordado a otros estadistas, con muchos más recursos, sus deberes hacia la Humanidad.

Internémonos, ahora, en una indagación objetiva acerca de las características del subdesarrollo, como paso previo para apreciar las posibilidades de su cancelación, a nivel mundial como nacional.

a) Concepto del Sub-desarrollo: En primer lugar, se trata de una apreciación relativa, pues se basa en la comparación entre la situación de dos países determinados, uno de los cuales se supone -para el estado actual de la técnica y de los conocimientos científicos- desarrollado. Además, implica un juicio de valor: es subdesarrollado económicamente, pero: tam-

- 147
3. bién lo será en otros aspectos de la cultura? Por ejemplo, una sociedad perimida, con distintas escalas de valores, con una visión más humanística aunque con menos recursos técnicos, se ría justo mencionarla como subdesarrollada?

En líneas generales, se parte de la presunción de que las condiciones de la actual sociedad occidental, capitalista, son deseables para cualquier país del mundo, y que son actualmente subdesarrollados todos aquellos que no logran un nivel de producto, o de ingreso, o de producto o ingreso per-cápita, aproximadamente similar a los que rigen en el selecto grupo de naciones más adelantadas (EE.UU., Europa Occidental, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Japón). Si, además, rigen condiciones sociales o institucionales más o menos diferentes a las de aquéllos, se insiste en que las mismas representan "obstáculos al desarrollo", y se estipula la necesidad de su resolución a fin de solventar el mismo.

Inclusive, constituyendo algunos países de economía llamada colectivista, por sus índices de producto o ingreso, exponentes de "desarrollo", si bien no son designados como arquetipos para la emulación de los denominados subdesarrollados, tampoco se acentúan las diferencias de orden político o económico con aquéllos donde rige la ley de acumulación de capital a nivel privado. Vale decir, son ignorados en cuanto a si resultan o no alternativas para el desarrollo de tipo occidental preconizado para el voluminoso sector de países no avanzados.

De tal suerte, dentro de la frondosa literatura sobre el subdesarrollo, a efectos de lograr una ubicación más estricta en la realidad del mismo, apelamos, en este trabajo, a ubicar análisis desprovistos de la carga etnocentrista de los provenientes de países desarrollados, y nos parece, por ende, adecuado para el caso general (no el latinoamericano, ni el argentino en sentido estricto, para los que apelaremos a otros

4. ejemplos), el estudio de ELIAS GANNAGE, ya ya advertido en el capítulo 3 (32).

Gannagé es un discípulo de FRANCOIS FERROUX, quien ha aplicado, en los últimos años, ingeniosas construcciones intelectuales a la percepción de la realidad económica. (Las principales líneas del pensamiento perrouxiano fueron ya expresadas en el Capítulo 3, pero las resumiremos en un contexto brevísimo, a fin de dar pie, a su vez, a la construcción de Gannagé).

Para Perroux, el desarrollo no se reparte en forma uniforme sobre el espacio geográfico. Por el contrario, en puntos determinados del mismo, en virtud de circunstancias autónomas (existencia de una urbanización previa, o de condiciones ideales para el ejercicio de una actividad mercantil, o industrial, o la existencia de fuentes de recursos para ésta, etc.), se entroniza un conjunto de actividades económicas eslabonadas (en lo posible entre sí, aunque no debe ser, por fuerza, en forma integral, dado que siempre existe la apelación al recurso externo, y es mejor así para el propio crecimiento de la agrupación), generando un "polo de desarrollo". En el seno de este punto nodal o eje de la actividad económica, "industrias motrices" (o actividades motrices, según amplía ANDRE HILLION ,su discípulo, para quien también revisten tal circunstancia las grandes redes comerciales que impulsan el desarrollo de una región), estimulan la expansión económica del centro así considerado, movilizándolo a las otras, denominadas "industrias movidas". En general, para Perroux, si bien tales centros o polos de desarrollo pueden estructurarse en cualquier país, y ser varios en el mismo, sea éste desarrollado o no, revisten particular importancia los polos generados en los países más avanzados, puesto que las industrias motrices de éstos devienen "economías dominantes" que, al repetirse en otros puntos del globo, estimulan la subordinación de los polos entronizados en países

5. distintos del originario, hacia los que, provenientes de éste, impulsaron tal radicación.

El concepto de Perroux se refuerza con su noción de los "espacios económicos", entendidos éstos, por ampliación del concepto del matemático Fréchet, y por contrario a los meros espacios geográficos, que denomina triviales (geonómicos), como "espacios homogéneos", "espacios campos de fuerzas" o "polarizados", y "espacios-plan". Priva en su determinación la efectiva relación económica entre los componentes de los mismos, cualquiera ^{sea} su ubicación relativa en el mapa. De tal suerte, una economía polarizada no tiene porqué constreñirse a su aparente aglomeración territorial, sino que también está constituida por las empresas o economías radicadas en otros territorios, interesando, más bien, cuál es el centro de decisión del conjunto, y si éste está radicado externamente al área considerada Oy, particularmente, si es externo a la propia nación a que pertenece dicha área-, nos encontramos en presencia de una "economía dominante" que impone su "diktat" a la subordinada.

Independientemente de aspectos políticos o jurídicos, que pudieran determinar una suerte de contralor que limitara los efectos de tal economía dominante, forzoso es reconocer que tan ingeniosa construcción se dá en la práctica, y que, en gran parte, es causa de la real subordinación económica (que, sutilmente, trasciende a planos sociales y políticos frecuentemente) de gran número de países hacia las principales metrópolis, Como también es causa de sujeción y disparidad en el seno de los propios países, por lo que el modelo no es desdeñable, incluso, para una política interna de revalorización y desarrollo regional....

Como expresa el propio Perroux en el prefacio al libro de Gannagé: "Es sabido que el producto real global de una nación o de un conjunto social puede crecer sin que ésta o éste

se desarrollen... por que en muchos países subdesarrollados, la inversión neta proviene en gran parte desde el extranjero y queda concentrada en las grandes empresas, las cuales no se hallan ligadas a la economía nacional".

En tal prefacio, Perroux cita a Barré (43), quien antes que Gannagé, y con idéntico rigor metodológico, realizó un rápido repaso de la efectiva situación, en líneas generales, de los países subdesarrollados. Dice Barré: "La economía subdesarrollada se presenta como una estructura primaria y dual, su funcionamiento se caracteriza por la inestabilidad y la dependencia, difícilmente puede romper el círculo vicioso de la pobreza".

La estructura es primaria porque predominan las actividades de tal tipo, tomando en cuenta la clasificación de Colin Clark -es decir, actividades extractivas y agropecuarias-, lo cual se verifica en: a) la población activa está ocupada en su mayor parte en dichas actividades, e, incluso, hay mayor proporción radicada en actividades terciarias, o de comercio y servicios, que en las secundarias (industriales), lo cual se debe a la "economía portuaria" (las economías dominantes buscan preferentemente la radicación en la costa, proyectando hacia la exportación las materias primas que se obtienen en el hinterland), la frondosa -en relación a la población activa- administración pública, amén de otras actividades igualmente no productivas en sentido estricto (servicio doméstico para abastecer a la élite privilegiada, como también una "lumpenburguesía" de intermediarios, inclusive en el goce de favores oficiales); b) la producción interna, particularmente aplicada a artículos alimenticios del agro, para subsistencia y exportación, y/o a materias primas agrícolas o minerales para su exportación; c) las exportaciones, reveladoras de una "monocultura", concentradas en uno o pocos artículos básicos, con lo que siempre enfrentan las presiones de los países que los ab-

sorben, que imponen restricciones para favorecer su propia producción de elementos idénticos o sucedáneos.

La estructura es dual porque comprende dos estructuras yuxtapuestas y desarticuladas: el sector precapitalista (economías de subsistencia, de trueque, artesanía tradicional) y el neo-capitalista (integrado por un restringido capitalismo nacional, comercial, o especulador, más bien acogido a la sombra del más fuerte capitalismo extranjero, industrial y financiero, que representa una proyección de las llamadas por Maurice Byé: G.U.I. -grandes unidades internacionales-).

Esas empresas extranjeras asumen un papel de orientación de la actividad económica (trabajan fundamentalmente para el mercado externo), en la distribución de los ingresos (imponen una pauta de salarios poco elevados, dado que la participación de mano de obra calificada es ínfima en relación al valor de la producción 'primaria en que ésta interviene), en el gasto interno (re-exportan la mayor parte de sus utilidades, y, a su vez, sus personeros importan los artículos manufacturados de que se sirven. También son importados los bienes de capital que éstas empresas utilizan), en la inversión (como queda dicho, casi no hay reinversión, y sólo lo es de parte de las utilidades, sin nuevos aportes netos; en cambio, el país desarrolla inversiones de infraestructura en su exclusivo beneficio, como, v.g.: f.f.c.c. para transportar los frutos del agro directamente al puerto, sin intercomunicación de ramales que supongan la erección de industrias procesadoras o intermediarias en el hinterland; en general refuerzan el capitalismo comercial autóctono, pero de salientan la iniciativa industrial) (Valga la acotación, en nuestro propio país, al que no le caben "todas" las variables del modelo, asiste, desde hace bastantes años, a una sorda lucha entre dos centrales empresarias las que, generalizando un poco, representan fundamentalmente a las grandes empresas de la metrópoli y su área de influencia, por un lado, y a las empresas

8. medianas o pequeñas, sobre todo del interior del país, en el otro caso. Parece ser que, entre tantas estrategias esgrimidas, incluso prevalece, actualmente, la posesión de resortes claves a nivel de co-gestión en instituciones oficiales de fomento, por parte de la primera agrupación, que, en la práctica, significa una sutil oposición a proyectos de inversiones provenientes de empresas del interior, las que deben transitar múltiples instancias, en largos plazos, que desalientan su iniciativa, al par que la distancia contribuye a impedir una gratificadora asiduidad. De tal suerte, se bloquea el desarrollo regional de nuestro país: el país se niega a sí mismo). Finalmente, las inversiones de estas empresas se orientan, en rubros de gran industrialización, hacia países avanzados, con importantes mercados de consumo, v.g. Canadá o Europa Occidental, y, en cambio, hacia renglones primarios exportables en países subdesarrollados.

El funcionamiento de tales economías subdesarrolladas se caracteriza por la inestabilidad y la dependencia. Inestabilidad en la Producción (en el caso de la producción agropecuaria, ello es una característica natural, puesto que depende del clima, las precipitaciones, etc. Por otra parte, el volumen de tal producción, es consecuencia de sus posibilidades de colocación, influidas por el regateo y la decisión de las G.U.I.), en la Exportación (la fluctuación de los volúmenes exportables provoca desnivel en las importaciones y su perversión, o sea, distorsiones en la deseabilidad de su composición) y en los Términos del intercambio (donde se aprecia un deterioro continuado, a nivel mundial, en lo que va del presente siglo). Además influye la escasa movilidad de los recursos, lo que genera inadaptabilidad para el rápido trueque de localización de inversiones.

La dependencia se genera en relación con las empresas que explotan el sistema monocultural (y convierten a aquéllas en naciones "aparentes"), en relación a las importaciones im-

9. prescindibles de manufacturas y de ciertos servicios (fletes, v.g.), al capital extranjero (cuya importación se torna imprescindible, o bien se estimula, fundamentalmente porque, si bien podría haber capitales en el país, su mala distribución y localización no favorecen su organización), y por el "efecto de demostración", que provoca la afectación al consumo de todo incremento del ingreso nacional.

El círculo vicioso de la pobreza, finalmente, reviste un aspecto estacionario y otro dinámico. El aspecto estacionario obedece a que: a) la formación de capital está limitada por la insuficiencia del ahorro, que resulta del bajo nivel del ingreso real, el que a su vez obedece la deficiente oferta de capital; b) la deficiente demanda de capital se origina en la insuficiencia de ocasiones de inversión, y no existe el estímulo a invertir (escasa dimensión económica del mercado, gran riesgo de la inversión, inexistencia de suficiente mano de obra calificada ni de infraestructura adecuada, la inversión internacional se concentra en renglones de exportación, si se forma un ahorro, lo es en sectores privilegiados que lo malgastan o mal distribuyen en depósitos externos, atesoramiento, construcción de lujo, especulación inmobiliaria, consumos superfluos).

El aspecto dinámico (la pobreza llama a una mayor pobreza) responde a que: los centros de expansión (desarrollados o no) difunden 2 efectos: a) de empobrecimiento (en regiones menos favorecidas: emigración de técnicos y de capitales, agricultura regresiva, levantamiento de industrias, por no competitividad, descapitalización en infraestructura por deficiente mantenimiento), b) de difusión sobre las regiones vecinas (aunque débiles si también lo es el país que las emite).

Gannagé (op.cit.) quien se confiesa discípulo de Perroux (a su vez es profesor de economía en El Líbano, su tierra natal), impacta inicialmente nuestra imaginación para ubicarnos en el problema; según su apreciación el mayor y más trágico del siglo

XX: el del subdesarrollo: 2.000 millones de seres, dos tercios de la humanidad, reciben menos de la sexta parte del ingreso mundial, mientras que el tercio restante usufructúa más de los dos tercios del mismo. Además, estos dos mil millones de hombres conocen la miseria y la mayoría de ellos se halla en los límites de la indigencia o del hambre. Se constata así que, en el mundo, el subdesarrollo es lo más frecuente, y el desarrollo la excepción.

A continuación se interroga por el súbito interés en favor de las naciones subdesarrolladas, y lo atribuye al etnocentrismo europeo, que juzga todo en función de intereses y necesidades occidentales. El centro del mundo se halla en Occidente, el pacto colonial del siglo XX determina un sistema de intercambio entre las metrópolis y los países de ultramar, basado principalmente en el aprovisionamiento de materias primas para los territorios desarrollados, y todavía hoy, los vestigios de este colonialismo subsisten o resurgen con formas disimuladas. A su vez, la toma de conciencia de las nuevas naciones africanas y asiáticas, acerca de la forma de resolver sus problemas y equilibrar aspiraciones con realidades, empuja a los países ricos como a las instituciones internacionales, a procurarles ayuda que estimule su crecimiento al par que a canalizar el mismo dentro de módulos occidentales, como ofrenda a un equilibrio mundial que no afecte los intereses de aquellas naciones más fuertes. (No olvidemos tampoco el interés político de éstas por evitar que el Este les arrebatase predominio político o psicológico en las nuevas naciones).

En el sentido más amplio, la palabra "subdesarrollo" es relativa, y debe tenerse en cuenta, fundamentalmente, que hay una diferencia de estructura entre el estadio que representa, y el de un país desarrollado. Vale decir, la economía subdesarrollada es el resultado de mecanismos distintos que los de la economía avanzada. A continuación, Gannagé procura:

a) La delimitación del subdesarrollo: En el pensamiento

contemporáneo, distintos criterios cualitativos procuran hallar el "momento" justo de la definición: países jóvenes (regiones insuficientemente desarrolladas) y países viejos (los evolucionados), definición inexacta puesto que son insuficientemente desarrollados ^{un} buen número de países realmente viejos (como los árabes, v.g., o China); países de elevada o escasa densidad demográfica, teoría que supone que el primer caso coincide con el estadio de mayor desarrollo, lo que se contradice con el ejemplo de la India y algunos países latinoamericanos; países ricos o pobres, considerando en la primera denominación a aquellos que poseen suficientes recursos naturales, definición que peca por defecto pues es sabido que existen múltiples casos de países pobres por no aprovechar adecuadamente sus recursos, aún teniéndolos, o bien casos como el de Japón, que ha emergido casi sin tenerlos; criterio de la potencialidad del desarrollo, que supera la falta anteriormente descripta, y cuya definición más exacta da DUPRIEZ: Son subdesarrolladas aquellas poblaciones que no tienen, en razón de un estado dado de técnica y de organización, el nivel de vida al cual podrían alcanzar realmente si dicho estado de la técnica y la organización fuese modificado"; finalmente, países industrializados o no. Elemento característico de la presencia del desarrollo, la industrialización, no obstante, tampoco se ha dado siempre, por ejemplo Australia y Nueva Zelanda, permaneciendo predominantemente agrarias, han alcanzado no obstante el más alto estadio en la actual evolución económica. Concluye Gannagé que sería mejor orientarse hacia una medida estadística del subdesarrollo, para aquilatar su presencia:

b) Características principales del subdesarrollo: indica que es posible inferir ciertas características comunes, ya sean ellas de orden humano, económico, cultural o social. Así: 1) aspectos humanos: altas tasas de natalidad (un 40%), en muchos casos no compensadas por la disminución que los no-

12.

ternos métodos de la medicina han operado en la disminución de la tasa de mortalidad; escasa nutrición (2.000 calorías contra un consumo necesario medio de 3.200); rudimentarias condiciones de salubridad e higiene pública; superpoblación rural.

2) Aspectos económicos: prevalencia de actividades primarias (con su secuela de baja industrialización, vulnerabilidad exterior por monocultivo, etc.), bajo nivel de capital per cápita (insuficiencia de equipos dedicados a la tecnificación de la economía), bajo volumen de transacciones comerciales per cápita (carencia de excedentes de bienes para dedicarlos al intercambio, insuficiencia de dinero circulante, restricción de la velocidad de las transacciones).

3) Aspectos extraeconómicos* (culturales y sociales): la estructura social está desequilibrada y estratificada (ausencia de grupos intermedios, contraste social entre grupos sumergidos y minoría de privilegiados), el sistema de valores refleja dicha estructura y se opone al cambio social, las actitudes son atributivas respecto al trabajo, tradicionales en cuanto al plano social y pasivas en el plano ideológico (los empleos se ocupan por adscripción y no por merecimiento, las lealtades sociales excluyen toda idea de cambio, hay una actitud resignada en la población y se descarta toda innovación social, política, económica).

c) La medición del subdesarrollo: a través de indicadores como el producto nacional real, el ingreso real per cápita, el índice del consumo medio real (consumo global dividido por la cantidad de población total, o bien por la población activa). Aunque el ingreso real medio y el consumo real medio sean ambos índices de bienestar, el primero es dinámico y el segundo estático: el nivel de vida no dependen solamente del consumo presente, sino también del nivel de inversiones susceptibles de acrecentar el consumo futuro. Analiza la diferencia entre el desarrollo y la teoría del bienestar social, apta para países ya evolucionados (que toma en cuenta factores como el gusto de

los consumidores, la utilización del ocio, etc.). En la evaluación del ingreso real (valor de los bienes y servicios producidos por los habitantes de una nación en el transcurso de un año), Gannagé señala la dificultad de su caracterización en economías subdesarrolladas (imputación de servicios no monetarios: domésticos agricultura de subsistencia), pagos transferidos (gratificciones, corrupción administrativa, mendicidad organizada). También señala la inconveniencia de medir el ingreso de estos países con las pautas (tasas de cambio) de los subdesarrollados, donde el poder adquisitivo de la moneda es distinto, y, finalmente, reseña estadísticamente las diferencias en los ingresos de las naciones desarrolladas o no, la disparidad en el crecimiento del ingreso entre unas y otras (que se acentuó en este siglo, como señaló Singer, lo que ya veremos más adelante), la lenta y poco efectiva tasa de formación de capital en los países retrasados.

d) Estructura: la observación estructural es un instrumento más adecuado para el análisis de los fenómenos del desarrollo económico. Un sistema se define como un conjunto coherente de estructuras, cuyos tipos difieren con arreglo a las particularidades de su adecuación con la realidad; a su vez, las relaciones estructurales observadas entre elementos de una misma naturaleza se dividen en tres categorías, según que estos elementos constitutivos sean territoriales, funcionales o sociales. Y aquí llegamos al remate teórico de la construcción de Gannagé:

Para éste, inspirado en Perroux, la característica común del subdesarrollo es, estructuralmente, su DUALISMO. Y éste se dá a nivel territorial, funcional, y social, como pasamos a explicar: 1) Dualismo Territorial: Los países subdesarrollados se presentan como un conjunto de regiones cuya expansión no es homogénea, ciertas zonas están adelantadas y constituyen puntos neurálgicos del crecimiento; otras, replegadas en sí mismas, permanecen demoradas y no llegan a trasponer el umbral a par

tir del cual el proceso acumulativo de crecimiento entra en juego. De ese enfrentamiento entre los polos regionales de desarrollo y el resto del territorio, nace el dualismo territorial, caracterizado por: la desigualdad de los desarrollos regionales (concentraciones en "islotos" de desarrollo en las costas marítimas, centros mineros o de industria pesada, donde vive la menor parte de la población del país, pero que usufructúa la mayor parte de los bienes, y ejerce su actividad en condiciones modernas, equipada con los métodos de organización, financiamiento, etc., más avanzados), la irradiación de efectos retardadores por parte de las regiones polarizadas respecto del resto del territorio, en vez de los efectos de propulsión que dinamizarían el mismo (migración de poblaciones y capitales hacia los centros, destrucción de economías artesanales en las regiones menos favorecidas, existencia de economías externas en forma de infraestructura y facilidades económicas para el desarrollo acumulativo de los polos). El dualismo territorial es una fase transitoria en caso de iniciarse el desarrollo económico, pues que éste, inicialmente, progresa en puntos seleccionados, pero de la influencia de los efectos de polarización y de la irradiación de estímulos creativos hacia las otras regiones, depende el equilibrio del desarrollo nacional;

2) Dualismo funcional: Superpuesto frecuentemente al territorial, identifica las desigualdades internas de los sistemas económicos (es consecuencia de la penetración del capitalismo occidental en ciertas regiones de los países insuficientemente desarrollados), entre economías de subsistencia y economías de mercado, que subsisten yuxtapuestas y desarticuladas, en el conjunto de las naciones subdesarrolladas, con contactos sumamente limitados entre ambas esferas, provocando tal circunstancia la existencia de efectos de dependencia por parte de la economía de mercado respecto de la tradicional, en vez de efectos de integración como sería menester para la revalorización de ésta;

3) Dualismo social: Las estructuras sociales indican las rela-

15. ciones características que se establecen entre los miembros y los grupos en el seno de una misma colectividad. En los países insuficientemente desarrollados hay dos tipos de sociedades: la tradicional y la moderna, cuyas relaciones son divergentes y opuestas. En la sociedad tradicional las relaciones son particularistas y atributivas, los valores y las actitudes implican efectos de resistencia al cambio. En la sociedad moderna las relaciones son universalistas y específicas, los valores y actitudes generan efectos de transformación. De ahí que todo crecimiento económico deba impulsar rápidas transformaciones ^{en} las estructuras sociales a fin de tornar al medio humano receptivo a la implantación de nuevas técnicas de desarrollo. Como dice Charles KINDLEBERGER: "Para desarrollarse económicamente una sociedad, debe modificarse socialmente, y una evolución económica es una condición previa a todo crecimiento social".

Estos tres dualismos actúan por interacción, están presentes totalmente, al punto que suelen coincidir, vale decir, las regiones menos favorecidas del país subdesarrollado son asiento, al mismo tiempo, de una economía de subsistencia, y de una población cuya cosmovisión reconoce apelaciones tradicionales. Así lo define Gannagé: "País subdesarrollado es el caracterizado por la coexistencia de dos sistemas económicos y sociales totalmente diferentes, y cuya interacción de los elementos estructurales es el comportamiento normal".

e) Los obstáculos al desarrollo. Los círculos viciosos: Se trata de explicar porqué los países demorados son pobres, persisten en esta situación de pobreza y no llegan a libertarse de su condición para lanzarse en la vía de un crecimiento regular y sostenido. Gannagé repudia la teoría del equilibrio estable, afecta a los economistas occidentales (las fuerzas que pugnan por el desarrollo son contrarrestadas por aquellas -por ejemplo, obstáculos institucionales- que lo desalientan), y apela a la idea del círculo vicioso y autogenerado, desarro

llada por Murkse y Myrdal: toda modificación en un factor desencadena un proceso en el cual, el cambio del factor secundario sirve para reforzar al primero, y éste reacciona a su turno sobre el segundo (causalidad circular acumulativa). Para Gannagé, los círculos principales que impiden a un país superar su situación de pobreza, son: el círculo malthusiano de la población (el drama del crecimiento de la población por sobre el crecimiento de la producción), el círculo del capital y del ahorro (que revela la insuficiencia del ahorro y de la inversión con escasos niveles de ingreso), el círculo de la distribución de los ingresos (la paradoja en la desigual distribución, que provoca que los ricos se tornen más ricos y los pobres más pobres), y por fin, el círculo del comercio internacional, o sea las dificultades externas de colocación de sus productos, el deterioro de los términos del intercambio, que refirman el carácter de dependencia de esas economías.

Hace algunos años, las Naciones Unidas procuraron, a su vez, una definición del subdesarrollo. En una resolución del año 1963 se expresó: "La Asamblea General decidió que para los fines de ésta, la definición "Países menos desarrollados económicamente" vale para todos los países miembros, a excepción de Australia, Austria, Bélgica, Bielorrusia, Canadá, Checoslovaquia, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Hungría, Inglaterra, Irlanda, Islandia, Italia, Japón, Luxemburgo, Nueva Zelanda, Noruega, Países Bajos, Polonia, Rumania, Suecia, Sudáfrica, Ucrania y la Unión Soviética". Lo que significaba que todo el hemisferio occidental, salvo Canadá y EE.UU., era considerado subdesarrollado.

En una edición reciente (44), las Naciones Unidas han procurado aclarar mejor tal concepto. Naturalmente, expresan los expertos, el concepto de "insuficientemente desarrollado", es relativo, puesto que, tratándose el desarrollo de un proceso altamente dinámico, cualquier país estaría en trance de de-

sarrollarse aún más que lo que hoy se halla. A los efectos de lograr un distingo entre aquellos países más avanzados, y los que, en cambio, se mantienen a su zaga, les parece adecuado el verificar la "distinción entre la distribución de la renta nacional entre las diversas capas de la población", definición bastante revolucionaria respecto de las habituales, como veremos al tratar de "desarrollo", más adelante.

Tal inadecuada distribución de la renta nacional parece provenir de la insuficiencia o carencia de industrialización, el desaprovechamiento de recursos potenciales, lo que gravita en la disminución del nivel de vida en esos países respecto de los más avanzados. También resalta la importancia del sector primario en la economía, la escasez de industrias, la escasa productividad-obrero, el subempleo, el analfabetismo, la mala vivienda, los bajos niveles de alimento y salubridad, una aguda escasez de educadores y de "gente educada", verifica el hecho de hallarse la mayoría de estos países en zonas cálidas, haber sido (hasta hace poco tiempo en muchos casos) colonias extranjeras que impusieron monoculturas, fuente de inestabilidad y dependencia económicas. Finalmente, el estudio de la UN calcula que el 75% de la población del mundo está sometida a tal régimen.

Una interpretación de esta situación de subdesarrollo en que se debate la mayor parte del mundo, con criterios cuantitativos, fué elaborada no ha mucho por Simon Kuznets (45). Denomina países subdesarrollados a "aquellos que poseen un producto por persona tan bajo que son comunes en ellos las privaciones materiales y cuyas reservas de emergencia y de crecimiento son reducidas". O sea, aquí vamos ya al ingreso per cápita, y no a la distribución del ingreso entre los habitantes (pues podría haber gran ingreso social con mala distribución individual) como preconiza el estudio de la UN. La definición de estos países como subdesarrollados (se refiere a los que poseen un ingreso má-

ximo per cápita de 100 dólares, con lo que excluye toda Latinoamérica) implica que sus bajas tasas corrientes de actividad económica están muy lejos de sus posibilidades potenciales.

Kuznets advierte las siguientes "leyes" de comportamiento actual de las economías más subdesarrolladas, en relación con las que se transformaron en las actuales naciones avanzadas del occidente europeo, en la época de su "despegue":

1) Los niveles actuales del producto por persona en los países subdesarrollados son mucho más bajos que los correspondientes a los países desarrollados en la fase anterior a su industrialización (salvo el caso de Japón).

2) La oferta de tierra cultivable por persona es ahora mucho más pequeña en la mayoría de los países subdesarrollados que en la mayoría de los países desarrollados, lo es aún en la actualidad, y lo fué todavía más en su fase preindustrial (naturalmente, porque excluye América Latina de su análisis).

3) El ingreso más bajo per cápita en los países subdesarrollados, en relación con el de los países actualmente desarrollados en su fase de preindustrialización, se debe probablemente en gran medida a la baja productividad del sector agrícola.

4) La magnitud de la desigual distribución del ingreso puede ser más amplia en los países actualmente subdesarrollados que en las naciones desarrolladas en su período de preindustrialización y, en el mejor de los casos, igual.

5) Las concomitantes sociales y políticas de la baja estructura del ingreso en los países actualmente subdesarrollados parecen constituir obstáculos más importantes para el crecimiento económico que las que tuvieron los otros en su momento.

6) La mayoría de los países subdesarrollados han obteni

do su independencia política sólo en fecha reciente, después de varias décadas, de sufrir un status colonial o bien de inferioridad política en relación con los países adelantados que limitaron su independencia. Esto no ocurrió en los países ahora desarrollados en su fase de preindustrialización, la que siguió a un largo período de independencia política.

7) Las poblaciones de los países actualmente subdesarrollados son herederas de civilizaciones muy distintas e independientes de la civilización europea, que es la única que a través de siglos de expansión geográfica, política e intelectual ha proporcionado la matriz del desarrollo económico moderno. Todos los países actualmente desarrollados, con la excepción de Japón, son más bien viejos miembros de la civilización europea, de sus colonias de ultramar o de sus posesiones terrestres.

Se pregunta Kuznets si, en cambio, no sería una ventaja el que estos países nuevos puedan asimilar la técnica de los más avanzados, para realizar su progreso. Contesta que el bagaje de innovaciones e invenciones de los países más desarrollados es de difícil traslación, primero porque ha sido elaborado para servir a una estructura diferente, segundo porque requiere condiciones previas, en forma de insumos de recursos materiales y de cambio social, para que fructifiquen en medios nuevos. Del mismo modo, la extensión del mercado (geográfico) en relación con el existente hace dos siglos, tampoco es una ventaja, del momento en que, por razones de información, seguridad, infraestructura, etc., las naciones desarrolladas pueden preferir (y de hecho, así lo hacen) invertir o vender en otras analogas.

Concluye Kuznets que, habida cuenta de la diferencia de "grado" y modos de desarrollo apropiados para países grandes o pequeños, las naciones que pugnan por su progreso, que no conviene sigan ciegamente los patrones de las más avanzadas, podrían, en función de su propia realidad, procurar distintas a-

daptaciones de sus recursos para lograr tal fin (v.g., revolución agrícola, industrialización "in situ", corporaciones manejadas por el Estado).

b) La transición hacia el Desarrollo: Ya hemos podido apreciar que existen algunos términos sumamente utilizados por los comentaristas del subdesarrollo y el desarrollo, que adquieren distintas acepciones según cada autor, resultando a veces sinónimos y otras veces pretendiendo denominar situaciones diferentes.

Como modo de procurar una mejor disciplina de la exposición, recurriremos al método propugnado por L.J. ZIMMERMAN (op.cit.), quien define:

1) El "Crecimiento económico" tiene lugar cuando el incremento en porcentaje, a largo plazo, de la producción total ó ingreso nacional, es igual al incremento en porcentaje, a largo plazo, de la población. Así, hay un ingreso per cápita real constante, con una población, no obstante, creciente.

2) El "Progreso económico" tiene lugar cuando la tendencia del incremento, en porcentaje, del producto total, es mayor que la tendencia del incremento, en porcentaje, de la población. Ello determina un incremento a largo plazo del ingreso per cápita.

3) El "Desarrollo económico" es el período de transición, no mayor de varias décadas, en el que debe producirse la creación de condiciones para el paso de un estadio (crecimiento) a otro (progreso).

Pero es lícito denominar meramente a una etapa de transición como "desarrollo"? Cuando, en general, los autores quieren definir con este vocablo a un amplio período, casi sin solución de continuidad, que implica el "cenit" del proceso?

Apelamos a Rostow (46). Dice "growth" (crecimiento) y no desarrollo, si bien, evidentemente, éste sería el concepto.

Es un historiador de la economía que pretende -lo dice- poner en contacto la teoría económica moderna con la historia económica, y relacionar las fuerzas económicas con las sociales y políticas en el funcionamiento de las sociedades integrales.

Manifiesta que considera inaceptable la tesis marxista y pretende dar otro enfoque, en el cual no prive lo absolutamente económico sino se consideren otros factores no económicos. Rostov, desea practicar una Generalización de la historia económica moderna, hecha en forma de una serie de Etapas de Crecimiento. Estas representan una forma arbitraria y limitada de considerar la sucesión de acontecimientos que forman la historia moderna, y de ningún modo constituyen la solución correcta, pero permiten una aproximación unificadora y esclarecedora.

Anticipándose a la polémica, manifiesta que aunque las etapas de crecimiento constituyen una forma económica de considerar a las sociedades en su totalidad, de ninguna manera significa que los mundos de la política, de la org. social y de la cultura sean una simple superestructura construida y obtenida exclusivamente de la economía. Considera que las sociedades son organismos de acción recíproca.

LAS CINCO ETAPAS DE CRECIMIENTO:

Es posible identificar las sociedades, en sus dimensiones económicas, dentro de una de estas cinco categorías: la soc. tradicional, las condiciones previas para el impulso inicial, la marcha hacia la madurez y la era del gran consumo en masa.

La soc. tradicional: es aquella cuya estructura se desarrolla dentro de una serie limitada de funciones de producción, basadas en la ciencia, la técnica y una actitud prenewtoniana en relación con el mundo físico. Existe la posibilidad de incrementos en la producción, por obra de técnicas extensivas: ampliación de la tierra de cultivo, riego, nuevos cultivos, cier

tas técnicas nuevas en el comercio, la artesanía y la agricultura. De todos modos la productividad es baja dado que las posibilidades científicas y técnicas modernas no eran asequibles o bien no podían aplicarse en forma regular y sistemática (debido a turbulencias políticas y sociales, guerras, epidemias).

Como consecuencia de la limitación de la productividad, estas sociedades tenían que dedicar una gran parte de sus recursos a la agricultura; y del sist. agríc. dimanaba una estructura jerárquica social, con escasa movilidad vertical, gran importancia de los nexos familiares y de clan. El sistema de valores estaba ligado a un fatalismo a largo plazo: Las posibilidades abiertas a los nietos serían más o menos las mismas que para los abuelos. A pesar de la autoridad política central, el centro de gravedad del poder político se encontraba en las provincias, en manos de los terratenientes.

Condiciones previas para el impulso inicial: En un principio, la etapa se advirtió claramente en la Europa Occidental de fines de siglo 17 y principios del 18, a medida que el avance de la ciencia moderna se tradujo en nuevas funciones de producción, y que avanzó el comercio internacional. Sin embargo la historia moderna vió surgir en la forma más general esta etapa de las condiciones previas como consecuencia de una Intrusión Externa de Sociedades Adelantadas, más que de manera endógena. Estas invasiones -reales o figuradas- sacudieron la sociedad tradicional y comenzaron o aceleraron su desintegración. Y sobre todo pusieron en marcha ideas y sentimientos que iniciaron la nueva alternativa social. Se propagó la idea de que era posible el progreso económico, y además que ello era una condición necesaria para la obtención de objetivos tales como la dignidad nacional, la ganancia personal, el bienestar general, etc. Se incrementó la educación, las inversiones, se expansionó la economía interna y externa.

162

El rasgo decisivo fué de índole política: la constitución de un Estado nacional centralizado y efectivo, fué condición necesaria para el impulso inicial.

Recapitulando, distinguen esta segunda etapa:

Intrusión externa de soc. más adelantadas:
incorporación de la técnica moderna
expensión de la economía externa e interna
instituciones financieras, inversiones
cambio en la estructura de carácter

Construcción del Estado nacional centralizado y efectivo.

El impulso inicial: Fase en la que, por fin, se superan todos los viejos obstáculos y resistencias contrarios a un crecimiento permanente. El crecimiento llega a ser la condición normal de la sociedad: el interés compuesto se transforma en parte integrante de sus hábitos y de su estructura institucional.

En Gran Bretaña y regiones bien dotadas por la naturaleza, el i.i. fué primeramente de índole Tecnológica. En el caso más general, el i.i. tuvo que esperar la formación de capital social fijo y una oleada de desarrollo tecnológico en la agricultura y la industria, así como la aparición en el poder público de un grupo preparado para considerar la modernización de la economía como asunto trascendental y de gran categoría política.

Durante el i.i. la tasa anual de inversión aumenta (del 5% que era antes) al 10% o más del ingreso nacional. El capital puede ser creado internamente (Japón, Inglaterra) a través de una reorganización del mismo (ref. ag., enclosures) o bien puede provenir de aportes del extranjero (Canadá, E.U., Rusia).

Durante el i.i. nuevas industrias se expansionan con rapidez produciendo utilidades que se reinvierten... Hay una cons

tante y renovada expansión de la economía. Cunden nuevas técnicas que incrementan la productividad agrícola e industrial.

Concretamente, posibilitan esta época: (que dura aproximadamente dos décadas).

- Tecnología
- Formación de Capital
- Mística del Desarrollo

La marcha hacia la madurez: Después del I.I. sigue un largo intervalo de progreso sostenido, aunque fluctuante a medida que la economía en crecimiento normal, pugna por hacer extensiva la tecnología moderna a la totalidad de sus actividades económicas. La inversión asciende a una tasa de 10 al 20% del ing. nac. anual. A medida que mejora la técnica cambia incesantemente la estructura de la economía, se desarrollan ind. nuevas, se sustituyen importaciones y se fabrican nuevas mercancías para la exportación. Esta época dura aproximadamente cuarenta años hasta alcanzarse la madurez. Es la etapa en la cual la economía demuestra su capacidad para desplazar las primeras industrias que propiciaron su i.i., y absorber y aplicar los frutos más adelantados de la tecnología moderna. Son otras industrias (electrónica, química, etc.) las que toman el centro de la economía.

La era del alto consumo en masa: A su debido tiempo, los sectores principales se mueven hacia los bienes y servicios durables de consumo. El mejoramiento del ingreso per cápita, la urbanización, el incremento de población empleada en labores terciarias. Las soc. occidentales en esta etapa de post-madurez, han optado por asignar grandes recursos para el bienestar y la seguridad sociales. Surge el Estado benefactor. Los recursos tienden a ser dirigidos cada vez más hacia la producción de bienes durables de consumo y a la difusión de servicios en gran escala, siempre que predomine la soberanía de los

consumidores. El elemento decisivo es la barata producción en masa del automóvil.

Mas allá del consumo: ¿Se producirá o no un estancamiento espiritual secular?

Una teoría dinámica de la producción: Constituye el "cemento" de las diversas etapas definidas por Rostov. (Una teoría dinámica de la producción): Dentro del marco fijado por las fuerzas que determina el nivel total de producción, en el lado de la Demanda, las posiciones sectoriales óptimas son establecidas por los niveles del Ingreso y Población y por la naturaleza de los gustos. En el lado de la Oferta, por el estado de la Tecnología y la calidad del espíritu de empresa.

Debe presentarse una hipótesis empírica que es en extremo significativa: que la Desaceleración constituye la trayectoria normal óptima de un sector debido a la variedad de factores que operan en ella, desde la oferta y la demanda.

Los equilibrios resultantes de la aplicación de estos criterios forman un conjunto de trayectorias sectoriales, de las que surgen modelos óptimos de inversión. Naturalmente, históricamente no se dieron así de óptimos: las guerras alteraron las finalidades lucrativas de la inversión al crear demandas arbitrarias y destruyendo capital, aunque aceleraron la tecnología, etc. etc. De estas desviaciones de los modelos óptimos resultan los ciclos y los periodos de tendencias.

En cualquier período la tasa de crecimiento de los sectores variará considerablemente, y en las etapas iniciales de su evolución es posible aislar empíricamente ciertos sectores principales, cuyo rápido ritmo de expansión desempeñó importante papel en el mantenimiento del impulso integral de la economía.

Esas fases de rápido crecimiento en los sectores provienen de discontinuidades en las funciones de producción y de las

grandes elasticidades-precio o elastic.-ingreso de la Demanda. Los sectores principales son determinados -para su elección- por el curso cambiante de la tecnología y la cambiante disposición de los hombres de empresa para aceptar las innovaciones disponibles, y en parte por aquellos tipos de demanda que han dado muestras de gran elasticidad en relación con el precio, o el ingreso, o con ambos. Sin embargo, la demanda de recursos es resultado no sólo de las decisiones individuales, sino también de las sociales y gubernativas. Es preciso considerar las funciones de su bienestar en el sentido más amplio, incluyendo en ellas los procesos no económicos que las determinaron. (p.ej. el curso que sigan los índices de natalidad representa una forma de selección de bienestar realizada por las sociedades, a medida que cambia el ingreso). En definitiva, Rostow arguye que, por lo dicho, cuando estudiamos las etapas de crecimiento no examinamos solamente la estructura de su economía y la dinámica de su transformación, sino que además analizamos una serie de opciones estratégicas adoptadas por las sociedades en relación con la forma de disponer de sus recursos.

Para nuestros propósitos, resulta interesante ahondar en la 2a. y 3a. etapas del proceso.

CONDICIONES PREVIAS PARA EL IMPULSO INICIAL:

Es la etapa de transición en la cual la sociedad se prepara -o es preparada por fuerzas externas- para un crecimiento sostenido.

La historia presenta dos casos: 1) el caso general, en el que la creación de las condiciones previas para el impulso inicial necesitó cambios fundamentales en una sociedad tradicional bien establecida, las cuales alteraron y afectaron sustancialmente la estructura social, el sistema político y las técnicas de producción de la misma (recordar el análisis de Marx).

172

2) el segundo caso, que abarca al pequeño grupo de naciones "que nacieron libres", creadas principalmente por una Gran Bretaña bastante adelantada en el proceso de transición. Y fundadas por grupos sociales -disidentes- que se encontraban al margen del proceso de transición de la metrópoli. Sus ricos ambientes naturales desalentaron el mantenimiento de ciertos elementos de la estructura tradicional. Su proceso de transición fué esencialmente de índole técnica y económica. (Sin embargo, esos países crearon para su propio consumo especies de sociedades tradicionales internas, v.g. E.U. en su sur).

La transición consiste, en el aspecto directamente económico, en lograr que la tasa de inversión supere anualmente el 5% del ingreso nacional, hasta márgenes del 10% o poco más. Pero para lograr esas tasas de reinversión, hace falta que en la sociedad haya quienes estén capacitados para manejar y aplicar la ciencia moderna, y quienes dispongan arrostrar los riesgos y ocuparse de la dirección, y quienes presten su dinero a largo plazo y alto riesgo, y toda la población debe estar preparada para aceptar el adiestramiento primero, y para hacer funcionar después un sistema económico cuyos métodos están sujetos a cambios normales, y que cada vez más encierra al individuo en grandes y disciplinadas organizaciones que le asignan tareas especializadas, limitadas y periódicas.

En suma, el alza en la tasa de inversión requiere un cambio radical en la actitud efectiva de la sociedad hacia la ciencia fundamental y aplicada.

Las sociedades en transición comparten dos problemas sectoriales fundamentales: el del incremento de la productividad en la agricultura y en las industrias extractivas; y el de la provisión de capital social fijo.

El requisito general del período de transición consiste en aplicar modificaciones de rápido efecto productivo a los re

cursos más accesibles y productivos por naturaleza. Por lo general son los alimentos, pero pueden ser otros rubros (lana en Nueva Zelandia, algodón en E.U., seda en Japón, madera en Suecia, caucho en Malaya, petróleo en Mesorient, oro en Australia, etc.). La modernización necesita de una gran cantidad de capital circulante, y una buena parte del mismo se obtiene de la mayor productividad agrícola y minera.

La agricultura ha de proporcionar más productos alimenticios, tanto para subvenir a la alimentación de las urbes industriales en ascenso, como para facilitar mayores saldos exportables que permitan, a su vez, la provisión de materiales básicos y bienes de capital necesarios para la industria (ayudar a pagar la cuenta de divisas extranjeras necesarias al desarrollo del capital).

Además el sector agrícola puede convertirse en excelente mercado para esa industria a la que favorece con su mayor oferta. Consumirá fertilizantes, maquinaria agrícola, etc. En resumen, un ambiente de ingresos reales crecientes en la agricultura, con base en una productividad aumentada, puede constituir un estímulo importante para los nuevos sectores industriales modernos, esenciales para el impulso inicial.

En tercer lugar, de los crecientes ingresos rurales pueden provenir los impuestos necesarios para financiar las aumentadas funciones del gobierno en la transición, sin tener que imponer el hambre a los campesinos o la inflación a la población urbana: mediante el impuesto puede practicarse la redistribución necesaria para que la agricultura ceda su ingreso excedente al sector moderno de la industria. (Eso hicieron Japón, Rusia, China).

En unapalabra, la agricultura debe suministrar al sector moderno: 1) gran cantidad de alimentos; 2) amplios mercados; 3) una extensa oferta de fondos prestables.

El Segundo problema sectorial es el del capital social fijo (la infraestructura). Es evidente que las sociedades en transición aplican una proporción elevada de la inversión total a Transportes y otros gastos soc. fijos (camino, vivienda, comunicaciones, educación).

Los gastos soc. fijos poseen características peculiares: 1) sus periodos de gestación y pago son largos. 2) son voluminosos (indivisibles: es la expresión económica correcta); 3) por su propia naturaleza las utilidades procedentes del capital social fijo reingresan con más frecuencia a la comunidad total, a través de cadenas indirectas de causas (economías externas).

Por todas esas circunstancias, por regla general los gobiernos desempeñan un papel muy importante en el proceso de formación del C.S.F. Sobre todo por la necesidad de movilizar grandes capitales inicialmente para propiciar su formación.

La variación de naturaleza no económica de este proceso de transición está dada por la formación de una nueva élite social, que considere a la modernización como una realización posible, que cumpla una finalidad buena desde el punto de vista ético, o ventajosa materialmente. Esta nueva élite debe reemplazar -hasta cierto grado- en la autoridad política y social, a la antigua élite basada en la tenencia de la tierra. Tanto en las zonas rurales como en las urbanas, ha de elevarse el horizonte de las expectativas, y los hombres deben llegar a prepararse para una vida de cambios, y funciones especializadas.

El nacionalismo ha sido una fuerza importante y poderosa para la transición. Siempre ha habido hombres dispuestos a liquidar la sociedad tradicional no por dinero, sino por su fracaso en el intento de protegerlos contra las humillaciones de los extranjeros. Si no hubiera existido la afrenta a la dig

idad nacional y humana causada por la intromisión de potencias más adelantadas, el ritmo de la modernización de las soc. tradic. durante el último siglo y medio hubiera sido mucho más lento. De la mezcla de motivos e intereses, se formaron coaliciones en estas sociedades tradicionales o bien sociedades ya transitorias, que aspiraban a tener un gobierno nacional fuerte y moderno, y que se encontraban listas para luchar contra grupos soc. y políticos que se afianzaban en la explotación agrícola tradicional y contra las metrópolis a que estaban afiliados. Estas coaliciones sólo compartían un interés común: su interés en la creación de un Estado indep. moderno. Se componía de un flanco político o militar y de uno económico.

Una vez triunfante, el nacionalismo tenía trayectorias alternativas: agresión externa para corregir pasadas humillaciones o bien para explotar oportunidades de engrandecimiento, consolidación política interna con un gobierno central fuerte que privara sobre los intereses regionales, modernización económica y social, reforma jurídica, social y política.

Es posible que la ruta hacia la modernización se componga, en realidad de dos etapas: una en que la coalición política efectiva deseaba obtener los beneficios de la modernización, pero se encontraba demasiado influida por los intereses y las obras del pasado tradicional como para llevarla a cabo; y una 2a. en que asume el poder una generación ansiosa de independencia nacional y además preparada técnicamente para crear la sociedad moderna con base urbana (etapa de transformación, según L. Barss).

EL IMPULSO INICIAL.

Puede demostrarse que el comienzo del i.i. proviene de un fuerte estímulo específico. Puede ser una revolución política que afecta directamente el equilibrio del poder social y los valores efectivos, la naturaleza de las instituciones

económica, la distribución de los ingresos, la pauta de los gastos de inversión y la proporción real de innovaciones potenciales que se emplean.

Puede acaecer a través de una innovación tecnológica que pone en marcha una serie de expansiones secundarias en los sectores modernos y produce fuertes efectos en la economía potencial exterior, de los que saca partido la sociedad.

O revestir la forma de un ambiente internacional favorable para la colocación a buen precio de sus exportaciones. O por el contrario, el desafío de un cambio desfavorable en el mismo, que obligue a una sustitución de importaciones.

Lo esencial, entonces, no es la forma del estímulo, sino el hecho de la reacción positiva, firme y auto-reforzada ante el mismo, lo cual determina una proporción mayor de innovaciones y una tasa más alta de inversión. Por ejemplo, esta ya pasa del 10% del Y anual.

Se supone una favorable (baja) relación capital-producto, o sea que con sólo 3 de capital (ó 3,5) se obtenga 1 de producto. (medida en que aumenta el volumen de la producción ante incrementos dados de la inversión). En las primeras etapas de desarrollo económico operan dos fuerzas contrarias sobre la relación C/P: hay por un lado una gran necesidad de C. S. P., que en razón de su lenta maduración suponen una relación C/P excesivamente alta; por otro lado las grandes reservas de innovaciones técnicas y de recursos naturales aún no explotados intensivamente permiten una excelente relación C/P. Y como se supone que un buen tapiz de C. S. F. ya se ha formado en la etapa de transición anterior, las condiciones están dadas para trabajar con el 2º tipo de actividades. Esa baja relación C/P, más el incremento de la Inversión real, permiten sobrepasar la probable presión del incremento demográfico, y proporcionar un efectivo incremento del ingreso nacional, inclusive medido

per cápita. Ahora bien, el real incremento del consumo per cá
pita, ya depende de otras variables tales como la pauta de
distribución de los ingresos, etc.

En definitiva, se produce el I.I. cuando coexisten las
siguientes 3 condiciones afines:

- 1) aumento en la tasa de inversión al 10% o más del ingreso nacional anual.
- 2) desarrollo de uno o más sectores manufactureros con alta tasa de crecimiento.
- 3) existencia, o rápida aparición, de una estructura políti
ca, social e institucional que aproveche los estímulos de expansión en el sector moderno, y los efectos del i.i. en la economía potencial exterior, y confiera carácter de Continuidad al Crecimiento.

Esta tercera condición denota gran capacidad para movi-
lizar el capital interno.

Caso de las naciones subdesarrolladas actuales: Se pue-
den distinguir cuatro tipos:

- a) economías en el período anterior al i.i., en las que el ahorro y la inversión no alcanzan al 5% anual.
- b) economías que intentan el i.i., con tasas de S. e I. del 5% o más.
- c) economías crecientes, con tasas mayores del 10%.
- d) economías enclavadas, de 2 tipos: se alcanzó la tasa del 10% pero el crecimiento no puede sostenerse por su excesiva dependencia de la exportación. O bien la 2a. catego
ría, en la cual sale del país más capital que el que se ahorra. O sea la inversión se exporta.

Fondos de crecimiento:

En términos generales los fondos prestables necesarios para el financiamiento del i.i. provienen de dos fuentes: 1) de las variaciones en la pauta de distribución de los ingresos (reorganización del capital); 2) de la reinversión de las uti-

3. lidades en sectores de rápida expansión (el crecimiento desequilibrado de Hirschmann, Streeten, etc.).

En ciertos i.i. tuvo importancia la reforma agraria practicada. Se confiscaron las tierras a cambio de bonos del gobierno (Japón) por valor depreciado de las mismas. Luego el Estado empleó la corriente de fondos generada por la agricultura en actividades que estimularon el desarrollo económico amén de que ciertos terratenientes más dinámicos invirtieron también en el sector moderno.

En otros casos la inflación ha tenido mucha importancia. Desplazó los recursos, del consumo a los beneficios.

Además los períodos del i.i. se han distinguido por la amplitud de las instituciones bancarias que expansionaron la oferta de capital de operación. Además los mercados de capitales propiciaron la financiación de proyectos largos.

Asimismo el i.i. necesitó la existencia de uno o más sectores de crecimiento rápido, cuyos directores (empresarios o Estado) reinvirtieran, dentro de la nueva capacidad, una gran proporción de las utilidades. Una versión muy importante del proceso de la reinversión tiene lugar a través del comercio exterior.

Un posible mecanismo para inducir a una gran tasa de reinversión en erogaciones productivas consiste en una rápida expansión de la demanda efectiva de bienes de consumo (durables) fabricados en el país.

El elemento decisivo en la of. de fondos prest. consiste, naturalmente, en las importaciones de capital.

Resumiendo: qué podemos decir sobre la oferta financiera durante el período de i.i.?

1º - es necesario que el excedente de la comunidad no caiga en manos de quienes lo esterilizarían aplicándolo a ate

34. soramiento, lujo, o inversión poco productiva, o exportación de capital.

2° - es necesario el desarrollo de instituciones que proporcionen un capital de operación barato y fluido.

3° - se considera que uno o más sectores deben crecer rápidamente, estimulando un proceso de industrialización más generalizado, y que sus empresarios deben reinvertir una proporción considerable de sus utilidades en versiones productivas.

En el i.i. los sectores económicos pueden diferenciarse así:

a - sectores de crecimiento primario: las posibilidades de innovación o de explotación de nuevos recursos, producen una alta tasa de crecimiento y expansión de la economía.

b - sector de crecimiento suplementario: adelanto rápido como consecuencia al adelanto en s. prim. (ej. carbón y hierro como consecuencia de los f.f.c.c.).

c - sector de crecimiento derivado: se produce el adelanto dentro de una relación con el crecimiento del ingreso nacional, de la población, la producción industrial u otra variable global.

En las primeras etapas de crecimiento, los sectores primario y suplementario obtienen su estímulo de la introducción y difusión de cambios en la oferta de costos (tecnología, etc.) Los sectores de crecimiento deriv. se encuentran ligados a los cambios de la demanda.

Parece ser cierto que en cualquier período de tiempo, y aún en economías maduras, el ímpetu de adelanto se mantiene como resultado de una rápida expansión en un número reducido de sectores primarios que produce efectos significativos en la economía externa, y otros de naturaleza secundaria. Caso del

f.f.c.c.: Cuando una sociedad ha desarrollado requisitos previos institucionales, sociales y politicos profundamente arraigados, para el i.i., el desarrollo rápido de un sistema ferroviario ha servido para elevarla a un crecimiento autosostenido.;

Otros casos: textiles, fuerzas armadas, en países lat. actuales la sust. de import. de bienes de consumo (durables). Deben tenerse presente 4 factores básicos, con relación a estos sectores-"punta": 1) una amplia demanda efectiva de sus artículos; 2) la introducción en esos sectores de nuevas funciones de producción y una expansión de su capacidad; 3) existencia de capitales para propiciar su instalación y marcha inicial, y alta tasa de reinversión para admitir su evolución autosostenida; 4) deben ejercer efectos de difusión que propendan a expansionar los otros sectores de la economía.

Finalmente, Rostow define al i.i. como una revolución industrial, ligada directamente a cambios radicales en los métodos de producción, cuya consecuencia decisiva se obtiene en el curso de un período de tiempo relativamente corto (aprox.40 años). Luego, el mantenimiento del ímpetu de una generación, induce a la sociedad a persistir y a concentrar sus esfuerzos en hacer extensivos los artificios de la tecnología moderna más allá de los sectores modernizados durante el i.i. Con lo cual pasamos a la cuarta etapa.

Antes una acotación: perdida entre la explicación "totalmente" económica, Rostov anota un acápite sobre "las fuentes del espíritu de empresa" donde realiza un injerto socio-psicológico para justificar su primera manifestación acerca de su innovación doctrinal superando a Marx, etc.

Dice: El i.i. necesita de la existencia y actividad productiva de un cierto grupo social preparado para aceptar las innovaciones. Por una u otra motivación, un grupo debe llegar a darse cuenta de que es posible y conveniente llevar a efecto ac

tos de inversión de capital, y a fin de obtener éxito debe obrar con racionalidad al hacer la selección de las trayectorias a seguir por sus empresas. Debe aparecer, en una palabra, con buen éxito, un grupo de personas que se conduzca como si el móvil de sus actos fuera la obtención de utilidades en una economía dinámica que tiene funciones variables de producción.

Aquello que requiere la aparición de esas élites no es sólo un sistema apropiado de valores (ética protestante u otra), sino dos condiciones adicionales: 1a.) la nueva élite debe tener la impresión de que la sociedad tradicional en que está, menos adquisitiva, le niega las vías convencionales hacia el prestigio y el poder; 2) no obstante esa sociedad tradicional debe ser lo suficientemente flexible o débil para permitir, como alternativa, de conformidad, que sus miembros busquen el adelanto material como ruta ascendente.

Llegamos así a una teoría del desenvolvimiento económico, que se apoya en fuertes bases sociológicas, al para que económicas. Resultaría interesante confrontarla con las opiniones de economistas y sociólogos para advertir si la guía para nuestro análisis ulterior (el de la etapa de desarrollo) es acertada.

Paul A. Baran, (47) norteamericano aunque confeso admirador de las tesis marxistas, sostiene en su análisis económico del crecimiento, que el mismo gira en torno a aquella porción del producto nacional no consumida, es decir, el excedente económico. Sostiene que la tasa y dirección del desarrollo económico de un país en cualquier época dada depende de la magnitud y del modo de utilización de su excedente económico. En sus términos más amplios, el excedente económico es esa porción del producto agregado no absorbida por el consumo de los productores directos de la sociedad y por la reposición ordinaria de sus medios de producción. Está, pues, disponible para una multiplicidad de propósitos: inversiones productivas, gastos cultu

7.

rales, mantenimiento de aparatos religiosos o militares, etc.

Distingue entre: excedente económico real (aquella porción del excedente económico realmente ahorrada, o sea utilizada para la inversión) y excedente económico potencial (la porción que podría dedicarse a la inversión, mediando una organización racional de la economía, que eliminara despilfarros o consumos no esenciales). La magnitud en que tal excedente se torna real o permanece potencial depende del grado de desarrollo económico de las fuerzas productivas, la estructura de las relaciones socio-económicas y el sistema de apropiación del excedente económico, en una relación de interacción.

Historia luego el desarrollo económico de la humanidad, encontrando que si el excedente fue bajo en épocas primitivas, al menos existió siempre, aunque fuera forzando un bajísimo consumo por parte de la mayoría de la comunidad. El aumento en la productividad durante la época grecorromana permitió el empleo de esclavos, y, por ende, el incremento del excedente económico, aunque el excedente real siguió siendo muy pequeño, absorbiendo la diferencia el consumo excesivo de los ricos y la multiplicidad proverbial de gastos improductivos. La abundancia y baratura de los esclavos embotó toda búsqueda de innovaciones técnicas, hasta que su aumento hizo disminuir progresivamente su utilidad. La falta de máquinas obligó a buscar, en la economía feudal que siguió a la esclavista, los medios de atar a los campesinos a la tierra, y esa transición a la servidumbre creó las condiciones para una expansión del producto agregado, lo que se convirtió en base para la formación y consolidación del orden feudal. Durante la Edad Media, el excedente económico permitió importantes construcciones civiles y eclesíasticas, y, por parte de los mercaderes, acumulaciones de stocks o de riquezas privadas antes que la inversión reproductiva.

El desarrollo de las ciudades y de los artesanos cons

tituyó al principio sólo un reflejo de la economía agrícola. Recién cuando se produjo la revolución agrícola (en Inglaterra, como apunta Zimmerman, con la introducción del cultivo del nabo, que redujo los períodos de barbecho), la ulterior especialización hizo desarrollar al comercio. La división del trabajo obligó a los señores y a los campesinos a adquirir las manufacturas en las ciudades, que se convirtieron en puntos nodales del desarrollo social. A su vez, los señores feudales se empobrecieron en las guerras, empobrecieron a los campesinos con pesados tributos, y, en cambio, se endeudaron con los prestamistas de las ciudades. Tal dependencia les obligó a respetar los privilegios burgueses. Al mismo tiempo, los campesinos se dirigieron a las ciudades, huyendo de la triste situación agrícola, con lo que proporcionaron brazos a la naciente revolución industrial, amparada también por las invenciones técnicas. La exacción de una porción creciente del excedente económico por parte de las clases dirigentes de la sociedad feudal, y su incapacidad para disponer una inversión reproductiva de aquélla, motivó, según Baran, la caída de ésta y su reemplazo por las nuevas élites de las florecientes ciudades europeas.

En la citada obra de los expertos de las Naciones Unidas se da, a su vez un panorama a grandes rasgos de la evolución histórica de la economía: El proceso del desarrollo económico consta, en general, de tres etapas. Durante la primera, las comunidades son principalmente agrícolas y en su mayoría se abastecen a sí mismas. En la segunda etapa, se desarrolla un sistema de actividades comerciales y de intercambio. A continuación sigue la introducción de la industria manufacturera (son las tres etapas ya nombradas por Federico List, que culminan en la integración agrícola-comercial-manufacturera). Los comienzos del intercambio en una sociedad agrícola se relacionan generalmente con un "excedente" de los productos locales. Se forman los mercados, principia el uso intensivo del dinero, aumenta la espe-

cialización, y se pasa de la agricultura de subsistencia a la industria. Un mejor transporte y el aumento en las ventas de productos, facilita el desenvolvimiento. Nacen ocupaciones no agrícolas, tanto artesanales como de servicios. Finalmente, con la elaboración de productos primarios, nace la industria: se incorporan máquinas, y también mecanismos financieros y administrativos que se tornan cada vez más complejos.

Un enfoque sociológico sobre esa etapa de transición entre la estabilidad y el progreso ininterrumpido, es la esbozada por Hagen (48). Entiende por crecimiento económico el incremento continuado del ingreso per-cápita. Dicho aumento continuado se debe al progreso sostenido de las técnicas de producción.

Hagen reputa equívocas las teorías de los economistas sobre el desarrollo (imposibilidad de efectuarlo si todo el producto se destina a consumo, por aumento demográfico explosivo) como de los historiadores (presencia de un factor clave, como, por ejemplo, la ética protestante) y sugiere que debemos considerar el problema de la transición de la tecnología estática al progreso tecnológico continuado como un caso del problema general del "cambio social". El crecimiento económico requiere que los adelantos técnicos, grandes y pequeños, sean de distribución amplia y recurrente en la economía. El crecimiento no se produce porque se introduzcan unos pocos grandes proyectos, ni porque se transfieran conocimientos tecnológicos entre culturas de distinto grado de avance, porque "adaptar es inventar" (recordemos que Kuznets también se mostró preocupado por esa dificultad de adaptación, en tanto que Nurkse, y otros, ya llamaron la atención hace mucho sobre la dificultad de utilización de máquinas hechas para países avanzados, a otros con un mercado más reducido. Sobre esto también hace hincapié Zimmerman en la op.cit.).

Una de las condiciones para el progreso tecnológico re-

side, por lo tanto, en que un número considerable de los habitantes naturales de un país sean "innovadores tecnológicos", o sea que dediquen sus energías de modo efectivo al mejoramiento de los métodos de producción. La innovación en general, y en especial la tecnológica, requieren determinadas características de la personalidad, que pueden resumirse en las siguientes condiciones específicas:

- a) **Cosmovisión:** es favorable al desarrollo una visión del mundo que presuponga la capacidad para intervenir directa y exitosamente en los procesos físicos.
- b) **valores:** los valores de una persona son sus conceptos de lo que es deseable. Los valores más importantes que afectan la tendencia a buscar una carrera innovacional son: 1) la sensación de que en la vida, más que la posición social, es el logro personal el que determina el mérito propio y el respeto requerido a sus iguales; 2) la actitud favorable a la bondad de una ocupación como los negocios o la ciencia; 3) la sensación de que la actividad manual-técnica es agradable e interesante; 4) idéntica actitud respecto al conocimiento del mundo físico; 5) la aceptación del trabajo que ensucia la piel o la vestimenta.
- c) **necesidades:** el complejo de necesidades pertinente a la innovación, es el que motiva en un individuo la consideración inconsciente de sí mismo como actor de un rol en la vida, independiente de otras personas. Las necesidades psicológicas más importantes del complejo son: 1) necesidad-logro (necesidad de encarar problemas nuevos sujetos a solución por el ejercicio del intelecto o la habilidad; 2) necesidad-autonomía (ser independiente de otros, resis

1 tir la coerción, evitar el conformismo); 3) necesidad-agresión (probablemente inconveniente en el contexto), 4) necesidad-predominio (necesidad de líderazgo), 5) necesidad-afiliación (obtener y prestar cooperación), 6) necesidad-dependencia (necesidad de experimentar protección, encuadre en un contexto). Una persona será innovador efectivo y consecuente si tiene una necesidad-logro y una necesidad-autonomía bastante altas, también alta necesidad-predominio, y, en cambio, bajas n-afiliación y n-dependencia.

A su vez, la formación de la estructura de la personalidad comienza muy tempranamente en la infancia. Los valores, necesidades y visión del mundo, así adquiridos a edad temprana, son singularmente difíciles de cambiar por el conocimiento consciente o por consideraciones racionales, más adelante en la vida.

En una sociedad pre-industrial, se carece, en general, de una estructura de la personalidad conducente a la innovación, como la recién descrita. Una sociedad pre-industrial puede ser dividida sociológicamente en campesinos y élite. Los campesinos no tienden a ejercer gran iniciativa en el proceso tecnológico, y la élite, cuyo poder proviene del control sobre la tierra así como su status depende de su posición (ascriptivo) en vez de su logro, mal se mostraría dispuesta a cambios. La élite tiene desprecio por tareas manuales y por el comercio, y su respeto por el conocimiento humanístico no llega a las ciencias físicas. Inclusive la parte más inteligente y moderna de tales élites, cuando piensan en desarrollo, lo hacen en términos cuasi mágicos, no implicando, por su parte, el sometimiento a trabajos sucios.

De lo que surge que, si el progreso tecnológico ha de comenzar (y continuar) en una sociedad tecnológicamente está-

2. tica, alguna fuerza debe intervenir en la transmisión de una es tructura distinta de la personalidad a ciertos grupos margina- les. En este estadio, Hagen formaliza las siguientes leyes que determinan la aparición y actuación de tales grupos:

1) la ley de subordinación del grupo: establece que un cambio social mayor sólo se producirá si algún grupo de la so- ciedad se considera subordinado (despreciado, mirado "desde arriba" por otros grupos, y considera que tal actitud es impro- pia).

2) ley del rechazo de los valores: un grupo subordina- do, consciente o inconscientemente resentido por la actitud del grupo dominante hacia él, tenderá a rechazar los valores del grupo dominante.

3) ley del bloqueo social: el grupo subordinado sólo rechazará los valores viejos y actuará de manera marginal si le son bloqueados los canales de ascenso tradicionales.

4) ley de protección del grupo: ampara la actitud mar ginal de sus miembros, y, al mismo tiempo, es condición para que el progreso tecnológico sea importante y continuado.

5) ley del liderazgo no ajeno: la sociedad admitirá la conducción ulterior del grupo marginal triunfante, si sus valo res y prácticas no les inspiran rechazo. Sólo si el grupo in- novador es una parte valiosa de la sociedad, ésta seguirá su liderazgo, y se incorporará al progreso tecnológico continuado y ampliamente difundido, y, por ende, al crecimiento económico.

Hagen no dice que tales condiciones sean únicas, sino que constituyen las bases internas para lograr el cambio so- cial, sucintamente, expone la existencia de circunstancias ex- ternas que complementan tal acción: presencia de una base sufi ciente de conocimientos científicos y técnicos, disponibilidad de capital para su uso en empresas marginales, suficiente liber

tad socio-política para permitir la actividad marginal, y, en lo posible, una favorable situación económica.

CAPITULO 6: POLITICAS PARA EL DESARROLLO.

a) Concepto del desarrollo económico:

Algunas definiciones nos permitirán entrar en materia:

- 1 - La teoría del desarrollo busca explicar, desde un punto de vista macro-económico, las causas y el mecanismo del continuado aumento de la productividad del factor trabajo y las repercusiones de tal hecho en la organización de la producción y, por ende, en el modo como se distribuye y se utiliza el producto social. (Celso Furtado) (49).
- 2 - Cuando descubrimos una tendencia positiva en el ingreso per cápita, hablamos de progreso económico (L.J.Zimmerman, op. cit.).
- 3 - El desarrollo económico es el proceso que se manifiesta por un persistente aumento del ingreso per cápita y un nivel de vida ascendente. (S.Kuznets, citado por Federico Herschel y Ricardo Cibotti) (50)
- 4 - Entendemos por Desarrollo Económico la relación entre el producto social actual y el producto social potencial en función del tiempo. Crecimiento, en cambio, es la expansión del producto social en función del tiempo. (Julio G.H.Olivera, citado por Federico Herschel (51).
- 5 - El desarrollo, por una parte, es el conjunto de cambios en las estructuras mentales y en los hábitos sociales de un pueblo que lo ponen en estado de aumentar en forma permanente su producción real global. Por otra parte, es el conjunto de cambios observables en el sistema económico y en el tipo de organización (las instituciones) que condicionan el crecimiento entendido como el aumento sostenido del producto real global. (François Perroux, en el prefacio al libro de Elías Gannagé).
- 6 - La diferencia más destacada entre los países desarrollados

y los insuficientemente desarrollados, se encuentra en el nivel de vida alcanzado por la mayoría del pueblo, o sea en la medida en que la renta nacional se distribuye entre las amplias capas de la población (Expertos de las Naciones Unidas, op. cit.).

7 - El desarrollo económico se mide por el incremento experimentado en la renta real per cápita en una sociedad (Bert Hoselitz, op. cit.).

8 - El crecimiento o desarrollo económico se mide generalmente en unidades del producto nacional bruto o neto, expresadas como agregados o en términos per cápita (Joseph J. Spengler).

9 - Es práctica universalmente aceptada determinar el grado de desarrollo de un país mediante la comparación de su producto real y de su renta real per cápita con los de los países plenamente desarrollados... (pero) el desarrollo es un proceso social global, y sólo por comodidad metodológica, o en un sentido parcial, puede hablarse de desarrollo económico, político, cultural y social, (Helio JAGUARIBE). (53).

10 - ... en las sociedades nacionales de América Latina, el proceso general de desarrollo se manifiesta simultáneamente por medio de procesos que, en otras sociedades y en otros contextos históricos han sido estudiados y denominados de las siguientes maneras: industrialización, modernización, secularización, masificación, aculturación, urbanización, metropolización, asimilación, colonización, progreso tecnológico, racionalización, burocratización, renovación, de valores, etc... Ante la complejidad (llegamos a la) conclusión de que el desarrollo no representa sólo una operación técnica, sino una larga y profunda experiencia humana, un proceso global de gestación de una nueva economía, de una nueva sociedad y de un nuevo hombre (Luis A. COSTA PINTO). (54).

- 11 - Los términos crecimiento y desarrollo económicos se usan a veces en forma indistinta para calificar el proceso de aumento sostenido en la producción total o en la producción por habitante de un país o región, pero, usualmente... (podemos llamar) desarrollo al crecimiento neto en países de tecnología atrasada y baja producción por habitante (Felipe PAZOS) (55).
- 12 - Le meta del desarrollo económico es mucho más que un incremento en el ingreso per cápita; es sobre todo la "conquista de los centros de decisión", que anteriormente estaban en manos extranjeras, y una nueva aptitud para lanzarse por propia cuenta a resolver en lo económico, lo político y lo intelectual. Por esta razón, la búsqueda del desarrollo es también una búsqueda del autodescubrimiento y de la autoafirmación, y resulta así indisolublemente ligada a un nuevo nacionalismo que es ya un rasgo notable en el escenario intelectual de Latinoamérica. (Alberto HIRSCHMANN) (56).

Incontables son las definiciones, y aquí solo hemos propuesto algunas seleccionadas (en otros pasajes de la monografía se incluyeron definiciones de Hagen, Baran, etc.). Para algunos prima el ingreso per cápita, o aún global, como elemento configurador del proceso. Para otros, se trata de un problema de distribución de tal producto (no solo para los expertos de la N.U. también Vittorio Marrama (57) insiste en tal principio). La sutileza de economistas de nota como Perroux u Olivera, reparan en la correlación entre producto real y potencial (acercándose así a Barán), tratando, al mismo tiempo, de diferenciar entre "crecimiento" y "desarrollo", como pretendió Zimmerman, incluso llamando "progreso" al desarrollo, y dando en cambio este nombre a la etapa de "despegue" de Rostow. Algún economista creerá que las palabras son aplicables según el grado de avance de los países (como resulta de la primaria afirmación de Pazos), en

tanto que para los sociólogos (y aún para economistas muy influidos por la antropología, como Hirschmann) el desarrollo no es más que uno de los aspectos del cambio social total.

Con esta visión "grandiosa" del contexto en que está inmerso el problema más particular del desarrollo económico, conculgan otros autores. Robert HEILBRONER (58) expresa: "El desarrollo económico no es primariamente un proceso económico, sino político y social"... El desarrollo económico, en sus primeras etapas, es el proceso por el cual se crean tales sociedades (aquellas en que pueda "acumularse" la riqueza y en que sea posible acrecentar progresivamente los ingresos y las fuentes de trabajo). Consecuentemente, gran parte del desarrollo inicial es pre-económico. Se refiere a la formación de actitudes y a la creación, por la fuerza u otros medios, de estructuras institucionales que tengan aplicación práctica. Todo esto requiere un cambio social de gran alcance, y este cambio social, a su vez, requiere, para poder comenzar, la movilización de poderosas energías políticas... Solamente por medio de una honda transformación social y política podrá iniciarse el Gran Ascenso, y el empuje de éste dará comienzo, por sí mismo, a cambios sociales y políticos más avanzados".

Heilbroner es drástico cuando expresa que, si para más de 2.000 millones de personas el desarrollo significa la oportunidad de vivir, para 100 naciones implica el ingreso en la Historia. Autor norteamericano, y habiendo escrito este libro para sus conciudadanos, recomienda observar el proceso con una óptica desprovista de prejuicios nacidos en una configuración social y económica tan disímil. Así como afirma que el desarrollo es antes un proceso político y social que económico, considera posible que los cambios políticos y sociales que requiere sean revolucionarios, que no fomenen en un primer momento la satisfacción social por los sacrificios que apareja, y que su precio sea el autoritarismo político y económico.

Para este autor, el problema del subdesarrollo, viejo como el mundo, manifiesta ahora distintas condiciones que otra para su resolución, fundamentalmente porque, en primer lugar, hay una disponibilidad de tecnología industrial (ya vimos el escepticismo de Kuznets, Hagen, Zimmerman y Nurkse respecto de ello), y segundo, porque los pueblos "se han dado cuenta" de que la naturaleza de la situación humana tiene remedio (o los estimula, al menos, el "efecto de demostración" de Duesenberry).

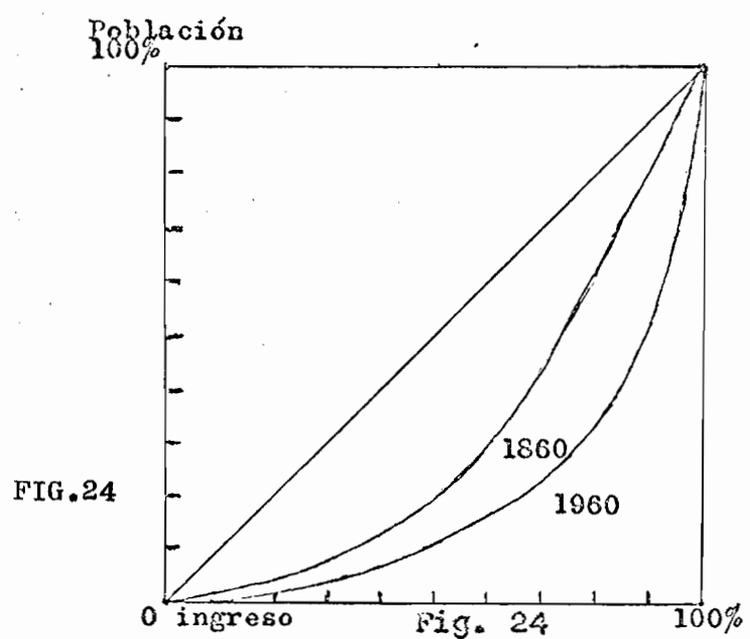
Las investigaciones de Zimmerman (op. cit.) han verificado, por otra parte, que en el último siglo aumentó la brecha entre los países pobres y los ricos, así como se ahondó la diferencia entre la desigualdad de distribución de ingresos en unos y otros. Algunos indicadores de nivel de vida seleccionados permiten aquilatar tal involución:

Z o n a s	Años	Ingreso per cápita (dólares 1952-54)	Porcentaje de ocupación en sectores secundario y terc.
Asia Sudoriental	1953	60	27,7
Lejano Oriente	"	110	34,6
América Latina	"	260	43,7
Europa Sudoriental	"	290	52,7
Europa Noroccidental	1913	450	76,8
" "	1953	680	82,5
Oceania	1913	570	72,8
"	1953	960	82,9
América del Norte	1913	920	67,3
" " "	1953	1.810	87,3

Se aprecia el retardo de 50 a 100 años, entre las zonas menos prósperas y las avanzadas.

La curva de Lorenz indica las situaciones de equilibrio

en las que el 10% de la población mundial ganaría el 10% del ingreso mundial, el 20% el 20%, y así sucesivamente. Las desviaciones, tanto más a la derecha de la curva, indican una desigualdad en aumento en la distribución de los ingresos:



A su vez, el coeficiente de Pareto mide las desigualdades en el ingreso, tanto mayores cuanto más disminuye el mismo:

1860	1,576
1880	1,086
1900	1,006
1913	0,974
1929	0,911
1953	0,766
1960	0,708

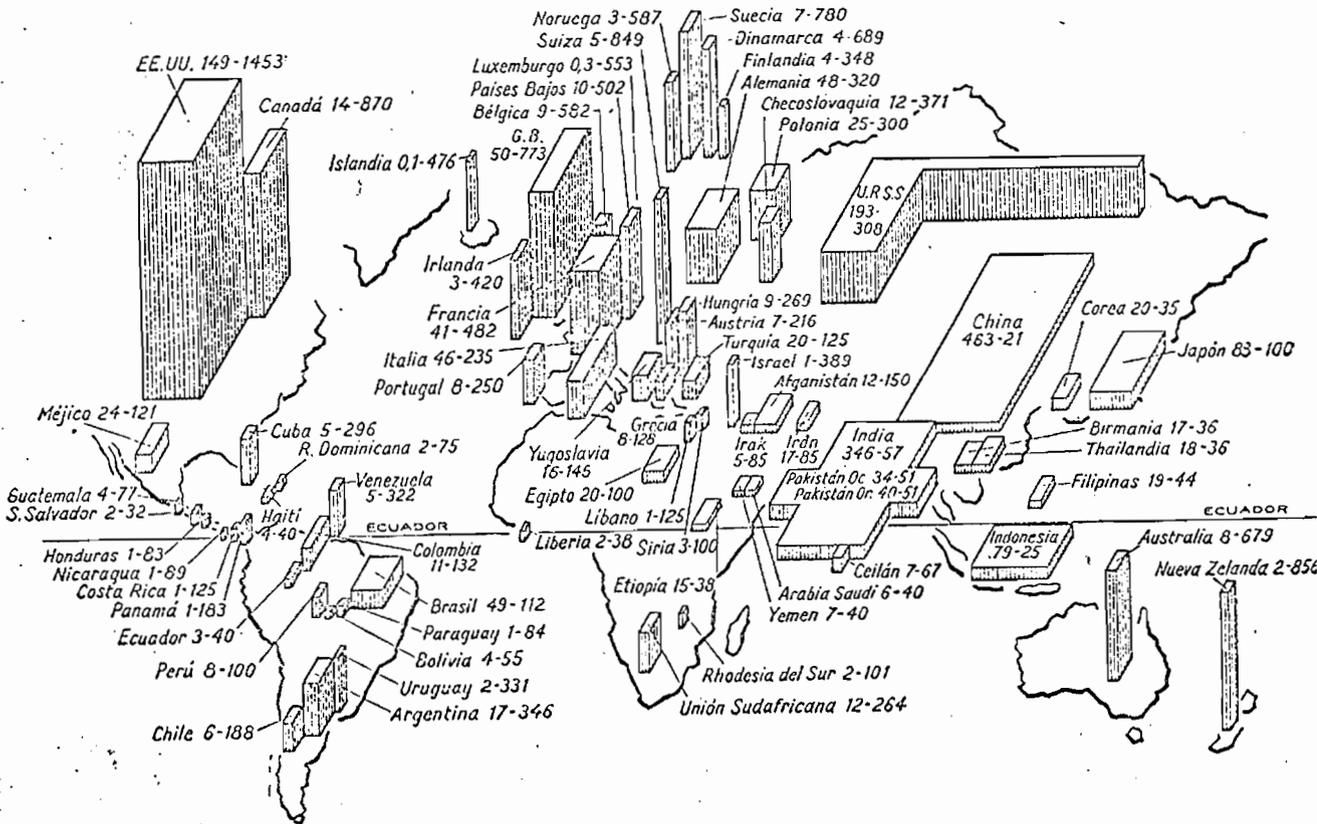
Finalmente, Zimmerman calcula una suerte de "topografía estructural" para diferenciar a los países ricos de los pobres, según sea el ingreso per cápita, dentro de promedios apropiados a la situación del mundo en 1960:

r e n g l o n	u\$s 200 ing.per cáp.	u\$s 800 ing.per cáp.	R Coef.de co- rrelación
1. porcentaje de ocupación en sectores secund. y terc.	48	78	0,92
2. consumo de energía per cáp.(kg.de carbón)	340	2.550	0,95
3. automóviles cada 10.000 hab.	70	780	0,94
4. consumo de periódicos per cáp.en kg.	1,8	13,3	0,89
5. horas de trabajo por semana	55	43	0,90
6. camas de hospital por 10.000 hab.	4	9	0,48
7. médicos por 10.000 hab.	40	100	0,79
8. impuestos como % del ing.nac.	13	24	0,82
9. impuestos directos como % del total de impuestos	23	55	0,89

Como interesante resulta, además, distinguir en un mapa la geografía física de un país, dada por su superficie, del contorno que en el contexto le correspondería si, en cambio, se tomara en cuenta, bien su población, bien su producto.

Fig. 25 - Comparación entre las dimensiones nacionales en materia de "cuántum" físico, demográfico y económico:

DISTRIBUCIÓN MUNDIAL DE LA POBLACION Y EL INGRESO POR HABITANTE ²²



(superficie medida por rectángulo blanco, la población está dada en miles de habitantes, y, a la igual que el ingreso por habitante, las cifras corresponden a 1949/50. El volumen de c/bloque representa el ingreso nacional).-

(fuente: O. Popescu, Int. a la Ciencia Económica Contemporánea).-

b) La técnica y la política del Desarrollo Económico y Social:

Herschel (op.cit.) se pregunta por los "determinantes del desarrollo", al que previamente, aplicando la definición más completa (Julio Olivera; relación entre el producto social actual y el producto social potencial en función del tiempo), distingue del mero crecimiento (como, aunque con algunas diferencias, también han hecho Perroux, Zimmerman y otros de los autores reseñados en esta monografía). En consecuencia, le interesan tanto los determinantes del impulso inicial suficientes para generar el "despegue" o take-off de Rostow, como aquellos que luego permitirán la acumulación rutinaria de un crecimiento sostenido, una vez producida la reestructuración y diversificación de la economía (no otra cosa sería el Desarrollo).

Relaciona ambos tipos de determinantes entre sí y sugiere que, cuando el impulso inicial es suficientemente fuerte, con seguridad estarán dadas las condiciones para un ulterior crecimiento continuado. En caso contrario, el país se estancará (es también la tesis de Rostow para la Argentina; desarrollo lanzado alrededor de 1935, frenado luego. En líneas generales, algunos autores sostienen que nuestro desarrollo se asemeja al vuelo de un helicóptero: avances verticales, nuevos descensos, nuevo avance...).

Herschel prosigue su razonamiento, preguntándose si existirá una teoría general del desarrollo, o si variarán los determinantes con las distintas situaciones. Glosa a Hosselitz: "La tentativa de desarrollar una teoría general del cambio económico y social, universalmente válida, puede llevar a la jungla impenetrable en que se han perdido tantos investigadores que buscaron formular una teoría general de la historia".

A su vez, René KONIG (59) distingue, a los efectos de presentar los elementos transformadores, entre los "cambios en

dógenos" (revolución industrial) y los "exógenos" (difusión de elementos culturales en los países subdesarrollados, producida por los países avanzados).

Por su parte Hoselitz distingue entre el "modelo dominante" (economía de autarquía" y el "satélite" (desarrollo mediante capital extranjero).

Herschel retorna a König cuando éste manifiesta que (op.cit.) desde hace mucho tiempo se reconoce que el subdesarrollo económico y técnico no puede explicarse por algunas causas aisladas, sino que está íntimamente enraizado estructural y funcionalmente en la cultura de la comunidad (hemos advertido cómo analizan esta situación Jaguaribe, Costa Pinto, Hirschmann, Gannagé, Perroux...).

Cita a J.J.ADLER: "muchos factores, tales como la gradual desaparición de la familia extensa, el reemplazo de una sociedad con orientación tradicionalista por otra de enfoque experimental, la transferencia del poder político de una aristocracia feudal a una burguesía empresarial, son factores que contribuyen al desarrollo económico, pero, a su vez, el desarrollo económico es una fuerza poderosa que contribuye a la modificación y reemplazo ulterior de valores culturales y estructuras sociales incompatibles con el progreso material".

Herschel procura acercarse a la solución del problema, analizando los elementos previos para la transición, esto es, la "Inversión" para el desarrollo. Recurre a Rostow, quien se refirió a varias propensiones que determinan las decisiones básicas en el orden económico (propensión al desarrollo de las ciencias fundamentales, aplicación de la ciencia a fines económicos, aceptación de las posibilidades de innovaciones, búsqueda del adelanto material, tendencia al consumo, propensión a tener hijos. Ya hemos visto la coincidencia de Hagen con las principales de estas propensiones). En especial, le interesa la de

54. nominada "propensión al adelanto material", que indica la relación entre los cambios del ingreso nacional a través del tiempo, y la proporción de los recursos que la sociedad dedicaría a innovaciones o a investigación científica básica".

Aplicando este concepto, Herschel considera que no debe dejarse de lado en el análisis, la inversión humana y la inversión en instituciones requeridas para el desarrollo, desde la organización política hasta la financiera (recordemos que para Perroux, hay dos clases de instituciones: instituciones-organismos, e instituciones-reglas del juego).

Insistamos con Perroux (Cf. prefacio a la op.cit. de Gannagé). Para él el desarrollo, como ya habíamos visto, es el conjunto de cambios en las estructuras mentales y en los hábitos sociales de un pueblo que lo ponen en estado de aumentar permanentemente su producto real global, pero también es el conjunto de cambios observables en las instituciones (sistema económico y tipo de organización) que condiciona dicho crecimiento del producto. Para que las economías subdesarrolladas (inarticuladas territorial, funcional y socialmente, dominadas por empresas internacionales) provoquen cambios en sus economías que permitan el establecimiento de cuasi-mecanismos económicos análogos a los de los países avanzados, es preciso, antes, cambios más profundos en los hombres mismos.

Para que un país se desarrolle, es necesario que los agentes, los sujetos, estén capacitados para "aspirar" y para "esperar". Un pueblo capacitado para ello, se torna eficaz en virtud de dos propensiones: la propensión a trabajar, y la propensión a innovar. En un país subdesarrollado, donde el ahorro y la inversión son endeble (no funcionan, entonces, las famosas propensiones de Keynes), la pujanza del trabajo y del espíritu de cambio, es la primera exigencia.

A su vez, estas propensiones, y la naturaleza de la clase ó élite dominante que impulsa el desarrollo, condicionan los cambios en las instituciones-organismos (bancos de desarrollo, v.g.) y en las instituciones-reglas del juego (régimen de propiedad, planeamiento, etc.), aptos para generar y sostener el desarrollo.

Herschel se pregunta a continuación si tal desarrollo sería equilibrado o desequilibrado. Se trata de una vieja polémica: en rigor, la doctrina del crecimiento equilibrado o balanceado arranca de los albores de la economía política, en tanto que la otra ha sido sostenida, en este siglo, por economistas de nueva escuela, conocedores de los profundos problemas reales y distintos de las economías subdesarrolladas. Lo interesante, para nuestro estudio, es que algunos de los más destacados sostenedores del principio del desequilibrio dinámico para generar el desarrollo, han tenido en cuenta, esencialmente, el caso de países latinoamericanos (si bien es conveniente no llamarse a engaño sobre ellos: los países latinoamericanos afrontan problemas diferentes a los asiáticos o africanos, pero tampoco se parecen estrictamente a la Argentina, a la cual le cabe, probablemente, un recetario muy diferente, aún poco analizado y muy controvertido, y que no trataremos aquí por no ser el propósito de esta monografía).

La doctrina del crecimiento balanceado se halla ligada al nombre de RAGNAR NURKSE (60). Señala que la pobreza puede expresarse en términos de círculos viciosos, tanto en el lado de la demanda como en el de la oferta. El primero -el escaso incentivo para invertir, debido al pequeño poder de compra, que se debe al reducido ingreso real, a su vez proveniente de la baja productividad, debida a la falta de capital, que carece de incentivos para la inversión, con lo que se cierra el círculo- de dichos círculos viciosos, lleva a la idea del "crecimiento balanceado" o "equilibrado", armónico, parejo en todas las líneas de la economía.

Para Nurkse, el tamaño del mercado (esto es, la deman da efectiva, como ya había señalado su antecesor, Allin Young) influye en la inversión. Los determinantes cruciales del círculo son las discontinuidades de los bienes de capital y la inelasticidad de las demandas (vale decir, la indivisibilidad de ciertas inversiones y la respuesta no flexible de la deman da a todas las incitaciones, según la necesidad más o menos premiosa de los bienes ofertados). Para romper tal círculo vicioso, preconiza "una aplicación de capital más o menos sin cronizada a un amplio número de diferentes industrias". "La mayor parte de las industrias que abastecen el consumo de las masas son "complementarias" en el sentido de que se proporcionan un mercado, y de este modo, apoyo unas a otras. Esta "complementariedad" básica proviene, en último término, de la diversidad de las necesidades humanas. El argumento en favor del "crecimiento equilibrado" descansa en la necesidad de una "dieta equilibrada".

Contra la aseveración de inyecciones coordinadas de desarrollo a lo largo de toda la economía, reaccionan otros economistas, como Hoselitz, Streeten, Hirschmann. Para PAUL STREETEN (61) no sólo hay complementariedades entre necesida des humanas, o grupos de ellas (fundamento de la idea de Nurkse, sus antecesores Young y Rosenstein-Rodan y sus sucesores Scitovsky y otros), sino también entre factores de pro ducción, entre las decisiones de ahorrar e invertir, entre exportaciones e importaciones, entre exportaciones y produc ción para el consumo interno, entre Presente (consumo y pro ducción) y futuro (inversión para capacidad productiva amplia da y consumo ulterior). También distingue entre complementa- riedades estáticas y dinámicas, promovidas por la indivisi**bi** lidad de los bienes como por el "anabolismo" (generación acu mulativa de necesidades subsiguientes) de las necesidades. En definitiva, señala que el desequilibrio es inevitable en

un proceso de desarrollo y que lo importante es determinar grado y localización óptimos del mismo. Como afirma en otra obra (62): "Si se estipula la realización de varias inversiones o proyectos a la vez, puede que cada uno sea tan pequeño por sí mismo, y sus efectos tan insignificante, que el resultado total sea despreciable... Por otra parte, si se concentran los esfuerzos en un sector "dominante", en una región en crecimiento o en un proyecto en gran escala, la ausencia de otros proyectos que lo apoyen podría significar un derroche, o, en el mejor de los casos, la expansión ulterior de un enclave (si bien los enclaves son los ya conocidos "polos de desarrollo" de la doctrina perrouxiana, que, a través de actividades motrices, generan su expansión y, bien planificados, podrían también difundir efectos benéficos a la periferia subordinada circundante). Finalmente, Streeten afirma: "la idea de que un gran avance en unos pocos frentes es más positivo que pequeños avances simultáneos en muchos frentes, está apoyada por la correlación notablemente alta entre las tasas de crecimiento de la producción y las de aumento de la productividad en la industria manufacturera".

Gannagé (op.cit.) también se muestra contrario a la doctrina de Nurkse, y participa de la opinión de que el crecimiento desequilibrado, a través de mecanismos de inversiones motrices (lo que denomina la teoría del "big push", es la respuesta más adecuada al requerimiento de las jóvenes naciones que pugnan por un desarrollo. Afirma que, según Hirschmann y Perroux, partidarios del crecimiento no equilibrado, "el método consiste en descubrir los puntos neurálgicos o unidades motrices por las que se propaguen los efectos de complementariedad, debidos a las "economías externas" que crearán las inversiones inducidas" (sin olvidar que, también, por razones de "economías de escala" son preferibles unos pocos proyectos de gran poder multiplicador).

Albert O. HIRSCHMANN (op.cit.) es quien más ha insistido, en la última década, sobre la aplicación de la doctrina del crecimiento desequilibrado, aunque previa planeación. Antes de exponer sus motivos al respecto, nos parece altamente sugere

58. tivo rastrear sus opiniones desde el principio de la obra que le ha consagrado.

Hirschmann reseña las preocupaciones cambiantes de los economistas, sociólogos, historiadores, políticos, por hallar una explicación de los prerrequisitos del desarrollo (los determinantes, como vimos recién en Herschel). Así, constituyeron piedras miliare en tal búsqueda la creencia de que el "primum móbile" para el lanzamiento de un proceso irreversible de desarrollo, se debía a la existencia de (sucesivamente): recursos naturales, buena dotación interna de capital(o apoyo externo para proporcionar el mismo), oferta de empresarios y administradores, tecnología moderna, necesidad de estándares mínimos en el orden público, la observación de las leyes y la administración pública (ya Federico List había insistido sobre ello); las teorías sociológicas a partir de Max Weber identificaron creencias, actitudes, sistemas de valores, climas de opinión y propensiones que ejercían influencia favorable sobre la generación del espíritu de empresa y la iniciativa de desarrollo; papel de las minorías y las pautas de conducta no conformista, etc.

No obstante, se reparó luego en que los recursos y circunstancias mencionados no eran tan escasos, como en realidad se hallaban desorganizados y costaba trabajo reunirlos para provocar el desarrollo. "Ahora nos encontramos con que estos recursos y circunstancias no son tan escasos ni tan difíciles de conseguir, desde luego bajo la condición de que el propio desarrollo económico empiece a manifestarse primero. Por supuesto que esto es sólo una manera positiva de exponer la afirmación tan conocida de que el desarrollo económico se ve frenado por una serie de "círculos viciosos engranados"... Quiere decir que una vez que empieza el desarrollo y se constituyen todos los prerrequisitos y condiciones del mismo, el círculo tomará probablemente la forma de una espiral ascendente".

(la causalidad circular acumulativa de Murkse y Marrama, que, en el origen, es un postulado hegeliano acerca del devenir de las ideas: tesis, antítesis y síntesis, proceso en espiral que Marx adaptó a su concepción del devenir histórico).

Para "juntar", coordinar, los elementos dispersos en una economía subdesarrollada, y hacerlos servir coherentemente a una política de desarrollo, es menester encontrar el "factor de unión", que, para Hirschmann, parece consistir en una "perspectiva de crecimiento", que comprende el deseo del crecimiento económico y la percepción de la naturaleza esencial del camino que lleva hacia él (Ya lo había señalado Ferroux: propensión a "aspirar" y a "esperar"). En consecuencia, las dificultades para el desarrollo se encuentran "en el lugar donde empiezan y a donde pertenecen todas las dificultades de la acción humana: en la mente".

Aquí, Hirschmann, que, aunque economista, posee una sólida base sociológica (confiesa que la debe a su esposa, antropóloga), analiza la "idea del cambio" en las distintas mentalidades. Llega a la conclusión que la idea del cambio incluso puede ser un obstáculo para éste, dado que en sociedades primitivas (y se está refiriendo estrictamente a América Latina, en la que se desarrolló como economista gran parte de su vida, en Colombia, etc.), estáticas, pueden surgir dos tipos diferentes de imágenes de cambio: la imagen enfocada al grupo o la imagen enfocada al individuo. Ambas son enemigas del desarrollo económico genuino, la primera porque coarta la iniciativa, la segunda porque afecta en forma adversa el componente cooperativo del espíritu de empresa.

Precisamente, le parece encontrar en América Latina un exceso de imagen de cambio individualista, unido a una movilidad excesiva y a expectativas exageradas sobre las utilidades (mágicas) de las empresas del mañana, que se convierten en fre

D.

no para los proyectos de hoy. Recomienda el arribo a una imagen, que, a un tiempo, esté enfocada al grupo y al individuo, coexistencia que permite la solidaridad y el dinamismo requeridos para la realización de un proceso de desarrollo, y que, al mismo tiempo, posibilite el afloramiento del único recurso realmente escaso en la región: la capacidad de tomar decisiones! Esta capacidad de tomar decisiones es el recurso escaso que condiciona todas las demás escaseces y dificultades en los países subdesarrollados, y, a su vez, está influida por las instituciones y pautas existentes en tal sociedad, que deben cambiar para posibilitar aquélla solución.

Por ejemplo, las instituciones existentes (régimen de la tierra, v.g.) coartan decisiones de desarrollo (inyecciones tecnológicas para mejorar y acrecentar la producción).

Pasando al tema del crecimiento equilibrado o desequilibrado, Hirschmann rebate al primero: "De acuerdo con la teoría del crecimiento equilibrado... el Estado debe procurar la simultaneidad de inversiones necesarias en una gran variedad de empresas... (pero) los atomísticos productores privados (no podrían) apropiarse las economías externas que surgen de su actividad..." "Por lo general, desarrollo económico quiere decir "transformación" en lugar de creación ex-novo: trae consigo la interrupción de la manera tradicional de vivir, producir y hacer las cosas... las habilidades antiguas se hacen obsoletas, las viejas industrias se arruinan, los barrios bajos de las ciudades proliferan... y muchos otros costos sociales deben añadirse a éstos, desde la contaminación del aire hasta el desempleo..." "Una dificultad importante para la industrialización acelerada (equilibrada, desde luego) de los países subdesarrollados de hoy, consiste precisamente en que no están preparados para incurrir en estos costos sociales... Están forzando a su joven clase de empresarios (de la misma forma en que están forzando a sus contribuyentes en general) a que "in-

terioricen" (deseconomías externas) buena parte de estos costos a través de una seguridad social avanzada, salarios mínimos y una legislación colectiva sobre convenios, y de habitaciones económicas subsidiadas y medidas de "Estado benefactor" similares".

En cambio, el crecimiento desequilibrado provocaría só lo equilibrios circunstanciales que "serían el resultado final de una serie de adelantos desiguales de un sector seguidos por los de otros sectores que tratan de alcanzarlo. Si estos dos sectores sobrepasan la meta, como sucede a menudo, entonces ya han marcado la pauta para que sigan los adelantos en los demás. La ventaja de este "crecimiento de vaivén" sobre el equilibrado, en el que toda actividad se expande de acuerdo con lo que se expanden las demás, es que permite una amplia esfera de acción a las decisiones de inversión inducidas, y, por lo tanto, economiza nuestro recurso escaso principal, es decir, tomar verdaderamente decisiones.

En general, para Hirschmann, la política de desarrollo debe ocuparse de erigir una serie de secuencias y repercusiones dsímiles, su meta debe ser la de mantener vivos los desequilibrios, a fin de que la telaraña económica pugne por su desarrollo, en la búsqueda nunca concretada definitivamente de un equilibrio que supere aquéllas tensiones. Tales desequilibrios promueven, dentro del esquema de complementariedad ya advertido antes, "necesidades impulsadas", que amplían el espectro de requerimientos de cada sector, crean "inversiones inducidas" y fomentan el crecimiento total. En otras palabras, la inversión inducida por los efectos de complementariedad puede proporcionar una transformación real de una economía subdesarrollada. Así, "se logra una situación ideal cuando un desequilibrio produce un movimiento de desarrollo que a su vez provoca un desequilibrio similar, y así hasta el infinito".

Por otra parte, tal desarrollo logrado en virtud de la búsqueda de superación de desequilibrios, influido por la complementariedad de inversiones, procesos, factores, etc., halla su razón de ser en la estrecha concatenación entre los diversos sectores productivos, lo que los economistas modernos (Hirschmann, Gannagé, etc.) llaman los "eslabonamientos" anteriores (hacia los proveedores de insumos) y posteriores (hacia las industrias que completan el ciclo).

Jean Banca (63) correlaciona las teorías sobre el desequilibrio económico como motor de crecimiento, en un único "continuum" que integran tanto las aseveraciones de Hirschmann, que acabamos de analizar (como las de otros autores de similar orientación, caso Streeten), como la teoría integral de Perroux, e incluso desconocidos (en Occidente) economistas de Europa Oriental.

De tal suerte, cronologiza la aparición de enunciados similares. Así, Perroux, cuya teoría de la economía dominante (analizada en el capítulo tercero de este trabajo), apareció publicada en 1948, en tanto que la de los polos de crecimiento vió la luz en 1951, sería el primero en postular la gravitación benéfica de los desequilibrios creadores de desarrollo. El soviético Kozlovski sería el segundo, pues su obra sobre contradicciones económicas antagónicas y no antagónicas se publicó en 1954 en Moscú. A continuación el más conocido Oskar Lange, economista polaco, enunció similares teorías en un tratado económico general publicado en Occidente en 1959. Por la misma época, tomaban en Europa conocimiento de la obra de Hirschmann acerca de la estrategia del desarrollo económico, publicada en inglés y en francés en 1958 y en castellano en 1961.

Para Perroux el desarrollo armonizado es una sucesión de desequilibrios, con efectos motrices y acumulativos, de los que se desprenden sucesivos equilibrios momentáneos, de-

sencadenándose nuevos desequilibrios creadores. Para Kozlovski, desequilibrios intersectoriales sobrevenidos en el desarrollo de la economía rusa, advirtieron sobre correcciones necesarias, al par que resultaron indicativos y directrices sobre rutas a seguir. Lange estima que el desarrollo resulta de tensiones en gendradas por las contradicciones (palabra habitual en los esquemas teóricos marxistas) entre fuerzas productoras, relacio nes de producción y superestructuras consecuentes, lo que ge nera un proceso dialéctico (esto es, de dinámica diversificadora) cuyos cambios constantes van promoviendo el crecimiento. Los desequilibrios se dan tanto entre el hombre y su ambiente, como entre las fuerzas productoras y las relaciones de producción, como entre éstas y las superestructuras (jurídicas, cultura les, etc.).

Cuando Herschel sale, en su artículo citado, del problema de las decisiones de desarrollo, llega a la inquisición de: pero, quién lleva a cabo el desarrollo?

Ya hemos visto, al analizar las teorías de Hagen, Rostow, Roselitz, que generalmente, para ello, "se requiere una minoría que dé ese empujón y que lleve al país a una etapa superior. O sea que es aplicable el esquema de Pareto: una nueva élite es la que puede realizar el cambio".

El grupo no conformista, que halla cerrados los canales de acceso al prestigio y al poder, es el que realiza el cambio. La distinta extracción de tales grupos, sus funciones diferentes, la situación de cada país, hace que, en todos los casos, el cambio social y su ulterior secuela de desarrollo económico asuman caracteres distintos. Así, el desarrollo fué promovido por una élite empresarial en Inglaterra, otra político-militar en Japón, un grupo político adventizo en Rusia, etc.

Algunos autores (Barré, op.cit.) distinguen, a su vez,

en crecimientos espontáneos (Inglaterra) y planificados (Rusia), entre crecimientos cerrados (Japón) y abiertos (Israel).

La élite del desarrollo debe crear un "símbolo unificador" que encauce el país hacia el desarrollo, y para ello es necesario una doctrina religiosa, filosófica o política que sirva de elemento de cohesión. Parafraseando a Max Scheler, "en el caso del desarrollo económico se requiere que una fuerza ideal abra las esclusas de la corriente del adelanto material". Por ejemplo, una fuerza unificadora (idea-fuerza) puede ser la del nacionalismo, como ejemplo de lo que Myrdal llama "el impulso político hacia el desarrollo".

El propósito de la creación de este ideal unificador, es, en última instancia, "cambiar el estado mental" (como afirmó Joseph Spengler: "El estado de desarrollo económico-político de un pueblo depende en gran medida de la materia existente en las mentes de sus miembros, y sobre todo de la mente de sus élites").

En la "producción" de tal "ideología del desarrollo" puede intervenir una combinación de factores tal, que no descarte, incluso, la utilización de ingredientes propios de actitudes tradicionales que, no obstante, favorezcan, en una coyuntura específica, el cambio político-social (v.g. el nacionalismo).

En el específico caso de las naciones occidentales de Europa, las doctrinas religiosas, como el calvinismo (rol puesto de relieve por los estudios de Max Weber y Richard Tawney), realizaron una gratificadora simbiosis con el concepto de "logro", a fin de influir exitosamente en las características económicas del proceso de cambio social.

Pero que hagan falta uno o varios grupos sociales para iniciar un desarrollo, no descarta que se necesite, en definitiva, la colaboración de toda la población para ejecutar

211

10. Recientemente, el padre Paul Ramlot, de la Unión Católica del Servicio Social, discípulo del padre L.J. Lebret (cf. La Nación del 6-5-68) expresó, en una visita a nuestro país: "Sin desarrollo mental no hay desarrollo económico, ni social, ni político o de otra índole" "El esfuerzo de desarrollo debe partir de ocho grupos concretos: 1) gobernantes, 2) políticos, 3) altos funcionarios con poder de decisión, 4) empresarios, 5) sindicalistas, 6) profesionales y técnicos, 7) educadores y clero, 8) fuerzas armadas. De este cuadro emana el poder de acción que debe transformar las estructuras actuales".

Si el desarrollo depende, para su éxito, no sólo de la comprensión de las élites, sino de la aceptación de las masas, es importante el análisis de estrategias adecuadas para lograr tal aquiescencia e identificación. Recurrimos al análisis de GINO GERMANI (64). "La movilidad y el desarrollo económico y social se hallan mutuamente implicados en diferentes formas: la sociedad industrial es esencialmente móvil desde el punto de vista psicológico y en cuanto a su marco normativo. Lo primero implica una particular plasticidad mental y la capacidad de innovar y aceptar innovaciones. Lo segundo significa la institucionalización social del cambio, que se convierte así en un aspecto normal y esperado de la vida social. En términos más estrictos, la sociedad industrial supone un alto grado de movilidad social vertical, y por tanto un sistema de estratificación social adecuado a tal efecto, presentándose también otras formas de movilidad: horizontal y geográfica".

"El desarrollo, una vez iniciado, produce cambios de estructura que se traducen en un alto grado de movilidad. La movilidad es considerada tanto causa como efecto del desarrollo... considerándose tanto la movilidad por emplazo,

como la movilidad tradicional, que resulta de la desaparición o modificación de estratos tradicionales y el surgimiento de otros nuevos". El sistema educativo juega un importante papel como respuesta a las demandas de desarrollo, y en relación con los problemas de movilidad y estratificación.

Hemos pasado revista a una serie de prerrequisitos del desarrollo, entre los que juegan primordial papel los componentes mentales y sociales de la población. Corresponde tomemos en cuenta ahora los aspectos estrictamente técnicos (económicos del proceso).

Ante todo, como expresan los expertos de las Naciones Unidas, la población debe estar persuadida que el desarrollo económico es "deseable", aunque más no fuera para proporcionar el poder de adquisición, a las masas, que contemple sus necesidades, y aún sus expectativas (inficcionadas por el "efecto de demostración" que irradian las economías avanzadas).

En la mecánica del desarrollo económico, dice Heilbroner (op.cit.) debe procurarse, primeramente, elevar el bajo nivel de productividad, que en toda zona subdesarrollada constituye la causa económica inmediata de la pobreza. Este bajo nivel debe atribuirse, como ya hemos visto (círculos viciosos) a la falta de capital, inherente a una nación atrasada (o, por lo menos, a la desorganización en el uso de dicho capital). Recomienda, en consecuencia, la reorganización agrícola (uso racional de la tierra, aplicación de tecnología, liquidación de minifundio y latifundio), la creación de una infraestructura (en tanto, los grandes trabajos proporcionan ocupación al excedente de población agrícola), y, finalmente la industrialización.

A su vez, más técnico, Herschmann (op.cit.), analiza las alternativas de inversión (dando por supuesto la realización de la revolución agrícola y la creación de infraestruc-

tura). Así, expone que "el desarrollo requiere la realización de una serie de proyectos que produzcan efectos favorables sobre la corriente de ingresos, en una gran gama de actividades: la administración pública, la educación, la salubridad, el transporte, la energía, la agricultura, la industria, el desarrollo urbano, etc. La limitación de los recursos, ya sean ahorros disponibles para inversión o nuestra "capacidad para invertir", exige alternativas o "prioridades" entre estos proyectos".

Estas consideraciones, junto con las necesidades prácticas del planeamiento, han conducido a la elaboración de "criterios de inversión" (sustitución de importaciones, promoción de exportaciones, creación de capital social fijo, criterio de la productividad marginal social de los distintos proyectos, etc.). "El análisis teórico de éstos excedería las pretensiones de esta monografía).

También Gannagé (op.cit.) trata sobre los modos de selección de los proyectos estratégicos, computando la distinta eficacia o escasez de los factores de producción, la contribución al producto nacional de las inversiones propuestas, su impacto sobre el balance de pagos, la dosificación de factores (mano de obra o capital), con lo que retornamos al viejo problema de la posibilidad o no de sustitución de los factores (Zimmerman), de la conveniencia de inversiones que apliquen alta tecnología en lugar de mano de obra (versión moderna de la teoría de las ventajas comparativas de Ricardo, por Hollis Chenery), o bien, lo que parece más lógico, y se está aplicando con éxito en China, por ejemplo (cf. Zimmerman, op.cit.), la aplicación intensa de mano de obra para suplir la carencia de capital (además, por razones de idiosincracia o adaptación, cf. Hagen).

Quienes analizaron específicamente la situación de

y alemán, antes de la primera guerra mundial, se hizo en el marco de una intervención del Estado que se puede designar como "bismarckismo", y después de la segunda guerra mundial, está siendo llevado a su culminación de acuerdo con un "neobismarckismo".

- 4 - La "programación del desarrollo " es una técnica de racionalización cuya validez depende de la consistencia con que se haya analizado la situación, y elegidos los objetivos compatibles con ella y compatibles entre sí, con que se hayan adoptado los medios apropiados para el logro de esos objetivos. Su vigencia, como norma, depende intrínsecamente de su validez (consenso) y extrínsecamente de la permanencia de las circunstancias que el plan asume como externas a él.
- 5 - De todas las circunstancias externas al plan de que depende su vigencia, las más importantes son las políticas, en el sentido amplio del término; son también éstas las que más fácilmente se alteran. Cuando más subdesarrollada es una comunidad, más necesidad tiene de programar su desarrollo, y más sujeta está a que se alteren las circunstancias políticas de las cuales depende la vigencia del Plan".
- 6 - Las grandes naciones subdesarrolladas se enfrentan con la contradicción de que necesitan inversiones extranjeras masivas para alcanzar una tasa apreciable de desarrollo, y que no pueden desarrollarse como comunidades nacionales si los sectores estratégicos de su economía caen bajo el control de los intereses foráneos, motivo por el cual, para superar esa contradicción, necesitan ajustar su economía al imperativo de la autonomía nacional, imponiéndose un sistema de ahorro, inversión y producción que asegure la tasa máxima de desarrollo que la comunidad pueda soportar.

70 7 - Desde el punto de vista de las condiciones políticas que posibilitan la programación de su desarrollo, los países latinoamericanos se distribuyen en tres grupos:

I - Los que, disponiendo de las condiciones necesarias y suficientes para desarrollarse como Estados Nacionales, poseen un grado considerable de desarrollo económico, disponen de un producto neto anual per cápita superior a los 200 dólares y tienen una burguesía empresaria dinámica y capaz; esos países pueden y deben instaurar un nacional-capitalismo, mediante un partido del desarrollo, con liderazgo neobismarckiano (en este régimen, el jefe del gobierno ejerce un arbitraje entre los estratos sociales, basado en una contabilidad social objetiva que asegure el máximo poder de inversión tolerable por la comunidad, asegurando a los empresarios nacionales el liderazgo en la promoción del desarrollo nacional.

II - Los que, a pesar de disponer de las condiciones necesarias y suficientes para desarrollarse como Estados nacionales, se hallan en un acentuado grado de subdesarrollo, acusan un producto neto anual per cápita inferior a los 200 dólares y carecen de una burguesía empresaria dinámica y capaz; a esos países les es menester implantar un capitalismo de Estado, y, eventualmente, un socialismo desarrollista.

III - Los que, aunque acusan eventualmente un producto neto anual per cápita superior a los 200 dólares, no disponen de las condiciones necesarias para desarrollarse como Estados Nacionales, y se encuentran, por ello, en una situación de trágica impasse.

El primer rubro contiene, evidentemente, a nuestro país, Entre nosotros, el sociólogo JOSE LUIS DE IMAZ(66), recomien

71 da la aplicación del modelo neo-bismarckiano a una hipótesis de desarrollo económico nacional ajustada a nuestras condiciones reales.

Pero aquí entramos ya a un tema que excede al propósito de este trabajo: la conjuntura actual de América Latina, y dentro de ella, de la Argentina; la integración nacional o la integración regional como panacea o paliativo.

Como dijera recientemente un célebre historiador francés, Fernand BRAUDEL (67) "América Latina no es un país subdesarrollado como tantos otros, YA QUE TIENE PLENA CONCIENCIA de su retraso y de su condena injusta por el mundo actual, que la deja atrás y no le permite ni le da oportunidad alguna para alcanzarle".

EL DESARROLLO REGIONAL

La Geografía ha sido definida como el estudio de la Tierra en cuanto hogar del hombre, ámbito de desarrollo de la humanidad, operándose dicho estudio en forma de análisis de localizaciones, vale decir, de asentamientos poblacionales, radicados en porciones escogidas del espacio terrestre. Con lo que procura una fructífera simbiosis interdisciplinaria que ha permitido identificarla como "la síntesis concreta del mundo en evolución" (P.Geddes), o bien "la ciencia total del espacio humanizado" (P.George).--

Lo peculiar, entonces, de la investigación geográfica, consiste en localizar los datos en un medio, marco de existencia de la comunidad, siendo uno y otra, así como sus interrelaciones, elementos integrantes de una "situación", la que se da en un espacio relativizado, modelado en función de determinadas técnicas, estructuras y relaciones, al que denominamos, en consecuencia, REGION.--

A los primeros estudios geográficos sobre regiones homogéneas, reemplazaron en cierto momento análisis más modernos y completos, que al incorporar al complejo el elemento central, el factor de cohesión y de irradiación, el eje de la región, generador del espacio relativo de la misma, permitieron que la Geografía asimilara, definitivamente, el importante concepto de REGION POLARIZADA. Los estudios de W. Christaller fueron los que proporcionaron, a un tiempo, la pista a geógrafos como Pierre George, economistas como Perroux, incluso a políticos como Halford Mackinder (cuya teoría geopolítica descansa sobre el "principio de nodalidad").--

Así llegamos a la muy completa definición de Bernard Kayser, para quien la región constituye un espacio de dimensiones mutables, inscripto en un espacio natural determinado, caracterizándola: su organización en torno a un centro relativamente autónomo, los vínculos existentes entre sus habitantes, y su integración en un conjunto político más vasto. Con lo que se definen estrictamente los elementos

que integran la noción de región, predisponiéndonos para, en un estadio superior de la investigación interdisciplinaria, programar el planeamiento, la revalorización, el nacimiento -en suma- de regiones de desarrollo.-

Paralelamente a los geógrafos, intuyeron parecida realidad algunos economistas. A los esbozos de los mercantilistas (que advirtieron las diferencias en los ingresos regionales y la importancia del transporte como creador de riqueza), siguen las formidables construcciones de la escuela alemana de economía espacial, orientada por quien fué tal vez el último mercantilista: Friedrich List. Advienen así los hallazgos de von Thünen, Weber, Christaller, Lösch...

De tal modo, los "espacialistas" alemanes, mediante construcciones teóricas arquetípicas, anticipan respuestas a las preocupaciones humanas por orientar la localización (mercantil o residencial) del modo más eficiente (económico). Al evaluar las distintas soluciones, surge con toda nitidez la imbricada conexión existente, en el espacio económico general, entre los centros urbanos, de estructura y dimensión variable, y las áreas que los sirven, a una vez, de fuente de dotación de productos básicos y mano de obra, como de mercados de sus realizaciones urbanas (manufacturas, ideas, esparcimiento...)-

Los centros forman con sus hinterlands, y en unión de centros de jerarquía gradualmente menor, regiones, de tamaño diverso, dada la distribución discontinua de la población. A su vez, estas regiones se agrupan en redes, y éstas en sistemas, con lo que el contexto asume funcionalidad. Entre las ciudades y su ámbito regional, así como con parte o todo el sistema restante, se entablan relaciones económicas, en forma de flujos espaciales de personas, de bienes, de informaciones; a través de líneas de circulación, cuya dirección y dimensión depende de la jerarquía y grado de irradiación del centro transmisor-receptor de aquéllas.-

Hemos llegado, por dos vías, al mismo concepto. Este, no obstante, ha sido aún más enriquecido y afinado, después de incorporar el notable bagaje de innovaciones intelectuales debidas al genio de François Perroux: las nociones de espacios económicos (como conjunto de relaciones que trascienden la mera materialización geográfica de una localización, y que, con la noción de economía dominante y la de subdesarrollo del mismo, permite discernir con claridad meridiana la verdadera circunstancia política de tantos países... concepto abstracto que, sin embargo, sus discípulos -Boudeville- reubicaron dentro del contexto de una clasificación regional asentada sobre bases geográficas, asimilando, por ejemplo, el espacio-campo-de-fuerzas a la noción de región polarizada, etc.), de Polos de Desarrollo (paralela al concepto de "región nodal" de los geógrafos, y de centro urbano rector de los locacionistas, pero que enriquece aún más las implicancias de éstos, al atestiguar la estructura de aquéllas y la naturaleza de sus relaciones con la periferia complementaria, jerárquicamente dependiente, integrada aún sin ser aquél un ente autárquico), de las industrias motrices y los complejos de industrias, que, precisamente, dan vida a los Polos (con sus efectos de dominio, de impulsión, su típica veta innovadora "a lo Schumpeter", su clímax, aún más: su reciente re-calificación de las mismas en industrias modernas e industrias enteramente nuevas, que proporciona nuevas armas a una teoría y una estrategia de planeación de regiones en países en desarrollo), de los desequilibrios motores que, a un tiempo, son fuente y resultado de aquéllas, y explican a la economía (con lo cual Perroux toma partido por la noción, más moderna y agresiva, del crecimiento desequilibrado, como Hirschmann y Streeten en Occidente, y los colectivistas Lange y Kozlowski del otro lado...); de la especial naturaleza de ese fenómeno modernamente advertido que es el Subdesarrollo (economías dominadas, inarticuladas, dualistas, carentes de una red homogénea de flujos monetarios o reales de personas, bienes e informaciones; que permita la adecuada propagación de desequilibrios creadores por parte de polos o industrias motrices; donde, más que procurar propensiones a invertir o ahorrar, debe aleccionarse a la población a "aspirar" y a "esperar", mediante las propensio-

nes a innovar y a trabajar); de la correcta calificación, por ende, del Desarrollo (combinación de cambios en las estructuras sociales y en los hábitos mentales de una población que la hacen apta para acrecer, acumulativa y duraderamente, su producto social global); de las economías dominantes, como colofón de su gigantesca imagen de nuestro mundo económico real (grandes unidades extraterritoriales monopólicas, a las que estudia en sus tres dimensiones: tamaño, poder de negociación, tipo de actividad; cuyos efectos asimétricos o irreversibles influyen sobre el espacio económico del que participan, inhibiendo el crecimiento, usufructuando esfuerzos y riqueza del mismo, asegurándose ventajas políticas, aunque transformen a naciones en sujetos de su dominio).-

La propia estructura de la economía, la existencia de puntos distinguidos en una geografía nacional, la función desequilibradora de polos, industrias motrices y economías dominantes; dan pábulo a un espectro irregular en el que la disparidad interregional asume neta presencia, y constituye (al igual que la disparidad entre clases o entre sectores de actividad) la rémora fundamental: de tal suerte, la creación de nuevos polos de desarrollo (tanto ex-nihilo como impulsando la potencia de centros incipientes), alternativos, estratégicamente localizados (tanto en función del alcance de su irradiación y evaluación de su dimensión motora, como aún por imperio de especialísimas consideraciones geopolíticas), deviene solución de fondo al problema. Tal solución presenta dos aristas: la selección de la localización (dónde) y la de su contenido (qué industrias enclavar). Una y otra dependen de específicas características locales, nunca repetidas, asentadas sobre realidades geográficas tanto como sociales, económicas, políticas...y aún históricas. Es innegable que el sustento de tales polos estará dado, en la mayoría de los casos, por la implantación y/o el desarrollo de centros urbanos, con lo que la Geografía Regional y la Economía Regional arriban a la cima, y el planeamiento urbano, siendo caso particular, deviene condigno colofón de la investigación regional.-

Sobre las teorías y las políticas, que en diversos países, así

como en la Argentina, han procurado la revalorización regional y urbana, como medio eficiente de desarrollo nacional, versa la mayor parte del trabajo que se acompaña, una vez expuestos los principios liminares -obra de geógrafos y economistas, de políticos y sociólogos, como queda dicho- en el primer tomo de la obra.-

La Política Regional llevada a cabo por diversos países, ostenta, en algunos casos, un amplio bagaje de objetivos, medios e instrumentos, amén de la apreciación acerca de su factibilidad y resultados, que el transcurso del tiempo ya permite formular: tales los casos de, por ejemplo, Gran Bretaña -de liderazgo indiscutible en la innovación de políticas de revalorización regional y de planeamiento del espacio urbano-, Francia -con su formidable imaginación creadora-, España -tan cercana a nuestra propia conformación espiritual-social, y que ha aplicado con singular acierto las fórmulas francesas-, aún Italia, ejemplo sumamente particular en cuanto a existencia de una región deprimida de notable extensión y homogeneidad.-

De tal suerte, el relevamiento practicado permite apreciar la existencia de métodos de planeamiento y promoción de regiones y de centros urbanos, de interesante aplicación para el caso argentino. A modo título enunciativo: la provisión por parte de los propios gobiernos de terrenos, y aún de edificios parte o totalmente equipados para el ejercicio de la actividad industrial requerida como motriz en áreas deprimidas (casos de Inglaterra, o bien de la India), la creación de parques industriales (en cuya esencia debe intervenir primordialmente la noción de eslabonamiento de las actividades a radicarse en el mismo, a fin de fomentar gratificadoras complementariedades) tanto por entidades privadas (beneficiadas, entonces, por un sistema de exenciones y/o de préstamos que justifiquen el interés particular) como por los propios Estados, o aún las comunidades municipales (casos de G.Bretaña, E.E.U.U., India, etc.);

la provisión de subsidios, desgravaciones tributarias, créditos, asistencia técnica, etc., a las empresas cuya radicación en áreas-problema permita el re-equilibrio regional (notorio caso francés con sus primas de equipamiento y un arsenal de medidas de estímulo, lo que se repite en casi todos los demás países estudiados); el planeamiento físico del territorio encarado como prioridad nacional, que permita adecuada orientación a la ulterior política regional (el caso fundamental de Gran Bretaña); la convicción de que polos de desarrollo alternativos constituyen la mejor respuesta al grave problema de la disparidad regional (y aún intra-regional), y que los mismos hallan adecuada localización en el seno de nuevas ciudades (caso británico), o revalorizando núcleos urbanos no satélites pero ubicados a distancias muy cortas para despojarse -hasta ahora- del influjo paralizante de la gran metrópoli o macro-polo nacional (caso del acondicionamiento de la región parisina), o prestando atención a áreas de ubicación extrema en el territorio nacional (verdaderas "zonas de frontera", se trate de su cercanía a otros Estados o bien al mar), donde la implantación de complejos industriales permita, a un tiempo, satisfacer principios económicos y sociales de equiparación regional, como atendibles necesidades geopolíticas de defensa de la soberanía nacional en zonas vulnerables (caso de los polígonos industriales en España, por ejemplo. Por otra parte, el grave problema de las regiones de frontera se ilustra con la narración del caso mexicano); en fin: la interesante comprobación de un sugerente consenso, por parte de economistas, urbanistas y geógrafos, en materia de dimensionamiento óptimo de centros urbanos con vocación de polos motrices de relevo, así como de influjo descongestionante respecto de la metrópoli (o megalópolis) nacional de turno; Los planificadores regionales más notorios encomian, de tal suerte, la promoción o emplazamiento, según los casos, de centros urbanos cuya población esté comprendida entre 200 y 300.000 habitantes, como máximo hasta 500.000.-

Tal recomendación, enraizada, por otra parte, en la más genérica de creación de polos de desarrollo regional alternativos, permite verificar, pasando ya al caso argentino, la consistencia de los in- gen- tos reclamos por proveer de bases de lanzamiento de una real políti-

ca de desarrollo a regiones de alto potencial-inexplotado en grado sumo-, de cierta lejanía con el macropolo porteño que disipe en parte su influjo, de localización geográfica cercana a los límites del territorio nacional, y cuyos centros urbanos jerárquicamente predominantes -jóvenes o no, pero sin historia industrial- contengan una población cuya dimensión, suficiente para el "despegue", no sea por otra parte excesiva como para gravar con costos de congestión o de escala excesiva de infraestructura al proceso de desarrollo que se procura implementar. Es el caso, precisamente, de la posible selección -comentada, aunque no oficializada, a la fecha de nuestro trabajo- de polos nacionales de desarrollo en Resistencia-Corrientes, en el Noroeste, en la zona puntano-riocuartense, en las costas patagónicas...

Si la política regional argentina, aún en gestación (aunque nunca tan próxima como ahora, tal como la preocupación oficial permite advertirlo), basará sus grandes líneas estructurales en razones económicas, sociales y políticas como las que motivaron el encuadre efectuado por otras naciones occidentales, justo es que también atienda al aspecto instrumental de que las mismas son claro ejemplo. De tal modo, insistimos en la prioritaria necesidad de creación de estímulos financieros para posibilitar la concreción de aquélla. Esto es, que si bien medidas fiscales, o la creación de infraestructura, y aún un adecuado flujo de informaciones, pueden gravitar sobre las decisiones de los particulares, cuyas empresas constituirán la respuesta microeconómica a la decisión político-macroeconómica inicial, es preciso, definitivamente, que los poderes públicos completen sus esquemas de promoción industrial con el entronizamiento de una real y duradera política crediticia, basada, sí, en prioridades sectoriales y regionales, pero vigente!

Finalmente, la aplicación en nuestro país de una política de desenvolvimiento regional, con su escuela de creación o revalorización de centros urbanos de desarrollo alternativo y equilibrante, respecto de la gran metrópoli capitalina, podrá influir en la supo-

ración de irritantes disparidades territoriales, fuente, en gran medida, de las más advertidas -generalmente- disparidades de clase o actividad económica. La conciencia de que la participación de la comunidad es vital para el éxito del programa, contribuirá, una vez lanzado el mismo, a crear un consenso y condiciones de solidaridad que faciliten el reencuentro de la familia argentina, y predispongan a la Nación para coronar su epopeya decimonónica con nuevas realizaciones que le brinden potencia y gravitación en el concierto mundial, al par que gratifiquen a su población con la plena vigencia de derechos y de frutos, de atribuciones y de obligaciones sociales que implica el Bien Común.-

---.---

Se ha procurado, luego, verificar si se da, en cierta porción acotada de la superficie de la Provincia de Buenos Aires (por convención, la denominaremos "región sudeste"), la existencia de estructuras geográfico-socio-económicas que permitan investirla con un carácter "regional", si su potencial geográfico-económico infra-explotado le confiere un sustento real para el lanzamiento de una política regional de desarrollo autónomo y auto-sostenido, si el espacio económico como contenido de plan de tal política será factible por la posesión en su seno de centros de decisión adecuados al programa, si caben en tal territorio consideraciones acerca de una polarización que, caso de ser bi-unívoca, sea complementaria en vez de competitiva. Del análisis practicado, facilitado por la existencia de estudios parcializados de tal territorio -o de los aspectos del mismo que nos interesan-, llevados a cabo por entidades oficiales y privadas, se infiere la vigencia de una región real, con alto potencial de recursos y mercados para los mismos; gravada por un centro de decisiones extraterritorial, así como por otro factor de dependencia (independiente

mente, por lógica, del político) constituido por el alto coeficiente de exportaciones que ostenta, en virtud de su aplicación especial a determinadas explotaciones, amén de la metodología empleada en las mismas (vale decir, la "base económica" regional, en el sentido de Tiebout, es muy amplia, pero esto puede ser un gran riesgo); y que puede polarizar sus afanes - como de hecho lo viene haciendo ya, en gran medida- alrededor de centros urbanos rectoros, caso de Mar del Plata, Necochea, Olavarría-Tandil.-

A lo largo de la encuesta practicada, se proporcionan sugerencias que posibiliten la implementación de una política regional autónoma, tales como, enunciativamente: la aplicación de un régimen especial de promoción turística -creación previa de infraestructura, mediante- al área de la "costa caliente" (General Lavalle, General Madariaga, Mar Chiquita), de condiciones bastante similares a las que promovieron el interés de turistas nórdicos y anglosajones por las playas hispanas de la Costa del Sol, por ejemplo (tal política permitiría la descongestión del área marplatense, que así podría no verse coartada para continuar su evolución, ya en forma decididamente industrial; la revalorización de la subregión interesada, actualmente sumamente "sumergida" en relación al resto del área considerada; en fin: el allegamiento de divisas al país, si paralelamente se la utiliza como base de lanzamiento de una agresiva, inteligente y persistente política turística, por lo cual damos extensa información acerca de los ejemplos español, francés y algunos de otros países); la decidida conversión de Mar del Plata en el gran polo regional, dotándole de autonomía financiera (reorganizando los mercados locales de capitales e impidiendo la filtración de ingresos, como actualmente se da en el circuito bancario de la región, con su política de "peso redondo, en virtud de ser tales entidades, en su mayor parte, susursales de matrices capitalinas), y radicando en la misma in-

dustrias, en lo posible, del tipo matriz que identifica Perroux como "enteramente nuevas": caso de las petroquímicas, electrónicas, etc.; amén de la definitiva utilización de un planeamiento industrial moderno, existente en tal ciudad, consistente en la identificación de áreas convenientes para la radicación industrial (según su Plan Regulador) y la implantación de parques industriales (como prevee el estudio de los ingenieros Pastor y Bonilla); etc. Mar del Plata puede ser así, en virtud de sus pre-condiciones y su dimensión poblacional, suerte de polo alternativo de desarrollo de localización y quantum ideal, de acuerdo a las recomendaciones ya referidas por los expertos. La región toda podrá constituirse en ejemplo de planeamiento revalorizador, y asentar una economía próspera y una población en ascenso, basada sí -por la especial característica de sus productos naturales- en el intercambio, pero realizando el mismo previa incorporación, en la mayor medida posible, de valor agregado por su mano de obra y su ingenio tecnológico. A su vez, el país puede obtener, por parte de la región, vital apoyo para el mayor nivel de desarrollo al que todos aspiramos.-

En la definición de la región estudiada, se ha incorporado un concepto in-usual (cuya aplicación sólo hemos podido constatar en un caso: el de identificación de regiones de planeamiento en Panamá, como se ve en el mapa incorporado en el tomo II): el de que la misma está constituida, no sólo por su territorio visible, sino además por aquella porción del mar que la rodea, jurídicamente nacional, y económicamente proveedor de tal magnitud de riquezas potenciales, primordiales en la estructura de recursos y mercados de la zona, que torna indiscutible su participación en el esquema geo-económico. Al mismo tiempo, queremos reiterar nuestra afirmación acerca de la vital importancia que debe revestir, al objeto de la selección de regiones o de polos de desarrollo, toda área limítrofe con espacios políticos extra-nacionales, y ésta, recostada junto al mar, lo es.-

Col. 1701
1000

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

ORIGINAL

TESIS DOCTORAL

"EL DESARROLLO REGIONAL
APLICACION AL CASO DE LA REGION SUDESTE DE
LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.-"

NOEL NIEVCHOWICZ LAMPERT

Registro 17.537

AREA ECONOMICA

CATEDRA: GEOGRAFIA ECONOMICA GENERAL

CONSEJERO: DR. MIGUEL GARCIA FIRBEDA

PADRINO DE TESIS: DR. MIGUEL GARCIA FIRBEDA

FECHA: 21 de Abril de 1970.-

EL DESARROLLO REGIONAL. APLICACION AL CASO DE LA REGION
SUDESTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

I N D I C E

T O M O I I :

PARTE III- EL DESARROLLO ECONOMICO REGIONAL

Página N°:

Capítulo 7: Teoría y Política del Desarrollo Regional	1
a) Las regiones como instrumento de una política de desarrollo	1
b) Política Regional (mundial)	33
c) Sectorialización de la Política Regional	149
Capítulo 8: El Desarrollo Regional en la Argentina	168

Indice de Gráficos

Cap.N°	Denominación	Página N°	Figura N°	Cuadro N°
7	Cinturenes agroindustriales	19 bis	26	
7	Cuenca del Plata	39 bis	27	4
7	Cuencas Sudamericanas	46 bis	28	5
7	Gran Bretaña (reg.problema)	47 bis	29	
7	Gr.Bret., subdiv.regional	49 bis	30	
7	Distrib.de la pobl.francesa	57 bis	31	
7	Población activa de Francia	57 bis 1	32	
7	Soc.de Desarrollo Regional	68 bis	33	
7	Ejes de desarrollo en Francia	75 bis	34	
7	Las regiones de programa	75 bis 1	35	
7	Regionalización según Labasse	75 bis 1	36	
7	Armadura urbana en Francia	75 bis 1	37	
7	Metrópolis de equilibrio	75 bis 1	38	
7	Reg. problema en Italia	77 bis	39	
7	Ayuda de la Caja del Mediodía	86bis	40	
7	Zonas de planeamiento (Italia)	89 bis	41	
7	España y sus regiones	90 bis	42	
7	Polo de desarrollo de Huelva	94 bis	43	
7	Polo de des. de La Cpruña	95 bis	44	
7	Zonas homogéneas en España 1960	108 bis	45	
7	Zonas homogéneas en España 1964	108 bis	46	
7	Alfabetismo	108 bis	47	
7	Producto per cápita	108 bis	48	
7	Calificación regional	108 bis	49	
7	Planificación urbanística	109 bis	50	
7	Jerarquía urbana en España	109 bis	51	
7	Prospectiva regional y urbana	109 bis	52/53	
7	Reg. deprimidas en Alemania	113 bis	54	
7	Programación reg. en P.Bajos	118 bis	55	
7	Localización reg.deprimidas en Europa Occidental	124 bis	56	
7	Litoralización del des.latinoamericano	125 bis	57	
7	División regional en URSS	129 bis	58	
7	Nueva política regional URSS	129 bis	59	
7	Estructura espacial en Polonia	133 bis		6
7	Distritos industriales Polonia	134 bis	60	
7	Ocupación industrial en Polonia	135 bis		7
7	El Sur de Estados Unidos	138 bis	61	
7	Regiones de planific. en Perú	145 bis	62	
7	Regiones de planific.en Panamá	145 bis 1	63	
7	Programas de desarrollo rural	145 bis 1	64	
7	Reg. de planificación en Chile	145 bis 2	65	
7	Area del Valle del Cauca (AVC)	146 bis	66	
7	Regiones de planeamiento y polos urbanos en Colombia	146 bis 1	67/68	

Indice de Gráficos (2)

Cap.N°	Denominación	Pág.N°	Figura N°	Cuadro N°
7	México	148 bis	69	
7	Altas tasas de crecimiento	152		8
7	Población y su tasa de crec.	153 a 156		9
7	Parques Industriales EEUU	150 bis/1	70(a/b)	
7	Parques Ind. en la India	157 bis	71	
7	Brasil	161 bis	72	
7	Ciudad Guayana	165 bis	73	
8	Disparidad interregional Arg.	168 bis	74	
8	Gráficos comparativos (Daus)	170 bis	75/76/77	
8	Gráficos comparativos (Daus)	170 bis 1	78/79/80	
8	Gráficos comparativos (Daus)	170 bis 2	81/82/83	
8	Producto y Productividad	178		10
8	Producción y Población p.c.	179		11
8	Regiones (según U.N.)	179 bis	84	
8	Producto total y por habit.	180		12
8	Niveles y estructura product.	181/2		13
8	Productores agropecuarios	183		14
8	Obreros agrícolas	183		15
8	Comparaciones sobre ingresos	184		16
8	Regiones de desarrollo	187bis	85	
8	Regiones según C.F.I.	188 bis	86	
8	Regiones naturales, seg.Daus	188 bis 1	87	
8	Recursos patagónicos	190 bis	88	
8	Recursos patagónicos	190 bis 1	88 bis	
8	Recursos patagónicos	191/2/3		17
8	Futaleufú	194 bis	89	
8	Chocón	194 bis	90	
8	Recursos del Comahue	197 bis	91	
8	Zona de riego V.R.Negro	197 bis 1	92	
8	Zonas homogéneas en Comahue	198 bis	93	
8	Sierra Grande	198 bis 1	94	
8	Sistema del Nihuil	198 bis 1	95	
8	Parque industrial en Córdoba	208 bis	96/97	
8	Areas de humedad insuficiente	209 bis	98	
8	Tucumán	212 bis	99	
8	Aguas subterráneas	209 bis 1	100	
8	Corporación del Río Dulce	213 bis	101	
8	Yaciretá-Apipé	216 bis	102	
8	Otras obras en el Nordeste	216 bis	103	
8	Jerarquía urbana	217 bis	104	
8	Compleje turístico Iguazú	217 bis 1	104 bis	
8	Región S.E. Pcia.Bs.Aires	220 bis	105	
8	Puerto de aguas profundas	221 bis	106	
8	Grandes proyectos S.Fé	224 bis	107/7 bis/108	
8	Comparaciones (C.F.I.)	229 bis	109	
8	Obras públicas y aeronáuticas	228 bis	110/111	
8	Régimen promocional 3113/64	230 bis	112	
8	Zonas de frontera	230 bis 1	112 bis	
8	Polos nacionales de desarrollo	231 bis	113	

PARTE III - EL DESARROLLO ECONOMICO REGIONAL:

CAPITULO 7: TEORIA Y POLITICA DEL DESARROLLO REGIONAL:

a) Las regiones como instrumento de una política de desarrollo:

En capítulos anteriores hemos analizado las distintas concepciones (geográficas, sociológicas, económicas, políticas), así como su génesis y evolución, especialmente referidas al fenómeno de radicación de la actividad humana en espacios o porciones determinadas de su habitat en la Tierra.

Así como los geógrafos han llegado a distinguir entre espacios continuos de notoria uniformidad en cuanto a sus características físicas, humanas y de organización de la actividad humana, básicas, a los que llamaron "regiones homogéneas", y aquellos otros espacios geográficos donde la influencia de un centro urbano predomina orientando la organización de la vida y las relaciones humanas en un entorno más o menos amplio, a los que denominaron "regiones funcionales o polarizadas", también los economistas, así como otros científicos sociales, llegaron a discernir distintas tipologías regionales, que, finalmente, se resuelven en las esenciales del pensamiento perrouxiano: región homogénea, región polarizada, región de programa. Aquellos economistas que basaron sus elucubraciones en el sistema de precios legado por los clásicos, en cambio, más bien se orientaron a analizar los motivos y consecuencias de la localización humana en centros o regiones determinadas, brindando, con tal estudio, un importante "relleno" a investigaciones ulteriores de carácter dinámico que tendiesen a la programación del desarrollo en regiones existentes o por formarse.

Hemos pasado revista también a un fenómeno esencial de la sociedad humana y su economía en este siglo: el del subdesarrollo. En la caracterización del mismo, así como en el planteamiento de políticas para su liquidación, o sea, para alcanzar el

Desarrollo, han vuelto a intervenir algunas de las más modernas teorías sobre el espacio económico y su organización, detalladas en anteriores capítulos.

El problema del desarrollo económico es tal vez el que reviste mayor carácter de urgencia en el mundo, actualmente. No se trata ya de una opción, sino de un imperativo: "es una exigencia que condena al pueblo que no ha sabido asumirlo, a niveles infranacionales" (C.F.I.) (68). Las ingentes modificaciones en el plano de la tecnología, de la defensa, de la innovación económica a nivel mundial de no ser absorbidas para hacerlas servir al objeto del progreso nacional, podrían aparejar tan sensible deterioro en la posición relativa del país en el mundo, que, con el tiempo, su propio destino y continuidad como nación podrían hallarse en tela de juicio, por imposibilidad de cumplimiento armónico e integral de sus fines.

Utilizando símiles biológicos, caros a la vieja filosofía social germánica (Herder, Muller, Ratzel), pero no por ello menos válidos en este análisis (particularmente porque fueron acuñados en momentos en que esa nación pugnaba por "ser", por integrarse políticamente e independizarse económicamente), diríamos con Luis Vera (69): el desarrollo ha de producirse necesariamente para satisfacer las necesidades de un todo orgánico, y que tal concepto de desarrollo corresponde a un proceso propio de los seres orgánicos, y por esencia sujeto a un plan. Se trata de un mecanismo integrativo, que extrae del exterior sus medios de realización - seleccionándolos y asimilándolos-, que se adapta a ellos e influye también, a su vez, modificándolos, al autoproducir reservas estructurales. Finalmente, siendo la característica del ser orgánico o vivo, según Le Dantec, la "conquista del espacio", de su espacio de habitación y desenvolvimiento, su "espacio vital", su desarrollo, conformado a su propia ley, se realiza no obstante a expensas de tal espacio exterior que él conquista y organiza.

Las naciones, asentadas sobre bases territoriales, encuentran en éstas, y también en el territorio de las demás, dicho espacio de desarrollo de su propio ser, y de sus fines, que son interpretados por quienes orientan y/o dirigen su devenir. Hemos podido apreciar, al analizar las teorías de Perroux, las extensas implicancias del término "espacio" en economía y en política, y como el mismo trasciende de la mera determinación geográfica para abarcar, antes bien, planes y relaciones entre organismos no contiguamente localizados, constituyendo dichas estructuras abstractas los verdaderos espacios económicos.

La comprensión de esta realidad permite discernir también sus peligros: luego, cuando una economía dominante logra imponer sus decisiones, a través del espacio formado por los planes, las relaciones, los intereses, que la ligan a sub-asentamientos localizados en países de menor desarrollo, que admiten tal "statu-quo", el propio espacio geográfico de éstos deja de cumplir sus fines como sustento del desarrollo del ser orgánico nacional para constituirse en apéndice que favorece el crecimiento y desenvolvimiento de la nación de radicación del centro de decisiones extra-nacional.

Es decir, la aplicación de la teoría de Perroux, a nuestro entender, es mucho más significativa si, a desmedro de su denominación de "económica", la aplicamos para interpretar los aspectos políticos de la dominación y la polarización. En cambio, a los efectos de la promoción de un desarrollo que elimine disparidades regionales y haga servir armónicamente a todo el territorio nacional en su función de sustento del desenvolvimiento del ser orgánico nacional, resulta imprescindible aplicar la teoría de regiones de los geógrafos, enriquecida por los aportes de las teorías de la localización y de la polarización, pero constriñendo a éstas a actuar sobre bases reales (las "triviales" que quiere desechar Perroux).

4

Para iniciar esta tarea, es forzoso ponernos de acuerdo sobre el propio concepto de REGION, máxime si el mismo ha de tener consecuencias operacionales. Recorramos las opiniones de los científicos vinculados a la discusión:

"Es bien sabido que durante mucho tiempo los economistas, geógrafos, sociólogos y maestros en ciencias políticas, urbanistas y otros especialistas en disciplinas sociales, han procurado fijar o definir el concepto de "región". Después de muchas discusiones apasionadas y de extensos escritos sobre la materia, la mayoría convino en que la región es una unidad geográfica determinada por ciertas características significativas, en relación con el problema que se estudia y los propósitos del investigador en cada caso concreto... Dado el estado actual del conocimiento de la ciencia social, es imposible definir, con carácter general, el "mejor" tipo o la mejor categoría entre los diferentes grupos de regiones..."(Walter Isard) (70).

No obstante, Isard prueba a dar su definición, aunque en términos sumamente amplios: "...una región se caracteriza, cualquiera que sea su extensión, porque contiene ciertos elementos esenciales, cada uno de los cuales corresponde principalmente a una fase de la organización de la sociedad regional. Así, hay en la región sectores que forman la unidad regional, el económico, el político-gubernamental y el cultural-institucional, entre otros....por ejemplo, el sector económico de la región podría ser descrito en función: 1) de la escala de desarrollo de las empresas individuales, 2) de una clasificación basada en las industrias de consumo nacional o de exportación, 3) o de grupos de empresas o industrias de gran producción e interconexiones en el mercado" (op.cit.) .

"No se ha determinado aún si el análisis regional (o "ciencia regional" como a veces se le llama) es una disciplina por derecho propio o solamente una parte que se identifica con

la economía. Una de las razones de esta incertidumbre estriba en el problema de cómo definir el concepto de región. Tres son las definiciones que generalmente se le aplican: la primera considera como región los territorios que muestran ciertas características homogéneas en los aspectos económico, social, físico o de otra índole; la segunda la concibe como un territorio que depende o que guarda estrecha relación con un "polo", el cual es por lo general una zona urbana céntrica; la tercera la percibe como un área que posee una identidad política o administrativa coherente". (Albert Waterston) (71).

"Pocos esfuerzos en toda la historia del empeño científico han probado qué estéril es el intento de encontrar una definición universal de región, aceptable para geógrafos, especialistas en ciencias políticas, economistas, antropólogos, etc. El presente expositor no perderá tiempo en un nuevo intento de encontrar una definición general de "región"; el término será usado para identificar subdivisiones políticas y geográficas de países en vías de desarrollo, para los cuales sea factible la preparación e implementación de planes de desarrollo... y cualquier otra subdivisión de una nación que sea reconocida oficialmente y que tenga algún poder fiscal y político para hacer y llevar a cabo planes de desarrollo" (Benjamin Higgins) (72).

Así como Waterston glosa, en líneas generales, los tres conceptos de región señalados por Perroux (homogénea, polarizada, de programa), procuran Isard e Higgins constituirse en meros pragmáticos, si bien es importante señalar en el primero la preocupación por discernir las relaciones interindustriales (recordemos que es su principal aporte a la economía, una adaptación de los cuadros de Leontieff) y en el último resulta sugestiva la mención de "que tenga algún poder fiscal y político". Sabemos que esto último es un delicado punto de fricción

6

en la teoría y práctica del regionalismo: generalmente se procura subsumir a las regiones en la amplia planeación nacional, debiendo la nación instrumentar la coordinación fiscal y cupiéndole la decisión política, incluso en los casos en que afecta la viabilidad o la recuperación económica de la región. Sin embargo, no hablando ya de "poder" en el sentido primario y directo, sino, en todo caso, de "facultades delegadas", es evidente que la posesión de éstas, particularmente en el terreno fiscal, permitiría a las regiones una mayor autonomía y seguridad de desarrollo, y concitaría expectativas sumamente interesantes en cuanto al estímulo de la participación popular en los programas regionales.

"Delimitar regiones es, en cierto modo, como argüir el significado de las palabras. No va más allá de un ejercicio académico, a no ser que se determine un propósito o función específica. El espacio es un elemento continuo y cualquier espacio parcial es, según John Friedmann, una simplificación selectiva, la que implica el propósito de incluir algunas cosas y excluir otras" (Walter Stohr) (73).

En el primer seminario interamericano sobre la definición de regiones para la planificación del desarrollo, realizado en Canadá en 1967, las conclusiones generales del mismo señalaron (cf. revista ya citada de la S.I.A.P.): "...la definición de regiones para la planificación del desarrollo deberá consistir en la delimitación de unidades geográficas o territoriales que poseen cierta uniformidad en términos de problemas de desarrollo... o en términos de potencial de desarrollo..." Y se procuró señalar una tipología regional:

"a. Región multinacional de planificación es un área dentro de la cual se integra un grupo de países con fines comunes de desarrollo o con el propósito de elaborar y ejecutar ciertos programas de acción conjunta.

- "b. Macro-región de planificación es aquella vasta área que forma parte de un país, cuyos propósitos son los de coordinar actividades de planificación a escala menor que la totalidad del territorio nacional.
- "c. Región de planificación es aquella área funcional y nodal a la que se aplica un conjunto de políticas de acción para su desarrollo integrado. Esta región forma parte de un sistema complejo y completo de regionalización, que abarca la totalidad del territorio nacional y que tiene en cuenta los objetivos nacionales del desarrollo.
- "d. Subregión de planificación es una de aquellas áreas en las que se puede dividir una región de planificación, la que, por sus características físicas o su grado de polarización, puede ser tratada como una unidad cuando se planifica su desarrollo integrado.
- ..."i. Polo de crecimiento es una localidad que, por su grado, de urbanización y ubicación con respecto a recursos y mercados, facilita un máximo de producto agregado por cada unidad de inversión, aprovechando las economías de escala. Los polos de crecimiento son los centros de inversión en industria y equipamiento urbano que movilizan los recursos de su respectivo hinterland y que di funden innovaciones hacia éste".

Advertimos entre las conclusiones de este Seminario, la manifiesta admisión de los conceptos perrouxianos en materia de nodalidad o polarización, y del asentamiento de industrias motrices en complejos industriales. En rigor, se trata de conceptos indiscutibles, y que han sido adoptados por los analistas de todo el mundo. Por ejemplo, inclusive en los países de economía colectivista, el geógrafo polaco K.Dziewonsky define

8

a la región económica como "un complejo socio-económico, principalmente de producción, que se desarrolla a través del tiempo y encuentra su expresión final en el carácter del desenvolvimiento y la utilización de la tierra en un área determinada", además, admite distintas clases de regiones: tradicionales, especializadas, y regiones funcionales o de lazos internos y profundos (nodales). Por su parte, el economista ruso P. Alampiev las define: "La división económica regional debe basarse en el estudio de la formación objetiva de los conjuntos completos económicos territoriales... debe preverse un futuro funcionamiento autónomo... la especialización es el núcleo alrededor del cual se desarrolla el complejo económico". (citados por el Ing. Angel Bassols Batalla) (74).

Bassols Batalla también cita al mexicano A. Corona Rentería, quien en su tesis de 1959 sobre la planeación económica, manifiesta: "Región económica es un área geográfica identificable, caracterizada por una estructura particular de sus actividades económicas con referencia a un conjunto de condiciones asociadas físicas y/o biológicas y/o sociales que presentan un alto grado de homogeneidad y que mantienen un cierto tipo de relaciones internas y con el exterior".

A su vez, el chileno Luis Vera, a cuyo trabajo volvemos, luego de expresar: "Implícito en el estudio de un plan de desarrollo regional está el concepto de región. No la región geográfica pura, sino el espacio económico que es necesario organizar. Sin embargo, espacio y región no son sinónimos.... Una región económica, escribe Boudeville, es un área continua y localizada, un espacio económico no lo es: el grupo de factorías de una gran corporación forma un espacio, pero no necesariamente una región..."; (Volveremos sobre esto enseguida, allí se encuentra la coyuntura de la diferenciación entre los conceptos abstractos, políticos, hasta polémicos, de Perroux, sobre los espacios,

y la definición de regiones que procuran Boudeville y otros, y que adoptaremos); procura, en rápida sucesión histórica, fijar la evolución de los conceptos sobre la región, de caracterizados científicos: Así, nos lleva, en forma continuada, hacia:

- Benton Mc Kaye: hacia 1925, en obra que él mismo caracterizó como "una filosofía de planificación regional", mencionó a la cuenca hidrográfica como la unidad geográfica de desarrollo regional, constituyéndose en el fundamento ideológico de la famosa T.V.A. que realizó la primera experiencia moderna de desarrollo en la cuenca del Tennessee en EE. UU.
- Robert E. Dickinson: La región política ideal, grande o pequeña, es aquella que posee un número máximo de intereses comunes.
- Eva G.R. Taylor: La región de planificación es "un todo bien integrado, que se caracteriza en cuanto a todas sus partes por una accesibilidad de primer orden a la capital regional, y por constituir una unidad bien equilibrada en cuanto a sus recursos, desarrollo económico, comercio, cultura y ocupaciones" (1942).

Puede verse como la profesora Taylor no pasa de la región homogénea, en tanto que Dickinson ya advertía la polarización al afirmar que "el núcleo de esta organización y el punto céntrico de esta movilidad es el poblado o ciudad que, como capital o centro dominante, constituye la fuerza unificadora más importante de las actividades e intereses del territorio que la rodea (concepto de la chef-lieu o capital regional) (1946).

- Lewis Mumford: en su famosa "La cultura de las ciudades" (1938), reconoció la región como un "área natural" y agregó que "para definir las áreas humanas, se debe buscar no sólo la periferia sino el centro"

- 0
- Louis Wirth: (1942) propuso la región metropolitana como unidad de planificación, de la que su área inmediata de influencia debía contener los elementos de interrelación diaria entre la ciudad y sus suburbios.
 - Harvey S. Perloff: En 1957 escribía: "El término "planificación regional" en los EE.UU. es aplicado a un amplio rango de actividades en muchos tipos de áreas geográficas: 1) tareas de planificación subordinadas al desarrollo y manejo del agua, tierras y recursos naturales relacionados de una cuenca de río y otras regiones de recursos,...2) los esfuerzos para guiar el crecimiento físico y el desarrollo integrado de las regiones urbanas y metropolitanas....3) la planificación de la construcción y operación de varios tipos de servicios o el manejo de éstos.... como carreteras interurbanas, puertos, servicios de agua de alcance regional, etc., 4) los esfuerzos de planificación dirigidos a pronosticar el desarrollo económico de áreas, inclusive la promoción de industrias, La "región, en este caso, puede extenderse desde una gran área multi-estadual hasta un grupo relativamente pequeño de comunidades...".

Sumamente interesante resulta en esta clasificación totalizadora, la inclusión del tercer punto, acerca de obras de infraestructura esenciales para la interrelación regional, amén de que las redes de transporte constituyen uno de los hitos esenciales de la teoría de la localización.

- John Friedmann: En 1956 expresó: "Las relaciones básicas y espaciales en una economía se encuentran: 1) entre la ciudad central y su región circunvecina; 2) entre una región urbana y otra".

Como el propio Vera lo afirma, "El planeamiento urbano y de áreas metropolitanas constituye la prolongación indispensable de los planes de desarrollo regional". Hemos visto como la preocupación por la urbe o foco nodal constituye el remate de todas las teorías sobre la región. En el capítulo siguiente

11

habremos de ocuparnos intensamente del problema de la región urbana "stricto-sensu" y del planeamiento metropolitano. Aquí debemos seguir con las regiones a grandes rasgos, particularmente cuando, por su extensión y funciones, están compuestas por varios centros urbanos y los correspondientes hinterlands, todo ello jerárquicamente agrupado y organizado.

En el primer capítulo de este trabajo habíamos recorrido la evolución de las ideas de los geógrafos en punto a los espacios y las regiones. Recordemos por un instante la más completa de sus definiciones, la que ofrece Bernard Kayser en "Geografía Activa" (op.cit.) escrita en colaboración con Pierre George y otros autores franceses: "Una región constituye sobre la tierra un espacio preciso pero no inmutable, inscrito en un marco natural dado, y que responde a tres características esenciales: los vínculos existentes entre sus habitantes, su organización en torno a un centro dotado de una cierta autonomía, y su integración funcional en una economía global. Es el resultado de una asociación de factores activos y pasivos de intensidades variables, cuya dinámica propia se encuentra en el origen de los equilibrios internos y de la proyección espacial". Se adscribe, en consecuencia, a la teoría de la región como "espacio polarizado" e insiste, tanto en su dinámica estructural, que puede provocar mutaciones en cuanto a dimensión, como en la sumisión a un plan nacional, que, inclusive, podría distorsionar su desarrollo. Además, como todos los geógrafos franceses, dota al concepto de una "raison d'etre" fundamental: los vínculos entre los habitantes. No olvidemos que, para ellos, la región es, antes que nada "espacio organizado", esto es, acción humana para estructurar, diferenciar, formar un determinado contexto.

Sin embargo, en tal definición, parecería que la región que da se privada de autonomía. Cómo es posible que, si constituye una creación humana que se revela intrínsecamente dinámica, capaz de general -como organismo vivo- su desarrollo para alcanzar el

2 Fin último de dotar de bienestar al poblamiento humano, puedan restringirse los medios para poner en práctica tal potencia lidad? Un sociólogo, Peter Heintz expresa:

"Desarrollo regional significa desarrollo económico y social de ciertas divisiones territoriales de una sociedad nacional... En las sociedades subdesarrolladas el desarrollo parte de un centro administrativo y urbano, en particular del gobier no nacional y de la capital o metrópolis. Sin embargo, un desarrollo nacional continuo requiere que los impulsos provenientes del centro den lugar a un "desarrollo regional autónomo". Desarrollo regional autónomo significa la movilización de recursos propios de la región en base a una política propugnada por per sonas radicadas en la misma región, y que disponen de poder (ver lo afirmado por Higgins). Una definición más amplia sería: poli tica de promoción regional, propugnada por personas de origen local".

Sin embargo, cuando de estos temas se han ocupado cienti ficos europeos, particularmente franceses, se ha remarcado so bremanera la necesidad de ceñir el plan regional a un programa nacional previo. Probablemente influya en tal opción la inter nalización de una estructura sumamente centralizada del Estado, propia de esta época, sobre todo cuando se trata de países de cididos al progreso, en lo políti co, y conscientes de su poster gación, o poco menos, en lo económico y tecnológico, frente a las más grandes potencias. Es decir, ha sido común en los últimos años, en Francia por ejemplo, que sus economistas tomen par tido por ideas y conceptos, y aún por políticas, sumamente con gruentes con las grandes líneas de una política de afirmación nacional desarrollada desde el más alto nivel de su gobierno.

Es así que Boudeville puede afirmar (op.cit.) que "la re gión dentro del Estado no debe ser considerada como entidad in dependiente, sino como parte de un todo, ligada a las demás uni

dades regionales y subordinada a la concepción nacional de bienestar común".... "El interés regional debe sacrificarse al interés nacional, y con más razón todavía en los Estados que han repudiado el federalismo.... En todos los Estados soberanos, la región no constituye un fin en sí misma, sino un instrumento del bienestar nacional".... "Lo que define a la región es la ausencia de una unidad política, y la existencia de lazos económicos y sociológicos".

Pero entonces, podremos tomar a la región como un todo integrado, donde la comunidad de ideas y apetencias, de valores y actitudes, de sus habitantes, pueda generar al menos la básica autonomía de su régimen económico? O debemos constreñirnos, en aras de los más altos intereses políticos de la nación, y procurando a tal región ventajas económicas -que se sublimen en un más alto bienestar social e individual-, tomarla en cuenta, meramente, como un organismo afectado de procesos meramente económicos, necesitado de directivas y orientaciones externas, apto solamente para calcularle -desde afuera, claro- un cierto programa económico?

Perroux nos ha explicado, al clasificar y fundamentar los espacios económicos, que los mismos son conjuntos de relaciones, independientes de toda base geográfica, al punto que, por ejemplo, el espacio-plan de la economía nacional no sería el territorio de la nación, sino el dominio que abarcan los planes económicos del gobierno, las empresas, los individuos. Entonces, la Nación sólo sería un "lugar" de pasaje de fuerzas (noción del espacio-campo de fuerzas o polarizado), o un conjunto de polos de donde emanan y donde se dirigen algunas de ellas, polos que pueden no estar "localizados" en el territorio jurídicamente nacional. Así, los espacios nacionales se relativizan, y tanto puede el Estado reivindicar, en mérito a su influencia sobre mentes o economías de otros territorios, la entrega de éstos (recordemos, lo hemos visto en el capítulo I, la contundente afirmación de los geopolíticos alemanes en tal sentido), como, careciendo

14 del control efectivo sobre ciertos procesos de decisión que par-
 ten de polos externos a su territorio, conservar la imagen su-
 perficial de país independiente, en tanto su derrotero se fija
 desde fuera.

El peligro de tal desorientación nacional puede prevenir-
 se con una auténtica y decidida política de desarrollo nacional,
 tanto sectorial como regional, que elimine disparidades entre
 clases como entre zonas, a efectos de promover, tanto la mejor
 utilización y organización de los recursos existentes, como el
 deseo de participación de la comunidad en tal proceso de revalo-
 rización. Para ello, Perroux acuña la importantísima noción de
 polo de desarrollo, ahora sí localizado, detentador de indus-
 trias motrices o clave, dominantes e innovadoras, agrupadas en
 un complejo de industrias, oligopólico y fuertemente aglomera-
 do, que ejerce efectos de expansión y arrastre sobre la perife-
 ria circundante. La economía nacional en desarrollo resulta
 una combinación de conjuntos relativamente activos (industrias
 motrices, complejos de industrias, polos) y de conjuntos rela-
 tivamente pasivos (industrias ligadas, regiones dependientes o
 dominadas), los primeros induciendo sobre éstos el desarrollo,
 o bien retaceándose. (Recordemos la conocida afirmación de
 Perroux: "El desarrollo o crecimiento no aparece en todas par-
 tes a la vez, sino que se manifiesta en puntos o polos de cre-
 cimiento, con intensidades variables, y se expande por diversos
 canales, con efectos finales diferentes para el conjunto de la
 economía"). De ahí la disparidad interregional, la causa de ten-
 siones, y el reconocimiento de dos hechos fundamentales, que
 valen como pautas para inducir políticas correctivas: a) el de-
 sarrollo es, fundamentalmente, desequilibrado (noción que com-
 parten Hirschmann, Streeten y otros, como ya hemos visto), b)
 la disparidad impide una adecuada integración nacional, y, como
 los procesos de desarrollo suelen regirse por la ley de Myrdal
 de la "causalidad circular acumulativa", aquélla distorsión se

acentúa, debilita al país, porque deteriora anhelos de participación e impide la organización total de su economía y sus recursos, y le incapacita para evitar que polos y economías dominantes de radicación externa pretendan regir su actividad económica, al menos parcial y aún veladamente.

Luego, si el desarrollo es sucesión de desequilibrios, y si en los polos privan industrias motrices, pero, en cambio, pretendemos una armonización territorial que equilibre expectativas interregionales, deberemos atender a una política de descentralización de polos, localizarlos en regiones previamente determinadas, elegidas, tanto ellas como las industrias motrices clave de aquéllos, entre aquellos sectores de más rápido, posible, vital e importante crecimiento, particularmente tomando en cuenta dos aspectos: a) los recursos reales de la región, b) en lo posible, asimilar industrias nuevas, de mayor dinámica, si las condiciones del intercambio interregional e internacional lo permiten (ver la clasificación de Ferroux, ya comentada, entre industrias modernas y enteramente nuevas). Bien se ve que una política de esta naturaleza, evidentemente, debe ser decidida desde un único nivel, el nacional, por lo cual, si bien se procura crear polos autónomos, no puede haber autonomía en la decisión previa de selección y "despegue". Así, el instrumental sociológico, geográfico, y, fundamentalmente, económico, de la planeación global, la sectorial y la regional, deviene fundamental para evitar errores, adecuar procedimientos y procurar gratificar en forma armónica y estimulante los territorios del interior de la Nación (es decir, los no rigurosamente metropolitanos, entendiendo tal concepto como referencia a la capital nacional).

Llegamos así a la convicción de que, aunque parezca mediatizar el programa o reducir sus grandes implicancias, es preciso internarse en la problemática del desarrollo regional, con conceptos sumamente estrictos, que posterguen la discusión po-

lítica en aras de una más efectiva aplicación de medios económicos, primarios en la alternativa.

Debemos tratar, entonces, a la región, como un problema de programación sectorial? Así lo entendió, años atrás, el profesor Jorge Ahumada (76), en sus cursos sobre Teoría y Programación del Desarrollo, donde encontramos su concepto sobre la cuestión:

"Qué es una región? En la literatura sobre programación no hay una definición uniforme de la unidad región. Algunos denominan así la cuenca de un río, otros la usan para identificar un área que se caracteriza por la presencia de problemas económico-sociales agudos (caso del Mezzogiorno italiano).... Por último, hay quienes definen la región en función de su status político y se habla en ese caso de municipios, provincias o estados". A los efectos de procurar una definición que pueda válidamente utilizarse con propósitos operacionales, Ahumada propone determinar como región a "un área donde la estructura de la producción corresponde a la estructura de la demanda". Y que, además, "cuenta con un centro y una periferia".

Se trata de una correspondencia relativa, porque interviene el comercio exterior, tanto más importante en una región -que nunca puede ser autosuficiente- que en una nación. Además, la estructura de la demanda es función del nivel de ingreso, que, si es bajo, determinará la concentración de la demanda en alimentación y vestuario, y, si hay poco o ningún comercio exterior, obligará a utilizar la mayoría de los recursos productivos en la agricultura. En cambio, si el nivel de ingresos es alto, la estructura de la producción habrá de diversificarse, y ello incidirá seguramente en un alza del intercambio externo.

Mientras mayor sea la superficie del área, la posibilidad de autosuficiencia proveerá a una disminución de su coeficiente

16 exportación. El centro del área concentrará los cambios en los componentes de la demanda efectiva, autónomos respecto de ésta en el nivel total regional, que son: las exportaciones, los gastos del Gobierno y las inversiones de innovación. (Veremos en un capítulo siguiente el importante concepto de "base económica" urbana, integrada por dichos conceptos, particularmente las exportaciones).

La periferia es función del área del multiplicador del gasto autónomo: "es aquella superficie sobre la cual se dejan sentir los efectos secundarios de un gasto autónomo que tiene lugar en el centro". Para Ahumada, tal periferia puede alcanzar a 400 km. Christaller, en las urbanizadas regiones del Sur de Alemania, encontró centros con difusión hasta 36 km., y centros secundarios cuya periferia no pasaba más allá de 21 km., todo ello salpicado de poblaciones (satélites coordinadas).

Ahumada prevé una periferia formada por capas, algo así como los círculos de Thünen, pero a la inversa (como oferta de productos industriales y servicios, más bien que de localización agraria): Las sucesivas zonas periféricas (B, C, etc.), crecen inducidas por el impacto originado en el centro (A), su estructura productiva, y aún la del Centro, no corresponde a la estructura de la demanda local, lo que provoca su intercambio (claro, es la especialización de las radicaciones, con lo que damos razón a Thünen y demás pontífices de la teoría locacional). El análisis de propagación de efectos centro-periferia, por otra parte, contacta con el de los polos que hace Ferroux.

El desarrollo inducido de las zonas periféricas puede fortalecer el crecimiento del centro. En éste, la demanda crece más rápidamente que en la periferia, los ingresos son mayores y más diversificado el gasto. Las economías de aglomeración (localización y urbanización) y de escala, gratifican a las manufacturas urbanas, que, además, tienen distinto coeficiente de elas-

ticidad que los productos agrícolas. Siendo mayor la elasticidad de manufacturas y servicios, el multiplicador del centro es mayor que el de la periferia, porque crece en él la propensión marginal a consumir. De tal suerte, la disminución de los efectos multiplicadores de un gasto autónomo realizado en el centro, se debe no sólo al costo del transporte, sino a la demanda más inelástica de los productos localizados en la periferia.

El crecimiento del centro se detiene o retrasa si las técnicas permanecen constantes, además de los problemas de congestión y de la propia disminución del equilibrio en perjuicio de la periferia (proveedor y cliente). La innovación tecnológica y la difusión de economías complementarias a la periferia, puede facilitar el progreso del centro, y dotarlo de continuidad incremental. Incluso, la difusión del centro hacia la orla conurbana, va urbanizando poco a poco la periferia o hinterland circundante, y creando nuevas posibilidades de economías de localización industrial o residencial en éste, habida cuenta que la actividad agrícola, siendo intensiva, puede realizarse con menores disposiciones de superficie, o bien mediante la ampliación de la periferia vinculada al primer centro (lo que también es resultado del menor costo y mayor velocidad de los transportes, así como la necesidad de obviar la congestión).

Lo que caracteriza a una región y permite situar un espacio geográfico en ciertos límites, es la integración de todos los puntos del espacio considerado, por medio de un sistema de transportes, lo que facilita la movilidad de los factores dentro de la región, especialmente de y hacia el centro. Precisamente, una distinción principal entre dos regiones, es la menor movilidad de los factores entre ellas, con relación al suceso interno de las mismas.

Ahumada se interroga también sobre el problema que nos

18

acuciara: "la selección de las unidades que merecen ser desarrolladas primero, es decir, el problema de las prioridades", al par que señala la importancia de tal decisión, en unión de la fijación de la dotación de recursos para el desarrollo de la región elegida.

Sobre el problema de la selección, un reciente trabajo de José L. Coraggio(77) procura situar, con criterio matemático, algunas alternativas a lo que el denomina "discusión sobre la configuración espacial que deberían adoptar las actividades de un país", entre los partidarios de la "eficiencia" y los de la "equidad". Para los primeros, la estructura espacial debe ser la que promueva el mayor crecimiento del país, y toda descentralización va en desmedro de las economías externas y de escala de las metrópolis ya constituidas. Para los segundos, es preciso descentralizar para superar irritantes disparidades, en pro de un "desarrollo balanceado" (según Coraggio). Este remata: "Sin embargo, ninguna de estas posiciones puede demostrar que la función de bienestar del sistema nacional está optimizada o suboptimizada por las políticas actualmente seguidas a partir de la presente estructura espacial."

Para Ahumada, el problema está en que habría que destinar recursos del país, o, lo que es lo mismo, de las regiones del mismo en su totalidad, para ayudar primero a sólo algunas de ellas. Es decir, tomar recursos de ciertas regiones para, postergándolas, promover el crecimiento de otras.

Por otra parte, los recursos que se destinen al desarrollo de la región, deben ser tales que resulten compatibles con el ritmo máximo del crecimiento de ésta, para lo que hay que prever, en las localizaciones industriales a implementar, la cuantía prospectiva de su demanda y las condiciones de su viabilidad. Señala entonces como objetivo: "la localización de la capacidad productiva necesaria para maximizar el ritmo de crecimiento de la región como un todo se escogerá teniendo pre-

sente los costos de las ubicaciones alternativas".

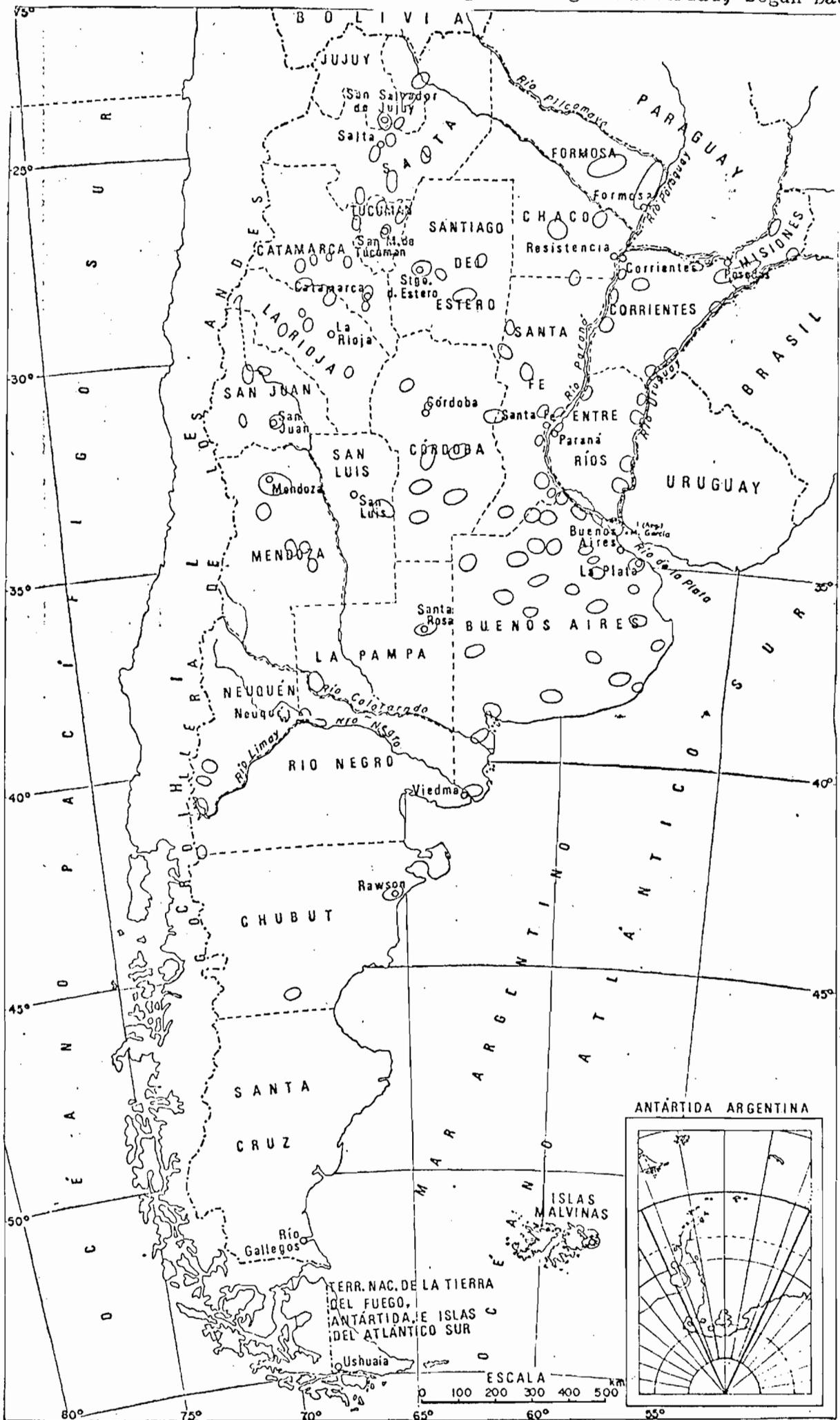
Pero, si el propósito de la implementación de un desarrollo regional es el de crear oportunidades para los individuos como tales, y no para la unidad abstracta región o Nación, no vale el principio del costo para decidir una localización alternativa en determinados lugares de una región, o en diferentes lugares de varias regiones. Hay que atender, antes bien, a distribuir los recursos de modo de maximizar el producto de cada región, para no usar en ninguna los recursos de las otras, con lo que volvemos al problema de la equidad.

En términos estrictamente económicos, si existe una gran movilidad de los factores, es evidente que las regiones de mayor desarrollo relativo tomarán la delantera, aún en un proceso de crecimiento armónico global, pues se beneficiarán de los desequilibrios ya existentes.

Para el caso de selección de prioridades de desarrollo regional, Ahumada considera más viable una política de fomento de exportaciones, más que otra de sustitución de importaciones, por la importante cuantía del intercambio en la composición del producto regional, en comparación con el nacional. Al mismo tiempo, preconiza el esfuerzo de la región en aquellas actividades con ventajas comparativas, a fin de poder integrarse mejor con el resto del país.

La noción de las ventajas comparativas constituye el nexo entre la teoría del comercio internacional (costos comparados, de Ricardo) y el análisis regional. El geógrafo argentino Federico Daus, publicación de reciente data (78), recomienda la formación de "cinturones de agricultura especializada y de integración agro-industrial", que aprovechen las condiciones naturales de cada región o sub-región y procuren la industrialización in-situ (en el núcleo urbano vinculado como polo a cada subregión) de las cosechas locales. En un mapa que acom

Figura N° 26 - Cinturones de integración agroindustrial, según Daus



Fuente: F.Daus, El Desarrollo Argentino.-

pañía a su obra, señala la posible ubicación de tales cinturones, lo que trasciende ya del contexto confeso de la obra para penetrar en una polémica interesante e importante: cuántos polos de desarrollo puede albergar la Nación. Si cada cinturón tuviese tales características, y, teniendo en cuenta que, según se ve en el mapa de Daus, aún los más cercanos se hallan a distancias no menores de 50 a 100 km. entre sí, nuestro país asumiría una condición en cuanto a posesión de pivotes de crecimiento, tal vez no completamente factible en virtud de sus reales recursos financieros, o, mejor dicho, de la organización más adecuada de éstos.

Ahumada recomienda, finalmente, a fin de seleccionar aquellos campos en que se revelan las ventajas regionales, investigar: 1) la existencia de recursos productivos, 2) la extensión del mercado consumidor (suponemos que el total, no sólo el regional), 3) la economía neta de divisas (se entiende, regionales), 4) la relación producto-capital (probablemente no suscribiría, entonces, la iniciativa de Daus, que más bien procura aprovechar recursos ya existentes, si bien de débil impacto productivo individual), 5) el grado de difusión en el uso del producto y el grado de sustituibilidad. El punto 5 puede subsumirse en el 2°, y el 3° no es muy estricto para un análisis regional, ciertamente.

Prosiguiendo con un análisis estrictamente económico, encontramos una reciente compilación de Bernardo Secchi (Análisis de las estructuras territoriales), en la que se vierten páginas seleccionadas de eminentes regionalistas como Von Böventer, Berry y Garrison, el propio Tinbergen en una incursión en estos temas, etc. El primer trabajo pertenece al mismo Secchi, y se titula "Las bases teóricas del análisis territorial", donde procura sintetizar las últimas aportaciones en la materia(79).

Para Secchi, existe un "orden territorial", constituido

1 por "la distribución, sobre el territorio de que se trate, de los asentamientos destinados a residencia y actividades productivas, y su utilización por los diversos agentes". A continuación, existen los "fenómenos territoriales", como, por ejemplo: "1) los de carácter acumulativo, que llevan a la formación de centros urbanos de distintas dimensiones, los que dan lugar a un desarrollo distinto de los diversos centros, y los que llevan al establecimiento de determinado sistema de relaciones espaciales entre los diversos centros (fenómenos geográficos), 2) los fenómenos que afectan a la distribución de los asentamientos en el interior de los distintos centros o áreas de aglomeración (fenómenos urbanísticos)".

Consecuente, entiende por "políticas territoriales", "el conjunto de normas e intervenciones dictadas o adoptadas por la iniciativa pública relativas al orden territorial", y por "planificación territorial" a "una estructura analítica que supone conocida la "función objetiva" de la gente público y la "función social de preferencia" de la colectividad que representa... y que procura la determinación, descripción y explicación de la producción y modificación de los órdenes territoriales".

Finalmente, "los diversos órdenes territoriales actúan sobre los niveles de bienestar social, fundamentalmente a través de los costos que entraña el transporte de los diversos bienes y servicios desde el lugar de producción al de consumo, y asimismo, a través de los costes de desplazamiento (de las personas) a los lugares de producción y consumo. En este sentido, los bienes y servicios públicos más importantes (y los órdenes territoriales son función de la cantidad y la distribución espacial de tales bienes públicos) son los que se refieren al transporte".

Secchi comienza analizando los fenómenos de concentración urbana, el primero de los temas propuestos (los fenómenos

2. acumulativos de la concentración espacial), y puntualiza: "Es común la observación de que sobre un territorio suficientemente amplio los asentamientos residenciales y productivos no se distribuyen uniformemente, sino que, por el contrario, se agrupan en "centros" de distintas dimensiones, a cada uno de los cuales corresponde un desarrollo temporal diferente". Observa que el grado de urbanización se correlaciona con el nivel de desarrollo económico general en forma directa, y que las dimensiones demográficas de cada centro guardan relación con su posición en el ordenamiento de todos los centros, en función de su dimensión (jerarquía urbana). A su vez, "en un territorio relativamente pequeño y homogéneo es posible determinar uno o más conjuntos de centros urbanos o "sistemas urbanos" en los que para cada centro perteneciente a un único sistema exista un área de mercado o de influencia asociada, en cuyo interior sólo se encuentren centros de orden y dimensión inferior. A su vez cada centro se encuentra en el área de mercado, asociado a un centro de orden superior y perteneciente al mismo sistema (relación jerárquica)". También hay un ordenamiento jerárquico de las actividades: "el número de actividades presentes en cada centro, así las dimensiones y número de empresas de cada sector o actividad, están relacionados directa e inversamente, respectivamente, con las dimensiones del centro" (a centros grandes corresponden grandes empresas organizadas oligopólicamente). Finalmente, "los centros situados en la proximidad de las grandes aglomeraciones urbanas registran tasas de desarrollo más altas" que aquellos de similar dimensión más otra situación, e incluso más altas que el propio centro principal.

Habida cuenta de este modelo del fenómeno de concentración urbana, Secchi pasa a discernir los motivos del mismo: Según el modelo de Von Thünen, "suele atribuirse a los incrementos de productividad y de las dimensiones de las unidades productivas agrícolas, habitualmente derivados de un aumento

3. del nivel tecnológico del sector -en la medida en que liberan de una localización determinada cierta cantidad de población- y también a la distinta elasticidad respecto a la renta de la demanda de productos agrícolas e industriales -en la medida en que ello provoca un flujo de empleados que se distribuyen entre ambos sectores-, la posibilidad de que tengan lugar fenómenos de concentración y especialización espacial en un territorio llano, perfectamente homogéneo por lo que respecta a la fertilidad, la dotación y accesibilidad de los recursos naturales, y en el que no tienen lugar intercambios con el exterior. Estos son, por otra parte, fenómenos justificados por cuanto consisten en una más eficiente organización de la producción, en el sentido de que, a igualdad de recursos, pueden producirse y adquirirse mayor cantidad de bienes y servicios". Pero también puede producirse una organización más eficiente de la producción mediante procesos "culturales" exógenos a la propia concentración urbana (pudiendo producirse, como apunta Eric E. Lampard, una interrelación entre la concentración y los procesos culturales, tornando a éstos acumulativos, en virtud de "dinamismos internos" de aquélla), o bien por la presencia de indivisibilidades. En el primer caso, parece ser que debe existir una suerte de organización social que utilice efectivamente los posibles excedentes agrícolas y promueva un proceso de acumulación de capitales y su inversión en la industria u otras actividades más dinámicas que el agro. En el segundo aspecto, es evidente que en la concentración urbana juegan ciertos efectos insitos en la dimensión de las inversiones y la escala de las mismas, que pueden no ser disminuídas por no haber la posibilidad de proporciones menores igualmente aplicables a su servicio.

Secchi insiste en que "la teoría de la localización de las actividades económicas no puede explicar la existencia de los centros urbanos ni sus distintas dimensiones, si hace abstracción de las diferentes dotaciones naturales de las distintas partes del territorio y olvida considerar las "indivisi-

4. lidades que se verifican, sobre todo en los procesos productivos". Indivisibilidades que son, de personas, como de residencias, asentamientos, maquinarias, transportes....

En las concentraciones urbanas se forman economías externas, tales como las "economías de aglomeración", definidas como "las ventajas o el menor coste de producción o distribución derivados del hecho de que el proceso productivo se realiza principalmente en un solo lugar" (Alfred Weber), subdivididas en "economías de localización" (actividades similares que se concentran en un solo lugar) y "economías de urbanización"(yuxtaposición espacial de actividades diferentes), y que significan las ventajas que se obtienen de la utilización más racional de la mano de obra existente, el mayor mercado de demanda y su accesibilidad, las economías de escala en infraestructura, disminución de costos de transporte por mayor densidad de éste, etc.

"La concentración espacial de las actividades productivas y de las residencias debe, por tanto, atribuirse a la imperfecta movilidad de las personas o cosas, o... a un intento de minimizar los costes de transporte y a la presencia de "indivisibilidades" que se verifican una vez dada una determinada estructura de los costes de transporte".

Respecto de la dimensión, apunta Secchi: "Cuanto más inelástica con respecto a los precios sea la demanda, y menores los costes de transporte, tanto mayor será el área de mercado de cada bien y servicio... y menor el número de empresas que los procuren" (oferten). Si, en cambio, la demanda es más elástica, las empresas tienden a concentrarse (caso de los servicios y muchas manufacturas).

"Podemos ahora suponer que la demanda no se distribuye uniformemente desde un punto de vista espacial, sino que, por el contrario, se presenta tanto más concentrada cuando más nos aproximemos al centro del mercado (tanto empresas como fami-

lias)... según estas hipótesis, cuanto más se acerque una empresa en su localización al centro del mercado, tanto más podrá servir, "ceteris paribus", a una mayor área de mercado (Tinbergen). En conclusión, la elasticidad de la demanda respecto a los precios y costes de transporte da lugar a la existencia de centros, o, mejor aún, a la formación de áreas jerárquicamente ordenables".

Instaurados ya los centros, y ubicados en una suerte de escala jerárquica unos respecto de otros, vemos que, "por el sólo incremento demográfico natural, y dado que no existe una perfecta movilidad de factores, se formarán economías de urbanización y localización, tanto mayores cuanto mayores fueran las dimensiones originales del centro urbano". A su vez, "la renta producida en el territorio se distribuye, desde un punto de vista espacial, de forma más concentrada que la población", con lo que la disparidad intraterritorial se ve afianzada por disparidades intersectoriales o inter-clases.

"Los mismos motivos que conducen a la formación de una jerarquía urbana, hacen que a cada nivel de la misma corresponda una determinada "base económica" y una determinada relación entre las actividades "de base" y las de servicio, o sea entre las de exportación y el consumo interno, y, por lo tanto, un determinado "multiplicador" (Isard). Cuanto más alto es el orden de cada centro y mayores sus dimensiones, tanto mayor es su área de mercado, su base económica, sus posibilidades de innovación, porque en los centros mayores se dan mejores condiciones de renta y mayores expectativas de beneficio (los mayores "valores capitales" de Weisbrod), con lo que se advierte el carácter acumulativo del proceso de concentración urbana, como buen proceso de desarrollo (recordar la ley de Myrdal).

El límite del crecimiento urbano está dado por la congestión. Parece ser que las migraciones, atraídas al centro urba-

26. no, tienden a desarrollarse por encima del punto de máxima eficiencia (Forte), con lo que generan "situaciones en las que la adición de una unidad marginal de asentamiento o de movimiento aumenta los costos de producción de los bienes y servicios producidos y ofrecidos", con lo que aparecen las "deseconomías externas" debidas a la congestión en la urbe, que implican "una divergencia entre la productividad social y la privada". También en los centros de donde partieron los migrantes, el menor mercado produce indivisibilidades, con lo que la migración excesiva (de personas y de capitales) repercute desfavorablemente en ambas instancias.

De tal suerte, conviene Secchi en que los únicos mecanismos de limitación del explosivo proceso de desarrollo urbano, parecen estar constituidos por la delimitación territorial de mercados realizada por las empresas, y por las situaciones de congestión. Podríamos agregar que, aún sin tales limitaciones, se asiste -si se analizan retrospectivamente la evolución histórica de los centros urbanos- a veces a situaciones de estancamiento o aún retroceso, que pueden deberse a otras causas, probablemente exógenas, salvo el caso de la imposibilidad de incorporar innovaciones e inversiones por deficiencias de organización de los recursos del centro.

En el modelo adoptado por Secchi, originalmente elaborado, en diversos aspectos, por Thünen y Weber, enriquecido por Lösch e Isard, entre otros, se parte de ciertas restricciones que podrían no existir en la práctica, como tampoco se da en la misma, la segura relación ordenada entre diversos centros; apareciendo, en cambio, disparidades entre ellos. A esto, Secchi recurre a Olsson, quien expresa "Podría ocurrir que el desacuerdo existente entre los órdenes territoriales teóricos y los empíricamente observables se debiera, en parte, a una falta de eficacia del actual orden espacial de los distintos centros urbanos. Así, por ejemplo, la localización de un centro urbano podía estar jus

7. tificada en el momento en que se formó* pero, toda vez que las necesidades de la población y las modalidades de su satisfacción se modifican con el tiempo, un orden espacial originariamente eficaz puede convertirse más tarde en ineficaz".

"Es evidente que, en la realidad, por diversas razones históricas, el sistema de valores de la sociedad, sus instituciones, su capacidad de adaptación al progreso tecnológico, la estructura del consumo y las preferencias temporales difieren de un punto a otro del espacio, y sobre todo de una región a otra, del mismo modo que difieren la fertilidad del suelo y la dotación de recursos naturales. A estos hechos, es decir, a la diferente capacidad y posibilidades de las distintas regiones en que puede subdividirse un territorio para aumentar su propia eficacia económica, de suerte que se reduzcan los inputs utilizados y aumenten los outputs obtenidos, podemos atribuir en gran medida las distorsiones empíricamente verificables del modelo".

Por ejemplo, al aumentar el tráfico, por efectos de la concentración espacial, nace la necesidad de efectuar inversiones de infraestructura en las redes de transporte, a fin de disminuir sus costos variables. Si se efectúan, crece la capacidad del centro, y se acentúa su distanciamiento de moldes más tradicionales asumidos por otros centros. Si no se efectúan, se provocan distorsiones en el crecimiento del centro, que coartan el progreso de la concentración espacial en el mismo, y contribuyen a la congestión urbana.

Finalmente, las disparidades interregionales también pueden deberse a una imperfecta movilidad, no sólo de los factores productivos, sino también de los conocimientos. Procurando esquematisar los factores de disparidad, diríamos que, en un territorio nacional, pueden verificarse las siguientes relaciones de desigualdad entre las diversas regiones que lo componen, en mayor o menor grado:

1) desigualdad en la dotación de recursos humanos (cali-

- ficación de la mano de obra, capacidad empresarial), tanto en calidad como en cantidad.
- 2) desigualdad en el nivel de concentración de las actividades económicas (participación mayoritaria de sectores primarios, o secundarios, etc.).
 - 3) diferenciación en el tiempo, de la última desigualdad (evolución cronológica que revele mayor crecimiento de sectores secundarios en alguna región).
 - 4) desigualdad en el aprovisionamiento de capital.
 - 5) desigualdad en los niveles de precios y de salarios, nominales y reales.
 - 6) desigualdad en la transmisión e incorporación de tecnología.
 - 7) desigualdad en la dotación de recursos naturales.
 - 8) desigualdad en el equipamiento social y de infraestructura.
 - 9) desigualdad en las decisiones y medios de política económica.
 - 10) desigualdad en los niveles y condiciones del financiamiento del desarrollo.

Tales desigualdades pueden ser consideradas como meramente estáticas, pero la subsistencia de las mismas, su interrelación imbricada, y los procesos acumulativos que ésta genera, las dotan de un dinamismo que se manifiesta en el acentuamiento de las situaciones dispares.

Es evidente que en toda porción del espacio humano, sobre la Tierra, se dan diferencias: las mismas se advierten tanto de un extremo a otro del territorio de un país, una provincia, una región, como entre las casas de una misma acera urbana... También sabemos que, incluso un esfuerzo de rehabilitación o de

desarrollo regional, elaborado sobre la base del conocimiento de la acción de las fuerzas económicas (naturales y humanas), daría como resultado concentraciones nuevas, vale decir, polarizaciones, que, de cualquier manera, manifestarían diferencias o desigualdades respecto de otras y, sobre todo, de regiones o zonas no desarrolladas de idéntico modo. Pero, aún sabiendo que el desarrollo no asume a lo largo del espacio formas análogas, ni dimensiones equivalentes, y que, por sí mismo, implica la resolución, tanto como el aprovechamiento, de cadenas de desequilibrios, no por ello puede dejarse de pugnar por obtenerlo, en el afán de mejorar la situación del sector o región considerados.

Como apunta claramente Bernard Kayser (op.cit.), la causa esencial de tales desigualdades regionales está constituida por los distintos niveles de productividad, tanto del espacio en sí (dotación en recursos naturales, adaptabilidad, etc.), como de los hombres que lo habitan. El elemento clásico y vital para alcanzar mejoras de productividad es la industrialización, y, a través de su dimensión, suele medirse y compararse el desarrollo de una región o un país. Ahora bien, la industria suele manifestarse cada vez más en forma concentrada, y ello es así, según lo hemos visto largamente en estas páginas, por razones de las economías externas propias de los efectos de aglomeración, urbanización, etc. Los costos de infraestructura son sumamente importantes en las decisiones de localización (Kayser cita a Jean Lajugie, quien ha calculado que la infraestructura mínima de una zona excede en 4 a 5 veces el costo de las inversiones iniciales directas de las empresas a instalarse en la misma), y no nos olvidemos, al pensar en la misma, que tal expresión "infraestructura" debe cubrir también una base mínima de mano de obra calificada, mercado consumidor y espíritu predispuesto para afrontar la industrialización, el nuevo ritmo de vida y los "costos mentales" del desarrollo.

10

Existiendo zonas más adelantadas que otras en nivel industrial y en aglomeración urbana, se manifiestan, antes que efectos de arrastre, difusión y seguimiento, los de "empobrecimiento", que se evidencian por la migración de personas y capitales, de las zonas más retrasadas, a aquéllas. Este drenaje acentúa la disparidad, y obliga a la acción del Estado para cancelarla o paliarla.

Entramos entonces, en la etapa de la Política Regional.

Dentro de la misma, veremos como juega principal papel la implementación de "polos de desarrollo", como entes estimulantes del crecimiento económico de regiones deprimidas o abandonadas, y aún para la estructuración global de una mayor tasa de desarrollo económico en la nación correspondiente. En un trabajo reciente, John Friedmann (79 bis), quien aprovecha para apuntar que aún no existe una teoría plenamente elaborada sobre los polos de crecimiento "en el contexto del territorio nacional", entiende que, históricamente, tales entes poseen una vigencia sumamente anterior al descubrimiento de su existencia y a la adjudicación de su nominación por parte de los economistas (léase Ferroux). Así, identifica cinco niveles de sistemas económicos espaciales, vale decir, geográficamente localizados, a saber: a) el mundo, b) grupos de naciones (caso del Mercado Común Europeo, v.g.), c) la nación, d) la región, e) la subregión (puede ser una provincia, aunque no necesariamente, dado que su dimensión puede ser mayor o menor a la misma). En cada uno de estos niveles puede existir, o no, uno o más polos de crecimiento ("áreas de actividad económica concentrada y altamente interdependiente que ejercen influencia decisiva en el carácter y ritmo del desarrollo económico del sistema a que corresponde").

Para Friedmann, la jerarquía de polos de crecimiento (puesto que, si en un sistema existe más de uno, bien pueden ser equivalentes, pero más probablemente se suscite en los mismos una cierta gradualización de importancias) carece de relación

con la teoría del "central-place" (Christaller, Lösch, Berry), basada en actividades de servicios, en tanto el polo se refiere a actividades industriales interdependientes (eslabonadas), noción que para aquél se aproxima entonces a la idea de Otis Dudley Duncan (año 1960) de una jerarquía de regiones metropolitanas, asimétrica y débil (en rigor, es una insistencia en teorías ya expresadas, por ejemplo, por Isard).

El polo ejerce dominio sobre un sistema económico, en el espacio pertinente, y su influencia puede, inclusive, trascender a otros sistemas ubicados en otros espacios geográficos (pero que, en tal caso, si recordamos las expresiones de Perroux, integrarían un mismo espacio económico). Aquellos países que poseen polos de crecimiento con dimensión trascendente mundial (que, naturalmente, cumplen también una función similar en su respectiva nación) tienen economías más sólidas y menos vulnerables, y su poder económico se trasunta en la facultad política de tomar o imponer decisiones sobre sistemas espaciales más débiles, y por lo tanto, vulnerables y de economías periféricas (volvemos a Perroux, y su noción de las economías dominantes). Friedmann expresa que Perroux construye la noción de polo de crecimiento a través de una secuencia: industria principal (de crecimiento mayor que el promedio, serían las "industrias enteramente nuevas")- complejo industrial (industria principal e industrias subordinadas y eslabonadas, interdependientes)- región clave o polo de crecimiento (actividades económicas relacionadas con el complejo en el seno del espacio geográfico en el cual aquél ejerce su dominio y su influencia motriz). De tal suerte, los polos generan cambios estructurales y promueven innovaciones, de orden técnico, organizacional, cultural y sociopolítico, en la dimensión de su influencia.

Friedmann recomienda, en una política regional, desestimar la idea de un sólo polo de crecimiento -habida cuenta de la inexistencia total inicial de los mismos, y la pretensión de iniciar

2 con el primero, el "despegue" hacia el desarrollo-. Generalmente, un sistema uni-polar degenera en la explotación lisa y llana del resto del área espacial del sistema económico correspondiente, al cual no retorna detracciones, distinguiéndose además, obligadamente, por su inestabilidad y parasitismo (caso común en las naciones subdesarrolladas, donde la urbanización se aglutina en la capital u otro centro tradicionalmente dirigente, abandonando y explotando ferozmente a la periferia). Amén de polos tradicionalmente vigentes, entiende que se da el caso de polos potencialmente activables, y aún el de polos vírgenes, a crearse desde el inicio. Naturalmente, para lo que atañe a una política regional aplicable a países con zonas deprimidas o sumidas, materia de nuestros párrafos subsiguientes, nos interesa lo que Friedmann dice acerca de los "polos activables".

El autor recomienda el análisis detenido de áreas con condiciones propicias para convertirse en polos de desarrollo, una vez fijadas las prioridades sectoriales a nivel nacional, para luego procurar discernir, en el seno de las regiones, de qué modo atribuir el emplazamiento de aquéllas industrias en las mismas, en función de sus recursos naturales y humanos, ubicación, y otras ventajas comparativas. Deberá aquilatarse el nivel de importancia relativa de cada polo de crecimiento potencial, vale decir, si su función revestirá trascendencia nacional, o meramente local, para, en definitiva, confeccionar un "mapa" con órdenes jerárquicos de polos y sus respectivos hinterlands.

Tal mapa constituirá una guía inapreciable para la acción de la iniciativa privada (eliminará incertidumbres en la toma de decisiones, estimulará esfuerzos de desarrollo, facilitará la movilización de recursos internos y externos, descubrirá nuevas oportunidades de inversión, y, mediante la creación de interdependencias y de infraestructura, gratificará con economías de escala y economías externas a las industrias a instalarse), tan-

3 to como para la regularización de la acción pública en el correspondiente espacio económico.

Los polos superiores, esto es, de importancia nacional, le parecen ser aquéllos donde deben aplicarse los mayores esfuerzos para su implementación. No obstante, se nos ocurre que en el caso de naciones de menor desarrollo relativo, donde ya existe tradicionalmente un "macro-polo", sólo puede procurarse, a un tiempo, disminuir disparidades interregionales y afianzar las posibilidades nacionales de crecimiento, mediante la creación de polos alternativos, de alcance regional.

Como acotación importante, y que reitera lo expresado al referirnos a la teoría de Christaller, así como volveremos a apreciar afirmaciones similares, debidas a Boudeville y otros científicos, en su momento, Friedmann cita a G.M. Neutze (obra de 1965), para quien las ciudades medianas, de 200.000 a 1.000.000 de habitantes, parecen ofrecer una ventaja económica especial sobre centros más grandes, en virtud de poseer similar escala de equipamiento con inferiores costes de absorción de población adicional. En tales ciudades pueden constituirse polos de desarrollo de alcance regional, incluso con amplias posibilidades de vinculación exterior (con otras regiones del mismo u otros países, sin pasar por el tamiz del polo nacional), y con mayor razón aún, puesto que, si bien una ciudad no tiene porqué ser un polo de desarrollo, y, de hecho, una megalópolis contiene en su seno no sólo funciones polares sino que rige otras áreas de la vinculación humana, los centros medianos deben basarse, casi necesariamente, en la posesión de elementos impulsores de su dinámica económica, como son, queda dicho, los polos o ejes de crecimiento.

b) Política Regional:

Según Jean Labasse (84), la "política regional y urbana" debe ser "una reflexión, dirigida hacia la acción, sobre los esfuerzos que el hombre emprende deliberada y colectivamente, en

4
 vista de modificar las condiciones espaciales de existencia de una comunidad". Con sentido menos geográfico, pero más acentuadamente político, y teniendo en cuenta los instrumentos económicos, de la política, Jorge Alberto Difrieri (80) define los objetivos de la Política Regional: "La maximización del valor agregado generado regionalmente, y la minimización de los flujos migratorios".

Tal política regional debe preocuparse, ante todo, de posibilitar el equilibrio entre el desarrollo de las distintas regiones, zonas y lugares del territorio nacional, según hemos visto con anterioridad que optamos por una concentración, a nivel de organismos centralizados en el seno de la Nación, respecto de las decisiones sobre el desarrollo regional, si bien procurando, en los hechos, que una descentralización efectiva de los medios, las instituciones y los instrumentos de acción, posibiliten mayor eficiencia y rapidez para tal desarrollo, así como sentido de participación para los pobladores del espacio singularmente afectado.

Como las regiones se caracterizan por distintos grados de progreso económico, tanto si tomamos una comparación internacional, como si nos constreñimos a una evaluación interior cuya base esté dada por las zonas más avanzadas, generalmente la del área central e hinterland circundante de la capital nacional; es oportuno trazar un cierto acuerdo respecto del léxico a emplear para la configuración estricta de la tipología aplicable. Así, volviendo a Bernard Kayser, resulta interesante tomar de él las siguientes definiciones:

- a) Una región es en sí subdesarrollada, cuando existe en la misma una distorsión duradera e importante entre un crecimiento demográfico rápido y un relativo marasmo económico, en condiciones de equipamiento y de tecnología inadaptadas al progreso. (Claro que también podrían darse la segunda y tercera condición, sin la primera, pero entonces la región sería deprimida, o en retroceso, como ya vere-

mos enseguida).

- b) Una región es deprimida, cuando su nivel es inferior en el seno de un espacio globalmente desarrollado, esto es, organizado. Los factores de desarrollo existen en ella, pero se encuentran insuficientemente estimulados para conducir a la prosperidad y el equilibrio.
- c) Una región es crítica, cuando, pese a haber conocido ade cuados grados de desarrollo en el pasado, en la actualidad sus estructuras no se adaptan a la evolución contemporánea.

Por otra parte, según Kayser, mal puede hablarse de "región" cuando ella es en sí subdesarrollada, pues en este tipo de economía no existe la región organizada, concepto con el que disentimos, puesto que, por retrasada que sea una región, habrán de existir en ella una serie de interdependencias, manifiestamente conducentes a una escala de jerarquías respecto de la capital regional. Recomendamos la lectura de un párrafo de la op cit. de Fernand Braudel, donde se refiere a "En Minas Velhas, en el Estado de Bahía: Un viaje actual hacia el siglo XVIII", y donde refiere la simbiosis entre esa vieja población y otra más nueva, Vila Nova, de la que se transforma en apéndice menos desarrollado, cuasi rural, y en cuya relación pueden rastrearse los elementos clásicos de la interdependencia entre el medio urbano ó polo, la urbe menor o satélite y el medio rural o hinterland circundante.

Resultará interesante, en este análisis de políticas regionales comparadas, adoptar como caracterización de la región objeto de intervención estatal para su desarrollo, que da Paul Romus (81): "La región es una entidad geográfica que se caracteriza a la vez por una relativa homogeneidad económica y social, y por una cierta interdependencia en la localización de sus actividades económicas... la entendemos aquí como un espacio económico con ciertos problemas de crecimiento".

6.

Como bien expresa Kayser, citando a J.M. Jeanneney, nuestra época, caracterizada por una cada vez más manifiesta intervención del Estado en todos los órdenes de la economía, no podría ofrecernos la incoherencia de un regionalismo puesto meramente en manos privadas. Por lo mismo que, entre los elementos del costo industrial, frecuentemente el empresario privado no toma en cuenta para nada las infraestructuras existentes, que son precisamente las que estimulan su elección de la localización, ni tampoco, como ya advirtieron, entre otros, según hemos reseñado en estas páginas, Hirschmann y Secchi, aquellas deseconomías externas que su propia acción negligente o insítamente lucrativista produce; corresponde al Estado reequilibrar la situación, tanto dotando a las regiones de medios de "despegue" (obras públicas, viales, eléctricas, hidráulicas; viviendas, hospitales, ciudades en suma!) como induciendo a las firmas privadas a radicarse en las mismas (mediante incentivos o disuasivos financieros, por ejemplo), y, porqué no, a crear o agrupar sus propias empresas para que cumplan el papel de industrias motrices en dichas zonas de expansión o reconversión.

Romus ha puesto de manifiesto el tremendo costo que las regiones deprimidas tuvieron, en Gran Bretaña, sobre el total del presupuesto nacional: "En el transcurso de los veinte años entre las dos guerras, las regiones retrasadas tienen una media de 500.000 desocupados. Esto corresponde a una pérdida del aproximadamente 125 millones de libras por año en bienes y servicios. En su conjunto, es posible valorar en cinco billones de libras el peso que estas regiones han hecho soportar al país, siendo más de (la cifra) a que asciende el total de bienes de ultramar perdidos por Gran Bretaña durante la última guerra". También Kayser puntualiza: "Precisamente, la "desintegración nacional", estigmatizada por la aparición entre las regiones de disparidades que revelan una notoria insuficiencia de explotación, representa uno de los elementos ocultos del crecimiento de

7 los costos de localización. Podemos considerar, en efecto, que una región deprimida cuesta a la colectividad más de lo que le aporta: no participa suficientemente en el necesario crecimiento del producto nacional, y, por el contrario, utiliza un equipo de instrumentos productivos diversos, mejorado sin cesar (?) y pagado por la nación" (se referiría, obviamente, a la existencia de infraestructura en forma de carreteras, escuelas, la propia legislación dictada desde la Nación y que favorece su mantenimiento....).

Claro que también representan altos costos de "desintegración" o de malformación, la hiperconcentración urbana, con su secuela de congestión, y todas aquellas estructuras rígidas existentes en cualquier región, no importa su grado de desarrollo relativo, y que impiden la adaptación equilibrada del conjunto a una política nacional de progreso socioeconómico.

Los objetivos de una política regional, según Kayser, serían, fundamentalmente, obtener: a) el pleno empleo de la población en el espacio regional (evitando la emigración, con lo que coincide con Difrieri "minimizar los flujos migratorios"); b) el crecimiento de la productividad, especialmente a través de la implantación de nuevas industrias; c) sin implicar la realización de un equilibrio estático entre regiones, dada la inevitabilidad de las desigualdades.

De tal modo, se reservaría la denominación de "Política Regional" a la que tiende a la organización (formación o transformación) de las regiones. Ella es mucho más que un plan de descentralización industrial o que el desarrollo sectorial. Tiene como base los elementos característicos de la definición de región: los vínculos existentes entre los habitantes (la homogeneidad económico-social de que nos habló Komus), la organización en torno a un polo urbano (elemento vital para todos los especialistas modernos, cualquiera sea su disciplina, de Ferroux a

Dickinson y de Pierre George a Lewis Mumford), y la integración funcional en la economía nacional (no hay independencia para las regiones, ya nos lo enfatizó Boudeville, entre otros).

Tal Política Regional tendría dos niveles: a) la organización o reorganización de toda la estructura regional de un país; b) la ordenación estructural interna de una región en particular. En este caso, tanto podría tratarse de un plan de acondicionamiento del territorio, como de una política espacial más ambiciosa, integrada en la nacional.

Kayser distingue entre "acondicionamientos localizados" y reales "políticas regionales" de conjunto. Entre los primeros, señala las experiencias de "zonas piloto de desarrollo" de la O.C.D.E. en Italia (Cerdeña), Grecia (Epiro) y Turquía (Mugla), la experiencia de la A.I.D. norteamericana en Chile (Chillán), y todas aquellas realizaciones sobre cuencas fluviales (Mekong, Cauca, del Plata, del Senegal, etc.), que tienen como prototipo la famosa Tennessee Valley Authority estadounidense.

Antes de pasar a señalar experiencias internacionales en materia de políticas regionales de conjunto, procuraremos referirnos someramente a las realizaciones en materia de cuencas fluviales, con especial referencia a las posibilidades de organización de la que nos atañe más de cerca: la Cuenca del Plata.

El caso de la Cuenca del Plata:

Los sistemas hidrográficos han sido y son en todo el mundo, portentosos espacios productivos, en cuyo ámbito se establecieron civilizaciones ejemplares, y donde los pueblos supieron expresar su originalidad en altas culturas.

Se denomina cuenca al territorio en que todas las aguas fluyen a un mismo río, mar o lago. Las que fluyen hacia un mismo río o sistema integrado de ríos se denominan cuencas hidrográficas. La superficie imbrífera de una cuenca hidrográfica es

la extensión imaginaria obtenida al unirse las cabezeras de los ríos que la forman.

Los ríos que configuran la cuenca del Plata vierten sus aguas en el Océano Atlántico y pertenecen a su pendiente. La superficie total de la cuenca puede estimarse en casi 4 millones de km², abarcando el territorio total de Paraguay y Uruguay, y parte del territorio de Bolivia, Brasil y la Argentina. Integran la cuenca los ríos de la Plata, Uruguay y Paraguay, con sus afluentes.

La composición, en población y superficie de cada país, es la siguiente:

CUADRO Nº 4:

País	km ² .	habitantes	Energía hid. instalada	Energía hid. potencial
Argentina	1.342.475	17.676.663	140	5.400
Brasil	3.282.546	38.820.000	2.943	40.000
Paraguay	406.752	1.900.000	0,5	2.800
Bolivia	567.716	1.410.789	65	3.600
Uruguay		3.191.000	180	400

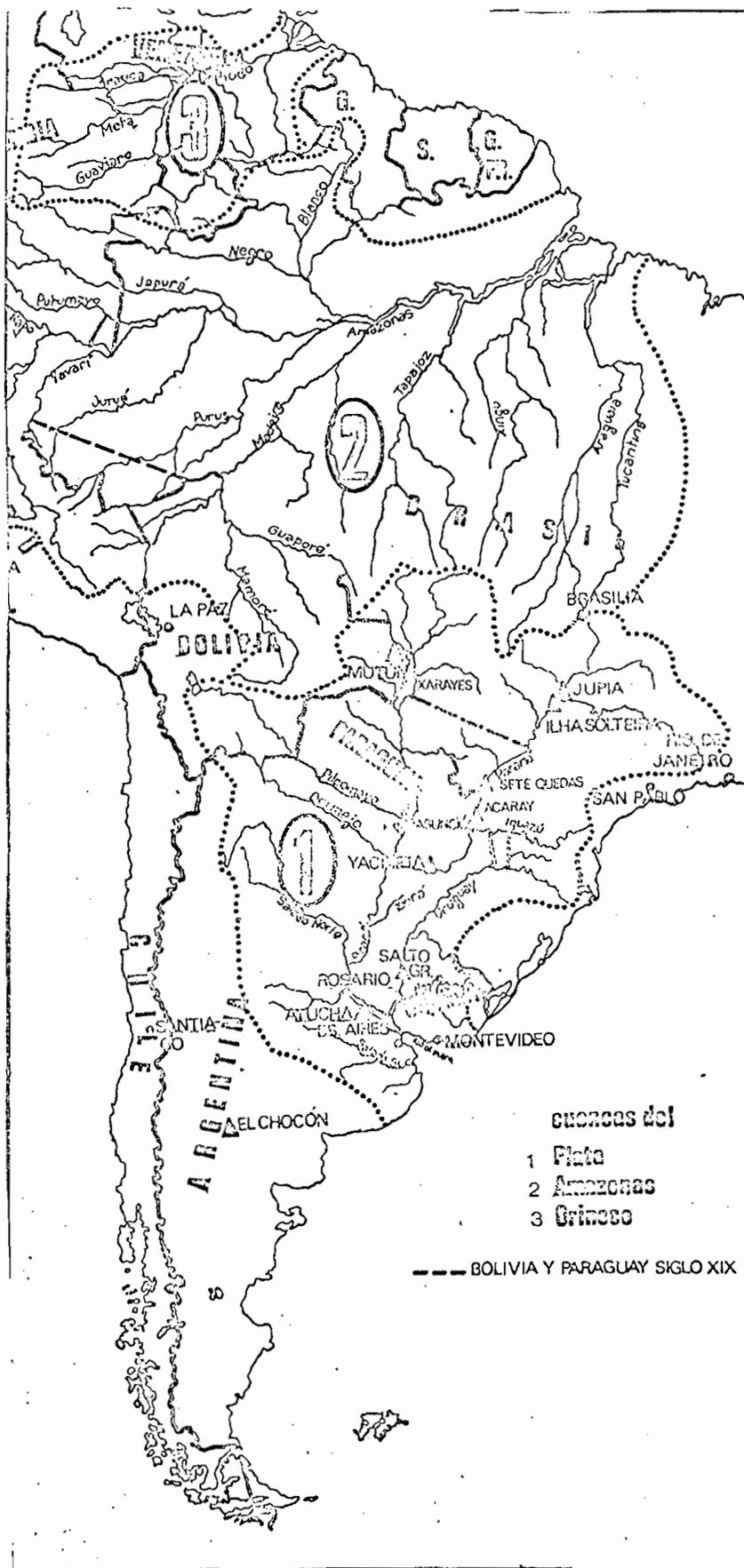
Puede apreciarse la extrema importancia que, desde el punto de vista del caudal hidroeléctrico a generar, tiene la Cuenca para Brasil. Inclusive países pequeños como Paraguay y Bolivia, hallarán un resultado casi tan grande como el nuestro.

Pero la tarea multinacional no empieza ni termina allí.

Dos discípulos de Perroux, Jacques Boudeville y André Hillion(82), se han referido, en obras recientes, a varios esfuerzos de acondicionamiento del espacio en cuencas fluviales, tales como la Tennessee Valley Authority de EE.UU., el valle del río San Francisco en Brasil y el eje Mosel-Saona-Ródano en Francia.

La historia muestra que el desarrollo económico, la expansión, el poder político, y hasta las grandes civilizaciones, si forjaron a menudo, lentamente, en las cuencas de los grandes ríos. Después de la última guerra, el problema del acondicionamiento de

Figura 27 - Cuenca del Plata (delimitación geográfica)



- cuenca del**
- 1 Plata
 - 2 Amazonas
 - 3 Grinosa

--- BOLIVIA Y PARAGUAY SIGLO XIX

las cuencas fluviales ha tomado gran actualidad, y ha sido objeto de controversias. La creación de este tipo de espacio-programa puede provocar serias desarticulaciones y resistencias por su impacto sobre la economía regional interesada. La dinámica excepcional del acondicionamiento de una cuenca fluvial se debe a que implica tres aspectos fundamentales, que son otros tantos motores de desarrollo:

- a) la irrigación, o sea una revalorización de la zona agraria.
- b) aprovechamiento energético, que permite una reconversión de la zona predominantemente agraria, en industrial.
- c) mejoramiento y coordinación del transporte, lo que aumenta las posibilidades industriales de la zona.

Los tres esfuerzos ante-mencionados, implican una serie de diferencias institucionales y económicas entre sí, pero llaman la atención por la innegable revalorización económica del espacio, que aparejaron. Una rápida configuración en el cuadro:

	Fecha de Cuenca inic.	Superficie	Longitud	Población	Ingreso bruto per cáp.
1. Tennessee	1933	240.000 km ²	1.050 km.	6 millones	1.200 u\$s
2. S. Fco. (Br.)	1939	600.000 "	3.150 "	4 "	140 "
3. Mosela-Saona- Ródano.	1964	120.000 "	1.300 "	10 "	900 "

En el caso del Tennessee, los resultados fueron extraordinarios. Para un gasto que no alcanza al 3% de la renta de las poblaciones interesadas, la tasa de crecimiento de la región es superior a la tasa media del conjunto de los EE.UU. y el nivel de vida se multiplicó por 3. Se construyeron 20 represas, el tonelaje/km. se multiplicó por 50. Se ahorró, por año, u\$s 14 millones en transporte de superficie (carreteras y ferrocarriles).

1. Alrededor de las ciudades de Memphis, Nashville, Knoxville, Chattanooga, Gadsen, se edificaron más de 100 ciudades cuya población pasa de 2.500 habitantes para cada una.

En el caso brasileño, la meta es la unidad interregional entre Recife, San Salvador y Belo Horizonte. Se prevé un resultado benéfico en forma de distensión del conflicto social en el nordeste.

En el caso francés, recién empezado, se procura el acondicionamiento de una zona ya plenamente desarrollada, que cuenta con por lo menos cuatro regiones polarizadas. La meta esencial es una coordinación de medios de transporte de alta eficiencia, y se prevén efectos de propagación y de complementación lateral sobre el norte italiano.

Veamos ahora el caso que nos atañe, el de la Cuenca del Plata, Hillion puntualiza primero los obstáculos:

1. falta de conciencia fluvial suficiente:

En el caso de la Argentina, la metrópoli creció mirando al mar, y desentendida de su hinterland, salvo en la medida de la creación de elementos de transporte que facilitaran su cometido (red radial de FF.CC., v.g.)

O sea, falta una acendrada conciencia acerca de que los ríos son "medios" (para el transporte, la irrigación, la obtención de energía, etc.), más que límites geográficos o accidentes fortuitos.

2. poca movilidad de la conciencia jurídica:

Sabemos que nuestros países, imbuidos de enseñanza formalista, poseen sistemas jurídicos pesados, y poca agilidad institucional. Esto provoca la "parkinsonización" de las administraciones, que disminuye su eficiencia, la plétora de cuadros profesionales no-técnicos, etc.

3. el efecto-demostración:

Consiste en la tendencia de las personas, los grupos huma-

12.

nos y las sociedades, a fijar patrones de consumo que objetivamente corresponden a un status económico superior. Muy usual en nuestra Latinoamérica, implica una extendida imitación del consumo norteamericano, lo que gravita contra la necesaria acumulación de capital, ante la ocupación improductiva de tiempo, y la aplicación de sensible porción de la renta a altos consumos, influidos por la publicidad.

4. Falta de conciencia colectiva:

Carencia de "espíritu de cuerpo" e inexperiencia en realizaciones solidarias. Podemos recordar lo que dice Hirschmann acerca de la "idea del cambio enfocada al individuo" y no al grupo.

5. el desequilibrio potencial:

Las disparidades entre las distintas zonas de cada país, y entre los diversos grupos de países, dentro de Latinoamérica. En la misma zona de la cuenca del Plata participan países de desarrollo muy dispar, sin casi franjas de entendimiento común....

6. desequilibrios socio-económicos del espacio-programa:

Las disparidades creadas en el seno de la propia zona, el distinto grado de aprovechamiento de la tierra, o de industrialización, o de eficiencia del sector público, etc.

Pero la gratificación vale la pena de los riesgos y esfuerzos para construir una obra coordinada a pesar de tales obstaculos:

1. Ya dijo Jean Gottman que, en el espacio, es el hombre organizado lo que cuenta. Un espacio, más que por su extensión, valdrá por su posición (criterio geopolítico), su organización (criterio económico-político), su especialización (criterio económico-comercial).
2. La densidad de población y su capacitación, constituyen factores de poder.

13 3. El acondicionamiento territorial y las integraciones regionales son factores de desarrollo, de poder, de estabilización y de seguridad.

A todo ello puede llevar este espacio-programa, que permitiría:

a) Un aprovechamiento fluvial múltiple:

Para llevar adelante una utilización integral del agua de una cuenca, vinculada a todos los recursos naturales ubicados en la zona de su influencia, se impone, ante todo, regularizar el río que, por lo general, posee un régimen variable. Deberá embalsarse en un gran reservorio, las aguas sobrantes, estableciendo una suerte de caja de ahorros del agua, cuya utilización se planteará bajo tres aspectos:

1. técnico: usos consuntivos (agua potable para la población, para la ganadería, riego, minería, reforestación, industria, piscicultura, turismo) y no consuntivos (energía hidroeléctrica, transporte fluvial).
2. económico: producción de energía para impulsar la reconversión industrial de la zona, transporte de productos elaborados o bien de primeras materias (opción).
3. jurídico-social: recaudos garantizados a las poblaciones actuales, y usos establecidos en reserva a futuros poblamientos, incremento industrial y agrario de la zona, etc.

b) la integración de las redes de transporte de los diversos países interesados, factor adicional de impulsión del desarrollo de la zona comprendida.

c) desarrollo e integración de los sistemas energéticos, base de la reconversión industrial de la zona comprendida en el proyecto, y fundamento de las realizaciones multinacionales a acometer en su seno.

Toda región económica crece por efecto de la influencia

de las industrias motrices que se desarrollan rápidamente, o se establecen en forma repentina. Estas industrias no solamente influyen sobre sus abastecedores regionales directos o indirectos sino también sobre los clientes regionales nuevos, respecto de los cuales permiten su desarrollo acelerado, o susciten su localización. Asimismo, permiten la aparición de actividades carentes de vínculos directos entre sí, y que benefician las economías externas o de aglomeración.

Además, las regiones son interdependientes. Actúan las unas sobre las otras y se atraen reciprocamente. Así como hay industrias motrices, también pueden llamarse motrices a algunas regiones: por sus aglomeraciones urbanas, por sus industrias motrices aclimatadas, por sus industrias nuevas (o sea, enteramente modernas).

La noción de espacio polarizado debe acompañar todo el análisis y puesta en valor de la zona de la Cuenca del Plata, a fin de propender a su más segura y adecuada instrumentación plurinacional.

La realización de este proyecto entre varios países, requeriría, en primer lugar, la disposición de acciones nacionales, para lograr la coordinación y la realización de proyectos de base. Hasta admitir, en algún futuro, la organización de una Alta Autoridad, autónoma de dichos países, aunque formada por ellos, para las funciones de centro de decisión, administración y contralor.

Con esto tocamos un punto sensible de la política de integración: el de la supranacionalidad, real o aparente, de la misma, o de algunas de sus facetas.

El 20 de Mayo de 1968 se firmó el acta de Santa Cruz de la Sierra, reconociendo la existencia formal del CIC (Comité Intergubernamental Coordinador), encargado de los proyectos de de

sarrollo regional y de las reuniones anuales entre los cinco can
cilleres de los países suscriptores de aquélla. En dicho document
o se establecieron como prioridades, entre otras, los siguien
tes proyectos: apertura de un puerto para Bolivia sobre el río
 Paraguay a fin de concentrar la exportación de la producción fe
rrífera y de manganeso del Mutón; ejecución del proyecto hidro-
 eléctrico del Salto Grande, sobre el río Uruguay; modernización
 de puertos: Buenos Aires, Montevideo, Asunción, Santa Lucía (Urú
guay), Río Grande del Sur (Brasil). Por su parte, los países in-
 tegrantes han acometido la realización de proyectos nacionales,
 dentro del territorio de la cuenca o afectando sus recursos po-
 tenciales, especialmente Brasil, cuya ingente cantidad de nuevas
 plantas hidroeléctricas sobre el Paraná preocupa en la Argentina,
 temiendo que tales aprovechamientos puedan restar caudal al tra-
 mo nacional de tal río, con sus perniciosos efectos sobre la na-
 vegación, clima, alimentación, e incluso sobre proyectos eléctri
cos en nuestro ámbito territorial. El potencial hidroeléctrico
 de la región se evalúa en 175 a 250 millones de kw, siendo el a-
 provechamiento actual cercano a los 8 millones (6 en Brasil), pe-
 ro constando el esfuerzo brasileño por dotar a su economía de
 plantas con un rendimiento cercano a los 30 millones de kw, antes
 que finalice la década del 70. Frente a tal iniciativa, magra es
 la preocupación argentina (se ha calculado que Uruguay extrae de
 sus ríos 346 kw per cápita, Perú 250, Chile 220, Brasil 170, y
 la Argentina sólo 13).

Por su parte, la actitud brasileña conjuga perfectamen-
 te con su política de afianzamiento de recursos energéticos a
 través de obras hidroeléctricas, dada su carencia o escasez de
 otros recursos idóneos. Así, ha establecido programas de prove
chamiento energético de las cuencas del Amazonas, del San Fran-
 cisco y del Plata, restándole hacer lo propio con la del Orinoco,
 última de sus grandes cuencas fluviales. El mejor aprovechamiento
 de estas cuencas ha sido propiciado por Hermann Kahn y sus técni

5 cos del Instituto Hudson (sin detenerse a pensar en problemas de soberanía o de conveniencias nacionales, sino en los intereses continentales.... vale decir, fundamentalmente los de EE.UU.), mediante la creación de lagos regionales, a través de siete presas bajas, permitiendo la intercomunicación de extensas zonas, amén de ingentes aprovechamientos hidroeléctricos en las mismas. En el caso de la Amazonia, un extensísimo "espejo" de aguas se crearía artificialmente (450, a 600.000 km² de embalses, canales, lagos artificiales) vinculando la costa atlántica de Colombia con el río de la Plata. En nuestro país se ha llegado a afirmar que los aprovechamientos hidroeléctricos del Paraná constituyen la etapa meridional de aquél plan, que en la propia nación brasileña ha despertado polémicas, dado el desplazamiento que significa de la soberanía y autodeterminación de nuestros países. (No puede dejarse de pensar en las transformaciones biológicas y climáticas que tal inversión significaría, o sea, no se conoce el "precio" de tal "desarrollo", importante sí, pero probablemente no prioritario aún en estos países).

El Tratado de la Cuenca del Plata se firmó en Brasilia el 24/4/69 y fué aprobado por ley argentina N° 18.590.

Figura 28 - Delimitación de las principales cuencas, y visión de obras proyectadas para enlazar ríos-sistemas, en Sudamérica:



**ESTRUCTURA ECONOMICA DE LOS PAISES
QUE COMPONEN LA CUENCA DEL PLATA**

CUADRO N° 5:

	<u>ARGENTINA</u>	<u>BOLIVIA</u>	<u>BRASIL</u>	<u>PARAGUAY</u>	<u>URUGUAY</u>
1.PBN(1963)millones u\$s	12.905	481	15.243	382	1.370
2.Participación en el P.B.de la C.del P.	42,8%	1,6%	50,1%	1,2%	4,2%
3.Ingreso per cáp. u\$s	663(1964	125(1963)	200(1963)	167(1963)	474(1963)
4.Tasa de crecimiento del PBI p.cáp. 1960/65	1,3	2,4	2,0	1,7	-0,9
5.Tasa de crecimiento de la inversión total(60/65)	6,6	8,8	2,0	2,1	-8,8
6.Indice de productividad de la tierra(1961-63)	110	62	91	99	75
7.Tasa de crecimiento de la producción industrial (1960/65)	3,7	-4,3	10,3	1,2	1,0
8.Generación de energía eléc trica (Gwm)	13.582	531	30.162	116	1.724
9.Producción petróleo crudo (miles m3, en 1965)	15.622	557	5.460	0	0
10.Producción de gas natural (millones m3, en 1965)	7.900	0	683	0	0
11.Red caminera, km. (1964)	81.000	5.775	76.400	2.077	8.934
12.Red ferroviaria, km. (1963)	40.244	3.470	37.553	499	2.982
13. " " , km/100 km2. sup.	1,5	0,28	0,4	0,11	1,6
14.Prod. de acero (1.000 Ton.) 65/	1.347	0	2.960	0	13
15.Prod. cemento " " "	3.273,7	60,1	5.500	28,8	424,7
16.Aparatos radio (miles)	5.500	360	4.700	160	900
17.Habitantes por ap. radio	4	11	15	12	3
18.Ap. de TV (miles)	1.200	0	1.430	0	158
19.Habitantes por ap. TV	18	0	54	0	16
20.Teléfonos en servicio (1963)	1.425.002	19.500	1.207.566	12.939	169.462
21.Habitantes por ap. teléf.	16	203	64	147	15
22.Automóviles en circulación (miles, en 1964)	1.378,2	27,8	1.667,9	18,2	21,3
23.Habitantes por automotor	16	129	47	105	123

Fuentes: CFI, Cuenca del Plata, 1967 - International Financial Statistics, Abril 1967; UN-América en cifras 1963; Cepal-Est.económico de Am. Latina, 1965; UN, Statistical Yearbook, 1967; Cepal, Bol.coen. para Am.Latina, 1964; Cepal, Est.económico Am.Latina 1965; FAO, Mayo 1966.

7

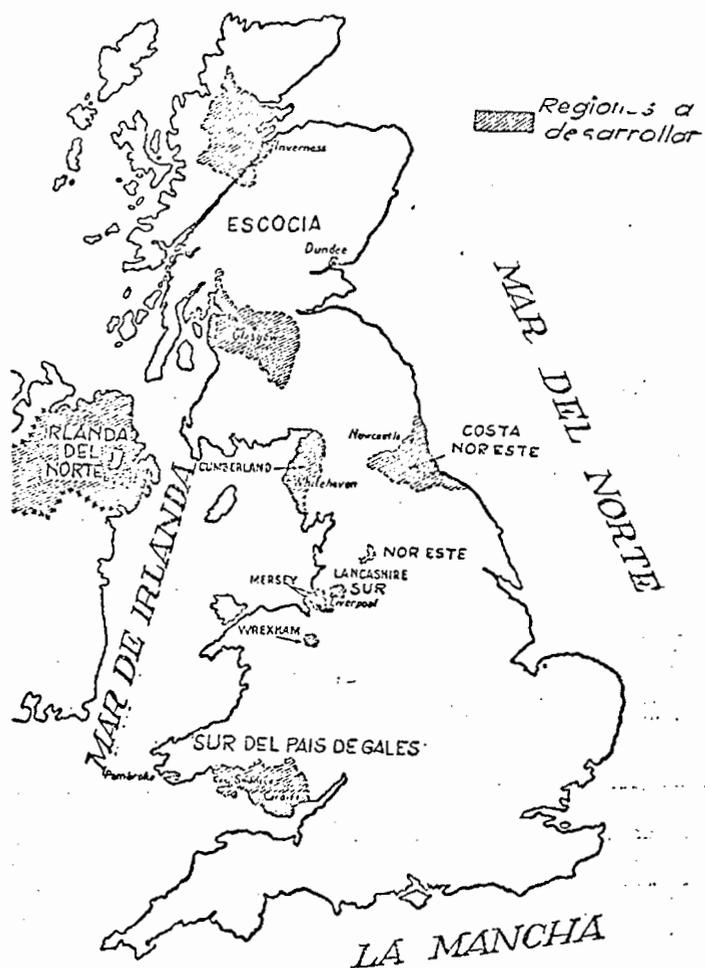
Pasamos ahora a la ubicación y comparación de medidas de política regional de conjunto en diversos países, para finalizar con las realizaciones, en tal materia, tanto intuitivas, como parciales, o preconcebidas, en la Argentina.

Gran Bretaña fué la iniciadora de las políticas de desarrollo regional, así como de planeamiento urbano. La política británica consiste, esencialmente, en facilitar la implantación en las regiones en especial vulnerables a la desocupación, de actividades nuevas, dentro de las zonas industriales tradicionales retrasadas.

Seguimos el documentado estudio de Romus en este análisis. Gran Bretaña, luego del apogeo victoriano, fué decayendo paulatina pero constantemente, sobre todo a partir de la primera guerra mundial de este siglo. Se unieron para ello causas endógenas y exógenas: en el primer caso, la supervalorización de la libra, causa de la decadencia de las exportaciones; la obsolescencia del equipo industrial, influida por el desinterés de los industriales ingleses, cada vez más acostumbrados a realizar inversiones de ultramar. En el segundo caso, el advenimiento de nuevas y más fuertes potencias mundiales, la aparición de nuevas técnicas que retrotraían la gratificante situación inicial de Inglaterra por su posesión de hierro y carbón, la aparición de nuevos países con sumamente barata mano de obra que podía competir con las manufacturas tradicionales del león británico...

Este estancamiento y decadencia se tradujo en una continuada desocupación, que, en el período entreguerras, se mantuvo en una alta tasa del 10% de la población activa. La crisis del 29 acentuó estas características, y, ya antes de la segunda guerra mundial, el país debió afrontar reajustes en su política, tanto externa como interior. Respecto de ésta, la revalorización regional se impuso como panacea para algunos de los más importantes males económicos padecidos por el país.

Fig. 29 - Gran Bretaña y sus regiones-problema:



(Fuente: P.Romus, Economía Regional y Comunidad Europea).-

Ello era así, por cuanto se advirtió que el estancamiento era más pronunciado en las industrias básicas que producían para la exportación (siderurgia, carbón, construcciones navales, etc.), así como que, precisamente, las mismas configuraban casi totalmente la economía de determinadas regiones del país, las que sufrían más hondamente la desocupación al no hallarse diversificadas, y al ser imposible revitalizar el mercado interno, al menos en medida similar al deterioro externo.

Tales regiones retrasadas tradujeron su deterioro en sensibles pérdidas que afectaron a toda la economía británica, como hemos podido constatar en el párrafo anteriormente glosado de Komus en este capítulo. Además, la emigración de tales regiones hacia otras de mejor nivel de vida, fué tan ostensible que, entre 1923 y 1938, la población activa del Sur británico llegó al 53,9% contra 46,6% inicial, en tanto la de la región septentrional bajó del 53,4% al 46,1%.

En 1928, la primera medida consistió en la creación de oficinas para facilitar la emigración de la mano de obra hacia regiones con mejores posibilidades de trabajo; en 1931 el Ministerio de Comercio invitó a cinco universidades para practicar una investigación sobre la desocupación regional, la que, lamentablemente, no se tradujo en un estudio de conjunto sobre la localización industrial. Entre 1931 y 1935 se constituyeron asociaciones privadas para la defensa económica de las regiones retrasadas. Por fin, en 1934, se promulgó la ley sobre "Áreas Especiales", que posibilitaba la ayuda oficial para el establecimiento de nuevas industrias en las mismas, que contarían con apoyo financiero para su implementación inicial y actividad ulterior. Tales prebendas son oficialmente instituidas, por leyes de 1936 y 1937. Por la primera, el Gobierno crea una asociación para reconstruir regiones especiales, autorizando a efectuar préstamos a los industriales. Por la segunda, tal asociación puede proporcionar terrenos a las empresas para establecer sus fábricas, concediéndoles reducciones en los alquileres, impues

19

tos y tasas. Tal institución financiera, la S.A.R.A. (Special Areas Reconstruction Association Ltd.) tiene un millón de libras como capital, suscrito por los bancos de la City y algunos empresarios (en 1936 Lord Nuffield donó 2 millones de libras para ayuda financiera a industriales, administrados por el Nuffield Trust, que influyó psicológicamente para inducir al Gobierno a lanzar la SARA). El Gobierno, a su vez, concede garantías a los empresarios para permitirles acogerse a tales facilidades (es decir, les avala).

De este modo, se organizan industrias enteramente nuevas en regiones de industria básica tradicional, afectada por la crisis y la desocupación.

Durante la guerra, disminuye la desocupación debido a la movilización para la lucha, o bien para la producción de guerra dentro del propio territorio. En su transcurso, la política regional se hace presente con dos informes (1942) acerca del uso de la tierra y la localización industrial (dirigido por Lord Justice Scott) y sobre las indemnizaciones y plusvalías con relación al control público en la utilización de terrenos para industrias (dirigido por Lord Justice Uthwaitt), así como por la publicación del Libro Blanco sobre la política de empleo (1944), el cual expresa textualmente: "El Gobierno considera como parte integrante de su misión mantener un nivel de empleo estable y elevado. Se propone mejorar la productividad de las industrias básicas, especialmente en las regiones que han padecido regresión de sus industrias antes de la guerra". Y también: "En las regiones que tienen una población industrial importante (las llama "regiones a desarrollar"), el Gobierno no está dispuesto a forzarla a que se instale en otras regiones, o bien dejarla abandonada a la desocupación".

Después de la guerra, se acentúa la política en torno a la movilización de las "regiones a desarrollar", en las que el Estado puede expropiar los terrenos para construir fábricas y

) zonas industriales nuevas, establecer servicios de infraestructura, ayudar financieramente a las empresas, todo ello administrado por compañías no lucrativas instituidas por el Estado, bajo la orientación general del Ministerio de Comercio (Board of Trade, que es en realidad un Ministerio de Comercio, Economía, Producción y Hacienda).

Por ley de 1945, se proponen cuatro regiones a desarrollar: el S.O. de Escocia, la Costa del N.E., el O. de Cumberland y el S. de Gales. Por legislación ulterior, se van incorporando nuevas zonas (N.O. de Gales, S. de Lancashire, Irlanda del Norte, etc.), así como localidades de reconocido retraso económico, aunque estuvieran situadas en el seno de regiones de mejor nivel económico. En definitiva, se agrupa un conjunto de regiones, que, en 1956, constituían el 18,7% de la población activa de Gran Bretaña y el 20% de la población total, así como agrupaban el 48% de la producción de carbón, el 65% de la de acero y el 75% de las construcciones navales.

El objetivo esencial de la política regional británica es evitar el retorno de la desocupación en las regiones más afectadas por ella en el período entre-guerras, así como remediar las causas estructurales de ese déficit de empleo. De tal modo, se realiza una acción sobre la estructura económica de las regiones a desarrollar, procurando su modificación mediante la diversificación impuesta por la creación de nuevas zonas o distritos industriales, que agrupan industrias preferentemente livianas, eslabonadas con las industrias básicas existentes. Al mismo tiempo, se procuró la modernización de éstas, para que alcanzaran mayor productividad. La diversificación industrial permitió el mayor empleo de mano de obra femenina.

La política regional británica se inserta en el cuadro más amplio de la dispersión industrial: a la concentración geográfica de las actividades económicas en Londres y los Midlands, se opone una descentralización geográfica de la industria. De

Fig. 30 - Subdivisión regional de G.Bretaña para la aplicación del planeamiento:



51 tal modo, el Estado asume un papel primordial en la definición de la localización industrial. Ya lo expresaba el Libro Blanco en 1944: "Será uno de los objetivos de la política del Gobierno asegurar un desarrollo industrial equilibrado en las regiones que en el pasado han estado excesivamente bajo la dependencia de industrias especialmente vulnerables a la desocupación. El Gobierno fomentará el establecimiento de nuevas empresas en las regiones a desarrollar".

Las leyes de 1945 sobre distribución de la industria y de 1947 sobre el acondicionamiento del territorio, permitieron asumir totalmente la orientación de la localización industrial. El medio legal para orientar esta localización, fué la obligación, para el industrial, antes de construir por más de 450 m²., obtener la autorización de la Administración urbanística local, más un certificado del Ministerio de Comercio, reconociendo la coherencia de tal implantación con las normas de desarrollo industrial vigentes para dicha zona.

Además, el Gobierno posee un arsenal de estímulos para inducir la radicación en las zonas deprimidas: a) construcciones industriales, efectuadas por el Gobierno, y arrendadas a los empresarios, que así evitan cuantiosas inversiones iniciales; b) servicios de infraestructura básica (agua, gas, electricidad, vapor, alcantarillas, servicios contra incendios, servicios sociales, centros de aprendizaje para la mano de obra, hospitales, escuelas) que el Gobierno crea en dichas zonas, asegurando economías externas a las nuevas industrias; c) viviendas para profesionales u obreros calificados que se trasladen de otras regiones, servicios de indemnización por espera en obtención de empleo para obreros que se movilicen interregionalmente; d) transportes y carreteras para la movilización de personas y bienes en las regiones consideradas, que han eliminado, en muchos casos, la impresión tradicional de que las mismas estaban "al fin del mundo"; e) ayuda finan

2

ciera a las empresas, especialmente para sus fondos de giro (compra de materiales) y renovación de equipos. Se acepta generalmente que en esta faz los resultados han sido precarios: primero existía una profunda brecha en las posibilidades de financiamiento de las pequeñas empresas, sobre todo si se radicaban en zonas no privilegiadas, pues chocaban con la renuencia de la banca tradicional para atenderlas (la llamada, por el nombre del investigador parlamentario que analizó el problema en 1931, "Mac Millan gap"), luego el Gobierno creó en 1945 el I.C.F.C. (Industrial and Comercial Finance Co.) y el F.C.I. (Finance Co. for Industry Ltd.), habilitadas para proporcionar crédito a las empresas que se instalaran o ampliaran su establecimiento en las regiones a desarrollar: la primera, mediante créditos entre 5.000 y 200.000 libras, a plazos comprendidos entre 2 y 25 años, para industrias nuevas (livianas), mediante garantías en forma de emisión de obligaciones, a veces con hipoteca, o bien emisión de acciones privilegiadas, a intereses de fomento (en la época de su implementación: 3,5 al 5% anual). La segunda institución se especializó en el crédito a industrias básicas, por no menos de 200.000 libras, para permitir la modernización de éstas, por 7 a 10 años, mediante la aceptación de acciones reembolsables, u opciones a dichas emisiones. Dichos institutos, verdaderas compañías de inversiones de fomento a largo plazo (aunque también la primera lo es de plazo corto o medio, para proporcionar capital de trabajo a las empresas), están organizadas como sociedades privadas; f) Estímulos fiscales: rebajas de alquileres, de impuestos, de tasas.

El Gobierno dirige la política regional desde el poderoso Ministerio de Comercio, con cuya acción coadyuvan, según los ámbitos, los ministerios de Trabajo, Planificación, Sanidad, etc. Las zonas industriales creadas son administradas por compañías gubernamentales de desarrollo, sin fines lucrativos, que se encargan de la construcción de las fábricas a rentar, de

los servicios de infraestructura, etc. Existen comités intergubernamentales que procuran la interdependencia y coherencia de decisiones públicas de envergadura respecto de las áreas especiales. Finalmente, el propio Ministerio económico se ha descentralizado, manteniendo delegaciones en más de treinta ciudades, entre ellas los principales centros de las zonas especiales, a los fines de una atención más eficiente de sus problemas.

No obstante, lo novedoso del procedimiento no es mero patrimonio estatal: se basó en implantaciones privadas anteriores, según acota Romus: el Trafford Park, parque industrial creado cerca de Manchester en 1897, eligiendo una región de 4.000.000 de habitantes en densos 40 km. a la redonda, bien surtida de vías de comunicación, especialmente un nuevo canal navegable terminado tres años antes, y donde actualmente trabajan 50.000 obreros en más de 200 empresas livianas. Y la zona de Slough, a 35 km. de Londres, mitad de importante de la anterior, y mucho más artesanal. Ambas administradas por compañías privadas, de gran visión, que construyeron el parque industrial, arrendando las fábricas a sus ulteriores usuarios. Sin el beneficio de estímulos fiscales o financieros, estos conglomerados industriales se basaron en las técnicas económicas del eslabonamiento industrial y de la creación de economías externas por urbanización y aglomeración.

Las zonas industriales gubernamentales, administradas por compañías para estatales (industriales estates), también se basaron en la agrupación de varias empresas livianas, tendientes a la obtención de economías externas. Actualmente hay unas sesenta, que emplean 185.000 trabajadores, distinguiéndose las de Team Valley, Treforest e Hillington. Se crearon en regiones que padecían de desocupación, al lado de grandes centros de población, siendo, entonces, el móvil principal de localización el factor demográfico. También se procuró que dicha

población tuviera calificación y entrenamiento que la habilitara para surtir adecuadamente a las nuevas empresas. Se eligieron zonas llanas, y en lo posible no aptas para destinos agrícolas, bien dotadas de electricidad y de transportes, o bien con facilidades para establecerlos. Las compañías administradoras no tienen fines lucrativos, reintegran sus ganancias, por encima del 6% anual, al Ministerio de Comercio, o bien rebajan sus servicios a los industriales. También administran toda otra manifestación industrial o de infraestructura en dichas regiones. En dichos parques industriales, las industrias más extendidas han sido las mecánicas, textiles y electrónicas.

Hace diez años, cuando Romus efectuó su abigarrada investigación, ya se notaban, luego de veinte años de esfuerzos regionales (y diez de la existencia del régimen aludido), ciertas características de decaimiento en la acción pertinente, posiblemente influidas por el deficiente estado de las finanzas británicas, pero, evidentemente, también porque los resultados alcanzados permitieron nivelar en gran parte la brecha existente entre dichas regiones y el resto del país: el 30% de las fábricas nuevas implantadas después de la guerra se instalaron en aquéllas, contra solamente el 25% en Londres y los Midlands (cuya tasa anterior era del 57%), la diversificación industrial permitió dotar a esas regiones especiales de defensas contra nuevas etapas críticas, al mismo tiempo que rehicieron su productividad las industrias básicas allí emplazadas.

Entre 1962 y 1964 se efectuaron estudios para el desarrollo económico integral, a cargo del Consejo Nacional de Desarrollo Económico, que formularon planes prospectivos del sector público y sectores privados. En 1963 se creó la Secretaría de Estado para la Industria, el Comercio y el Desarrollo Regional, que siguió a la implantación en Escocia del Departamento de Desarrollo local, en 1962. Las metas declaradas de la política oficial de equilibrio regional se proponían evitar el de

5 roche de fuerzas de trabajo en áreas menos prósperas, diversificar la industria de éstas, y proveer en cada área una estrategia global de planeamiento en relación con los movimientos de población, la localización industrial y la estructura económico-social. La ley de planeamiento regional vigente data de 1962 y establece regiones en Irlanda, Escocia, y ocho en Inglaterra y Gales:

El Ministerio de Vivienda y Gobierno de Inglaterra (o de Escocia según el caso) constituye la autoridad central que administra el planeamiento regional. Las autoridades locales preparan los planes regionales, otorgan o deniegan permisos de desarrollo físico en sus áreas (construcciones, traslación, de usos, etc.), publicitan los planes al par que los envían a la autoridad central, y entran en vigencia cuando ésta (el Ministerio aludido) los aprueba. Además, se ha montado una maquinaria de planeamiento urbano, desde 1945, remozada en 1964, fecha en que se encomendó al PAG (Planning Advisory Group) que informase sobre las modificaciones convenientes al sistema. Este sugirió que el contexto regional fuese estructurado por los Consejos y Juntas locales de Planeamiento Económico, y que, en aras de la mayor efectividad de sus proyectos, los nuevos planes (para centros urbanos superiores a los 50.000 habitantes) se limitaran a aspectos estructurales (políticas, objetivos, standards), sin bajar a reglamentar minuciosamente los diversos usos del suelo. De este modo, se pretende reemplazar los antiguos "Planes Reguladores" (Master Plans) por el dinamismo de los nuevos "Planes Estructurales".

Por sobre los institutos referidos, el planeamiento económico nacional, así como la política de desarrollo regional, en sus grandes líneas, está en manos del Departamento de Asuntos Económicos, de la Secretaría de Estado de Asuntos Económicos.

Respecto de la política específica de descentralización

6 industrial, la "Local Employment Act" de 1960 dispuso, entre otras cosas, la unificación de las diversas sociedades públicas administradoras de parques industriales, en tres nuevas empresas ("industrial estate management corporation" es la de nominación jurídica de cada una), para Inglaterra, Escocia y Gales, respectivamente, sociedades de gestión que deberán realizar la política determinada por el Ministerio de Comercio, responsable del cumplimiento de aquella ley. En 1963 se realizaron encuestas especiales sobre las condiciones de empleo en el NE de Inglaterra, y el centro de Escocia (afectadas por una coyuntura bajista en las explotaciones de acero, astilleros y mineras), cuyo resultado fué la aplicación de estímulos especiales a una denominada "zona de desarrollo", poco menor que la región de planeamiento vigente desde 1945 en ambas zonas. A partir del mismo año, se añadió a la política de fomento regional la concesión de subvenciones para inversiones físicas: del 25% del costo de construcción de nuevas fábricas, y del 10% para equipos. Como se ve, no son préstamos, sino subsidios. Los otorga el Ministerio de Comercio.

Francia: El otro gran ejemplo, tanto por la aplicación exitosa de algunas premisas desarrolladas en Inglaterra, como por la evidente innovación en otros campos, lo constituye Francia (además, su geografía y su psicología se hallan más cerca de la nuestra, por lo que el caso resulta el más interesante, a escala mundial, de estudiar, para quienes procuramos compilar materiales con destino a una bien informada acción en la Argentina).

Según Romus, el principal problema regional francés -tal vez el único- es la excesiva centralización en torno a París, y el estado de abandono y despoblación de ciertas regiones, particularmente el Oeste y parte del Centro.

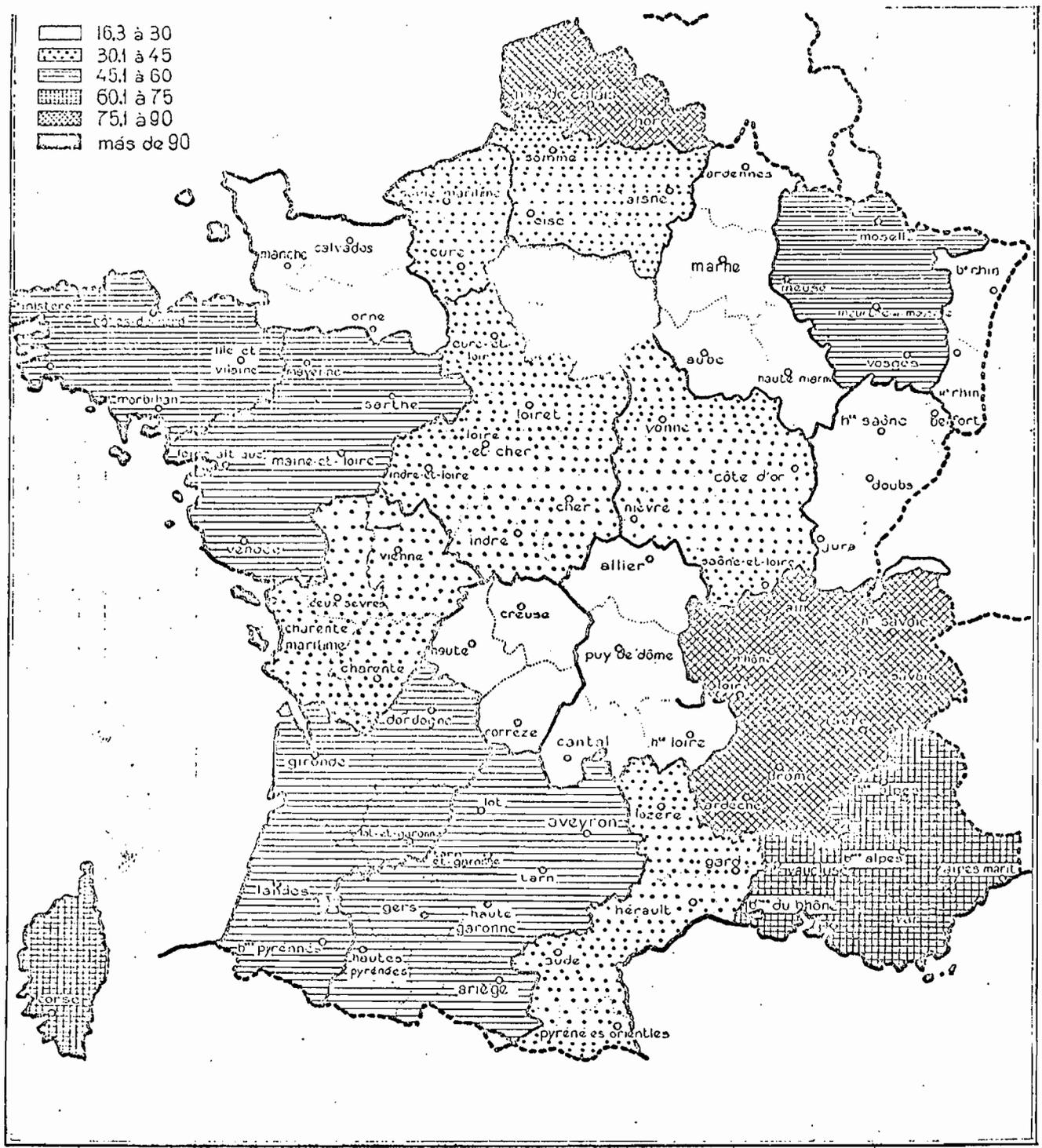
La declinación demográfica de Francia se halla en la médula de esta disparidad, y, además, según apuntara Sauvy, ori-

57 ginó el deterioro económico y espiritual del país, que, de tal suerte, fué fácil presa de Alemania en la última guerra. Desde principios del siglo XIX, Francia disminuyó su nivel en Europa, en cuanto a cantidad de población, del séptimo al 14° lugar en la tabla. En su origen, se debió a prácticas de malthusianismo demográfico por parte de la burguesía francesa, lo que, al par que la centralización incesante en torno a París, despobló el interior del país, peligro gráficamente interpretado por J.F. Gravier al titular su obra señera de 1947: París y el desierto francés. Tal declinación de la población se contrarrestó, desde la guerra, en lo legislativo con el Código de la Familia (1939), en lo biológico con la misteriosa pero conocida vigencia de las leyes de ajuste poblacional, que permitieron poco a poco el replanteo de la anterior dirección, al aumentar la tasa de natalidad (la población francesa era de 36 millones en 1850, y sólo de 41 ó 42 millones al iniciarse la guerra de 1939, o sea casi un siglo después se mantenía en cifras similares. Ya en 1962 alcanzaba más de 46 millones, pese a las pérdidas de la guerra, y se preveía su continuo ascenso. El inconveniente aún está en la alta proporción de adultos de mayor edad, o sea en el envejecimiento relativo de dicha población, lo que aminora grandemente la proporción de población activa).

La gravitación de estos dos factores: retraso de la población y excesiva descentralización político-económica, se manifiesta en las siguientes cifras: de 1800 a 1954, la región de París (departamentos de Seine, Seine et Marne y Seine et Oise, 13.000 km². con más de 8 millones de habitantes, cifras de 1962) pasó de 1 a más de 7 millones de habitantes, mientras toda Francia pasaba de 27 a 36 millones, es decir, la primera pasaba del 3 al 16% de la población francesa, en tanto las provincias descendían del 97 al 84%.

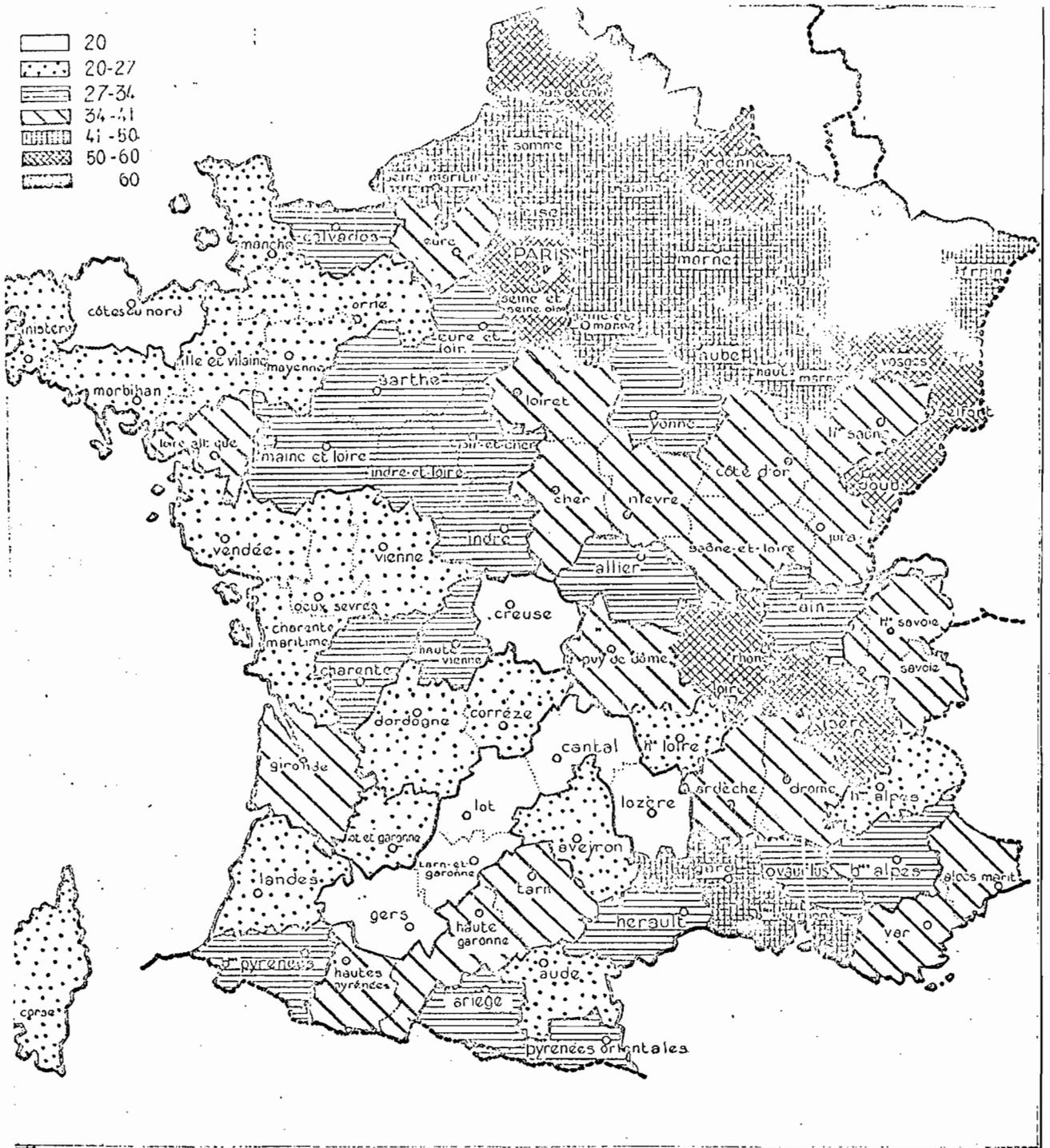
Durante el período considerado, se da el caso de que

Fig. 31 - Distribución de la población francesa: (en miles de hab.)



(Fuente: A.E. Calcagno, Los organismos de desarrollo econ. reg. en Francia).-

Fig. 32 - Población activa de Francia (ocupada en industrias y en transportes, en % s/el total)



(Fuente: A.E. Calcagno)

el interior de Francia disminuye su población total. La baja de la natalidad, y la descentralización con su secuela de emigración desde las provincias hacia París, determinan la baja crucial de los nacimientos en aquéllas: se calcula que entre 1921 y 1936 (3 lustros), tal circunstancia había costado a Francia 885.000 nacimientos (Gravier).

La diferencia más notable, tanto en el aspecto demográfico como en el económico, se da entre dos Francias: la del Norte (30% del territorio, 47% de la población, densidad 122 hab. por km2) y la del Sur (densidad 58 hab. por km2). Tal disparidad se da por la participación de París y su región en la zona Norte, así considerada. En su conjunto, la evolución regional de la población francesa se traduce por una congestión de la región parisiense, un crecimiento de los grandes centros urbanos (islas económicas, como en la Argentina) y de los dos focos industriales del Norte y de Lorena, una despoblación rural generalizada y un hundimiento de algunas regiones, de las que el Centro constituye un caso típico (Romus).

La concentración parisiense, por su parte, aumentaba su población en un 225% en el último siglo, en tanto toda Francia no lo hacía en más del 18%. Tal concentración es el propio resultado histórico de la excesiva centralización practicada en lo político; lo ha expresado así Gravier: "La política de concentración urbana y de centralización industrial -porque esto fué una política- fué dirigida, en definitiva, contra la unidad nacional. Ha considerado conscientemente a los trabajadores industriales, a los obreros del campo -e incluso al conjunto de los provincianos-, como a "ciudadanos de segundo orden". Ha sido la política de una clase y de una ciudad, en lugar de la política de una nación". Tal concentración ha sido también la de la renta, la del conocimiento científico, la de la producción artística e industrial. Los propios ferrocarriles, con sus líneas en estrella, partiendo de París, y obligando a todo trans

61

la alta Normandía y el Franco Condado, de industria tradicional, preferentemente básica, dirigida en gran medida a la exportación, y que requiere grandes esfuerzos de aceleración de su productividad para compensar la presión de un consumo en alza por parte de su población.

59

69

porte de bienes y de personas a pasar por la capital nacional, influyeron en grado sumo en tal concentración. La Universidad de París agrupa al 40% de los estudiantes, y el peor efecto de tal excesiva concentración es que, según los propios principios de la teoría de la localización, y de la teoría de la polarización, el área de influencia de París es tan vasto, que no pueden existir ciudades importantes, zonas industriales de valía, ni siquiera Universidades, a menos 200 km. de París. La concentración comercial y financiera no le va en zaga: el 60% de los negocios franceses se hacen en París, allí reside el 100% de la industria cinematográfica, 70% o más de la farmacéutica, piel, fotograbado, litograbado, construcción de automóviles; más del 60% en cristalería, cables eléctricos, óptica; más del 50% en construcciones aeronáuticas y eléctricas, y en metales preciosos; más del 40% en industrias químicas, tapicerías, etc. Más del 60% de los negocios bancarios, y en 1956 la única Bolsa, problema paliado en dicho año con la creación de 9 bolsas regionales.

Las consecuencias negativas de tan tremenda concentración parisiense son: la vivienda defectuosa (vieja, obsoleta, sin confort, en gran proporción); la disminución en su torno, por apropiación urbana, de tierras fértiles, aptas para la agricultura; la congestión urbana y el tremendo aumento de los viajes pendulares de la población ocupada; el crecimiento de la desocupación (no importante en Francia, un 0,2% de la población activa, pero con el 50% radicado en París); la localización de fábricas de gran dimensión (automóviles, v.g.), con ma

2

los problemas de localización y descentralización industrial, que culminaron en 1943 con el Comité de Estudios sobre el Acondicionamiento de la Región de Reims. La primera ley sobre la materia es de 1945 y se refiere a los permisos para construir, que debían gestionarse ante el Ministerio de Reconstrucción y Vivienda, que inicia una presión discreta en pro de la descentralización.

La publicación en 1947 del libro de Gravier sacude a la opinión pública, y le sigue un millar de monografías, en pocos años, sobre tal tipo de problema. Los primeros planes (1946 y 1954) evidencian su preocupación por el tema regional, y comienza la creación de planes e instrumentos para la acción de desarrollo del espacio francés.

En 1950 se crea el Ministerio de Reconstrucción y Urbanismo, en el mismo año nace el Fondo de Acondicionamiento del Territorio (para financiar adquisiciones de inmuebles con destino a industria e infraestructura), se crean diversos organismos regionales entre 1945 y 1952 para la reactivación de algunas regiones (Gascuña, Bas-Rhone, Languedoc, Durance, Córcega); en 1951 se crean las sociedades de economía mixta; aparecen entre 1951 y 1954 más de cuarenta comités privados regionales, de estudio y sugerencia de soluciones zonales; la ley del Suelo en 1953 para expropiar terrenos con destino a la construcción de obras reactivadoras; la ley del 14-8-54 que autoriza al Gobierno a poner en práctica un programa de equilibrio financiero, de expansión económica y de progreso social, con especiales poderes para su política regional; decretos de 1954 acerca de la creación del Fondo de conversión industrial, el Fondo de reclasificación de la mano de obra, la descentralización industrial, y la institución de comités de expansión económica y comisiones regionales de coordinación. En 1955 un decreto sobre contención del crecimiento parisiense, otro sobre funcionamiento del Fondo Nacional de Mejora del Territorio,

etc. Esta gigantesca obra, realizada por el gobierno de Pierre Mendes-France, es continuada y consolidada en la administración siguiente, consecuentemente con los dictados de la necesidad, tanto como con las apetencias de la opinión, claramente impresionada por la realización de esta política.

La actual legislación regional francesa asume, entonces, las siguientes características y se dota de los instrumentos y medios que a continuación se reseñan:

1. Los principios de la legislación regional:

limitación de la concentración parisiense, mejora de la estructura económica regional, descentralización industrial, reactivación de las regiones.

Las construcciones de edificios industriales mayores a 500 m². y las ampliaciones superiores al 10% deben obtener permiso del Ministerio de Vivienda y Reconstrucción, tras informe de comisión interministerial (esto en París). La promoción de reestructuraciones económicas en las regiones retrasadas se realiza a través de la concesión, por parte del Estado, de garantías de funcionamiento, bonificaciones sobre el interés de las inversiones, préstamos de equipamiento, etc., como veremos más adelante.

Para inducir la descentralización industrial el Estado brinda primas de equipamiento (hasta el 20% de las inversiones), desgravaciones fiscales, reducción de tasas, etc. Tal descentralización se inspira en la noción de "poles de croissance" del profesor Perroux, esto es, analizando localizaciones en lugares clave, donde los beneficios de la concentración industrial estimulen el rendimiento de las nuevas empresas (capitales regionales en el Sur de Francia, etc.).

La revalorización regional implica la erección de obras de infraestructura que permitan el condigno aprovechamiento ulterior, en lo agrario, industrial y de servicios, de las mismas.

2. La orientación de la política regional:

Así como la planificación francesa ha sido designada como "indicativa", y partidaria de la "acción concertada", su política regional consiguiente es moderadamente intervencionista en los textos, pero rigurosamente liberal en los hechos. Se basa en la instrumentación dosificada de incitaciones y disuasivos (ventajas financieras y fiscales, restricciones zonales, etc.) para lograr sus objetivos.

3. Los organismos:

a) Ministeriales: prácticamente participan casi todos los ministerios, a través de secciones de los mismos, a saber: la Dirección de Acondicionamiento del Territorio (Ministerio de Reconstrucción y Vivienda), responsable de la concesión de permisos de construcción; el Comisariato General del Plan de Modernización y Equipamiento, que elabora los programas de acción regional que se integran en el plan a escala nacional; el Fondo de Desarrollo Económico y Social, del Ministerio de Finanzas y Asuntos Económicos, que acuerda las ventajas financieras a las industrias descentralizadas o reconvertidas, y a la mano de obra reclasificada, participa en las sociedades de desarrollo regional y en las de economía mixta; también dependen de tal Ministerio los Inspectores Generales de la Economía Nacional (I.G.E.N.) que controlan las regiones, la Caja de Depósitos y Consignaciones, que se ocupa de financiamiento, y el Comisariato General de la Productividad, vitalmente preocupado por las industrias y su remozamiento; los Inspectores Generales de la Administración en Misión Extraordinaria (IGAME) del Ministerio del Interior, que participan en la elaboración de los planes regionales y en las sociedades de economía mixta; la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, responsa

ble de encuestas relativas a operaciones de concentración, fusión y especialización; la Secretaría de Estado de Trabajo y Seguridad Social, aspectos sociales de aquéllas; el Ministerio de Educación Nacional, responsable de la descentralización universitaria, etc.; la Secretaría de Estado de Trabajos Públicos, Transportes y Turismo, con intervención directa en las industrias nacionalizadas del carbón, gas y electricidad; el Servicio de Encuestas Económicas, el Instituto Nacional de Estadística y Estudios Económicos.

Desde 1962 también el DATAR (Delegation à l'aménagement du territoire et à la action régionale) dependiente del 1er. Ministro, árbitro y coordinador de los demás ministerios técnicos.

- b) Privados: los viejos Comités Regionales de Expansión Económica, obra de personalidades locales, que sacudieron la modorra de las regiones y las incitaron a reclamar su modernización. Se agrupan en una Conferencia Nacional de Comités Regionales de estudio para la puesta en valor de la Francia, que realiza publicaciones y conferencias. También, creado en 1955, el Instituto Francés de Economías Regionales, oficina de estudios; las agrupaciones profesionales, las sociedades de estudios financieros, los institutos educativos, como el Instituto de Economía Aplicada, que dirige Francois Perroux, y, finalmente, las creadas en 1955: sociedades de desarrollo regional, que impulsan el ahorro privado para inversiones en las regiones.
- c) Semipúblicos: Las sociedades de economía mixta de equipamiento de las que la primera fué la Sociedad Central para equipar el territorio, en 1955.
- d) De coordinación: el Comité Nacional de Orientación Eco

nómica, cuyos miembros se eligen entre las organizaciones profesionales y sindicales; el Comité Interministerial de Orientación Económica; el Grupo de Síntesis del Comisariado General del Plan; la Comisión de Economías Regionales del Consejo Económico; el Consejo Superior para la Mejora del Territorio, y el Consejo de la República.

4. La elaboración de los planes regionales:

El 3er. Plan de modernización y equipamiento (1958-61), que data del 1959, expresa: "Para permitirle alcanzar su pleno desarrollo económico y social a una Nación que presenta tan diversos aspectos como la nuestra, es necesario que todas las regiones que la componen contribuya, y que con ello obtengan beneficios. Una distribución bien equilibrada de la población, de las actividades y de los ingresos sobre todo el territorio es, pues, una de las condiciones de realización de los objetivos del plan", vale decir, que éste se propone, decididamente, la reducción (y supresión en lo posible) de los desequilibrios o disparidades regionales, los que, como hemos visto, se manifiestan por: a) desequilibrios en la distribución de la población activa (la Francia industrial del norte, la Francia rural y menos poblada, agrícola, del sur); b) desequilibrios internos en cada zona (radicación de las industrias dinámicas preferentemente en la cuenca de París, y de las industrias vegetativas en provincias); c) las consiguientes diferencias en el ingreso entre zonas y subzonas; d) diferencias también en el medio rural (mayor mecanización agrícola y sistemas intensivos de agricultura en el Norte, respecto del Sur). Ello puede advertirse con los mapas adjuntos.

El conjunto de la política regional francesa, a grandes rasgos, está dado por los decretos del 13-6-55 (organización de los programas de descentralización y desarrollo regional), ley 57-908 del 7/8/57 (planes de acondicionamien

7 to territorial), decreto 58-1459 del 31-12-58 (plan regional de desarrollo económico y social, y de acondicionamiento territorial).

El mecanismo de elaboración de los planes regionales, es, sucintamente, el siguiente:

- a) Primeramente se dividió a Francia en 22 regiones, más Córcega con un plan separado, en total 23 regiones de programa.
- b) Para cada región se designó un informante, ajeno a la región, del Ministerio de Finanzas. Participó de reuniones locales, y luego del Comisariato General Plan, reunió documentación, evaluó y compiló análisis y recomendaciones de los IGAME, IGEN, Comités de Estudios, hizo consultas, y finalmente redactó un primer anteproyecto de informe en París.
- c) el Grupo de Síntesis evaluó todos los anteproyectos. Fue creado en 1958 con el nombre de Comité de los Planes Regionales, siendo su presidente el Comisario General adjunto del Plan, con representantes de todos los organismos y consejos vinculados a estos programas regionales.
- d) Redacción del 2º anteproyecto y discusión en el Comisariato General del Plan con intervención de los IGAME y los prefectos locales. Elaboración final.
- e) Envío del proyecto a la región, deliberación y consulta a nivel de los organismos privados y públicos locales.
- f) Nueva consulta en París, entre el Grupo de Síntesis, los IGAME y prefectos.
- g) Consulta final del proyecto con el Comité Nacional de Orientación Económica, integrado, como ya hemos dicho, por personalidades privadas.

h) Aprobación final, mediante decreto informado por los Ministerios del Interior, Finanzas, y Reconstrucción, con acuerdo de los demás ministros interesados.

5. Contenido de los planes regionales:

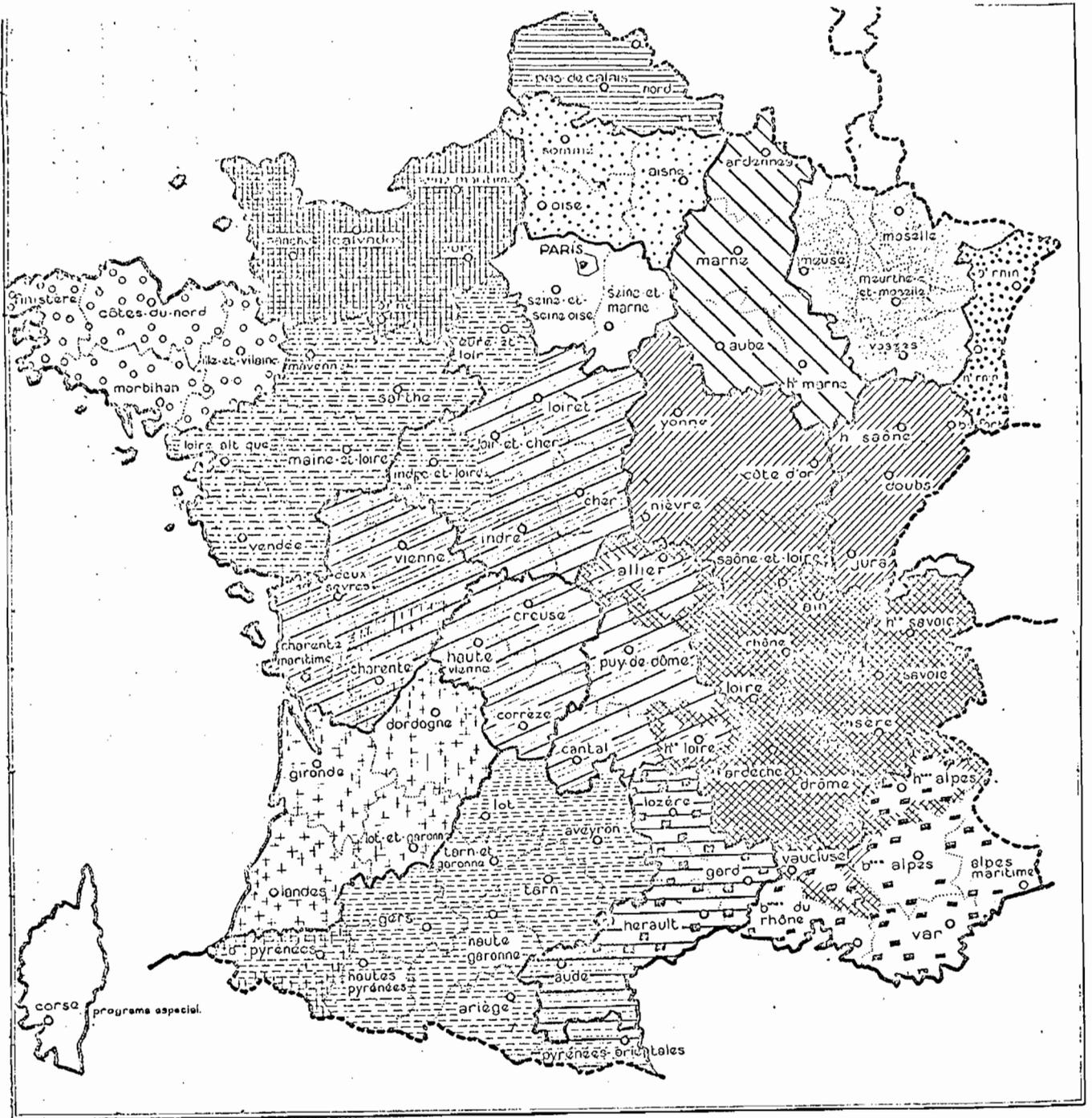
Hasta 1962 habían sido aprobados once planes de acción regional: los de Bretaña, Poitou-Charentes, Córcega, Lorena, Pirineos medios, Languedoc, Alsacia, Norte, Ródano-Alpes, Provenza-Costa Azul (entre 53 y 224 páginas cada uno), hallándose en proceso los planes relativos a Auvergne, Franco Condado, Champagne-Oeste, Borgoña y Lémousin. Su estructura es análoga, constando de una introducción, cuadro y objeto del plan. La primera parte está consagrada a un análisis de la situación y de los principales problemas (demográficos, agrícolas, industriales, nivel de vida, etc.) la segunda se ocupa de los objetivos y orientaciones, definiendo las acciones clave, la tercera parte propone las medidas a adoptar, en forma sectorial (agricultura, actividades marítimas y costeras, industria, comunicaciones, y turismo, vivienda y urbanismo, equipamiento cultural, formación profesional). Finalmente el resumen y las conclusiones, pudiendo agregar, algunos, una sección consagrada especialmente al acondicionamiento territorial (aménagement).

6. Las regiones y sus principales entes de análisis y financiamiento:

En el mapa adjunto se detallan las regiones de programa, habiéndose incluido en el mismo la delimitación jurisdiccional de cada sociedad de desarrollo regional:

Lo verdaderamente interesante y novedoso en la planificación regional francesa, y motivo de inspiración para una instrumentación política similar en nuestro país, está dado por ciertos organismos-pivote del desarrollo de las regiones. Nos referimos a continuación a las características fundamentales de cada uno de ellos:

Fig. 33 - Competencia territorial de las Sociedades de Desarrollo Regional y sus programas de desarrollo regional, en Francia (decreto 28/11/53)



	SRD de la bretagne		SRD de normandie
	centrest		societe alsacienne du developpement et d'expansion
	champex		sodecco
	expanso		sodera
	lordex		sud-est
	S.D. de la reg mediterraneenne		tofinsoi
	SRD du nord-et-pas-de-calais		sodep
			SRD du languedoc-roussillon

(Fuente: A.E. Calcagno.-)

9

- a) Los Comités de Expansión Económica: compuestos de legisladores, académicos, profesionales (ingenieros, economistas, geógrafos, etc.) y personalidades vinculadas a la región y deseosas de participar en su mejoramiento y expansión. Desde 1943 han sido creados casi 200 comités, multiplicados especialmente desde 1950, el primero fué el Comité de Estudios para el acondicionamiento de Reims y su región. Realizan estudios y participan en la elaboración de los planes de acción regional, son consultados y opinan sobre las sociedades de desarrollo regional y las agrupaciones profesionales reconocidas.
- b) Las Sociedades de Estudios Financieros, constituidas como sociedades anónimas, fueron creadas para realizar estudios tendientes a favorecer la expansión económica regional, con destino a las empresas privadas que se amplían o establecen en la zona de su influencia. También se ocupan de venta de fábricas inexploradas, estudios de patentes, etc. Su capital está suscripto por industriales y bancos, y varía entre 100.000 y 500.000 nuevos francos. Suelen inducir o preparar sociedades mixtas de equipamiento o sociedades de desarrollo regional, en las que se han transformado a veces.
- c) Las Sociedades de Desarrollo Regional, encargadas de orientar el capital privado hacia las inversiones que interesan a la expansión de la región. Fueron creadas por el decreto 55-876 del 30-6-55, deben poseer un capital mínimo de 2.500.000 NF, no financiar más del 35% del capital de una empresa, ni colocar en ninguna más del 25% de su propio capital. Son sociedades anónimas, de nacionalidad francesa, y sus medios de acción son: 1. la participación de capital en empresas, 2. presta-

mos a las mismas, por 5 años de plazo, 3. garantía para los empréstitos de empresas contraídos a 5 o más años, 4. actuar como intermediario financiero en la emisión de tales empréstitos. Estas sociedades se han extendido por toda Francia, salvo París. Firman un convenio con el Ministro de Finanzas, y se les nombra un delegado interventor gubernamental. El Gobierno les concede exoneraciones fiscales sobre beneficios de cartera, como sobre intereses de empréstitos y también garantías de dividendos mínimos. Las sociedades de desarrollo regional, y su ámbito de acción, están individualizadas en el mapa anteriormente transcrito. Su capital ha sido integrado por bancos, empresas y los comités regionales.

- d) Sociedades de economía mixta de equipamiento: Sociedades anónimas regidas por la ley del 24-7-1867 (es decir, no se trata absolutamente de una innovación del actual régimen, aunque el mismo les ha permitido gran desarrollo y aplicación). Tienen por objeto facilitar la ejecución de grandes trabajos de infraestructura emprendidos por colectividades u organismos privados o públicos, a fin de acondicionar y revalorizar las regiones del interior del país. Su capital varía de 5 millones de nuevos francos (Bajo Ródano) a sólo 300.000 Fr (menores sociedades), aunque el mismo generalmente es poco relevante frente a la cuantía de sus realizaciones.

7. Los medios de la política regional:

La política regional francesa se ha traducido en un cierto número de medidas de política económica, a saber:

- a) Descentralización de fábricas: las ventajas y las restricciones (respectivamente, para el interior y para París) se tradujeron en descentralizaciones, aunque ge

1 neralmente de nuevas plantas, y no de las principales o sus administraciones, que han permanecido en París. Baste constatar que entre 1950 y 1956 se crearon en Francia 262 fábricas descentralizadas, con una superficie útil de 550.000 m²., en tanto existieron 5.860.000 m². de permisos para la región parisiense (a pesar de las restricciones) y 9.820.000 m². en toda Francia. Vale decir, la aplicación de esta política sólo ha rendido en el 5% de los casos de construcciones nuevas.

- b) Desgravaciones fiscales: concedidas directamente a las empresas industriales (exenciones parciales o totales de tasas municipales, exenciones de tasas inmobiliarias en 2/3) o a sociedades de desarrollo regional (supresión de la doble imposición, exoneración de impuestos al rendimiento de su cartera y a los beneficios por empréstitos).
- c) Apoyos financieros: a través de las sociedades de desarrollo regional (para equipamiento y movilización industrial), de las sociedades mixtas de equipamiento (para realización de obras de infraestructura), y, fundamentalmente, por medio del Fondo de Desarrollo Económico y Social (creado el 30-6-55), que realiza préstamos a las empresas y municipios para inversiones en equipo, préstamos para reconversión de empresas, préstamos para financiar proyectos que acrecienten la productividad de las empresas, préstamos para construcción de viviendas y locales industriales, ayudas profesionales para la readaptación profesional o transferencia de mano de obra, "primas de desarrollo industrial" (5 al 20% de las inversiones nuevas) y "primas de adaptación industrial" (12 al 20% de las inversiones).
- d) Política de infraestructura: sumamente interesada en la

vitalización energéticamente y el equipamiento general del país, a efectos de dotarlo de medios suficientes para una más fluida y productiva actividad industrial y de servicios. Se destacan los programas de re conversión de los yacimientos de gas de Lacq, la pre sa hidroeléctrica del Rance, la usina mareomotriz de Saint-Maló, y una serie amplia de trabajos públicos de envergadura (puentes, carreteras, equipamientos so ciales, etc.) realizados en Bretaña, Córcega, Poitou-Charentes, Lorena, etc.

8. Los resultados de la política regional:

Dice Bernard Kayser: "El fraccionamiento de Francia en de partamentos (administrativos) impide el desarrollo de ini ciativas propiamente regionales, y contribuye a la centra lización parisiense... La constitución de 22 regiones en los programas no responde a la necesidad de creación de regiones a escala europea... La reorganización de la economía francesa está condicionada por el equipamiento y la activación de algunos grandes centros urbanos, que ac túen como centros de servicios, y como centros de inicia tiva y de decisión". (Bueno, hemos visto con Romus que ello responde muy bien a la idea perrouxiana de polarización. Además, el propio Kayser lo detalla, se ha advertido la preponderancia de dos niveles superiores de polos de desarrollo: tres centros dimensionados a escala europea: Lille-Roubaix-Tourcoing, Lyon, Marsella; y cinco centros susceptibles de actuar como grandes metrópolis re gionales (escala inferior a la precedente): Nancy, Estrasburgo, Toulouse, Burdeos, Nantes. Además, siempre París como capital regional de una vasta región, un tercio de Francia, con importantísimas ciudades satélites: Reims, Orleans, Tours, Le Mans, Ruán, Amiens).

Sigue Kayser: "No basta con polarizar el desarrollo... en

73 una economía en movimiento la región se construye por la acción cotidiana, en consecuencia es, por definición, in determinada... la acción de la metrópoli, regional repercute o se transmite a través de la intervención de los centros de relevo que son las ciudades medias... existe, por consiguiente, una interferencia entre las redes de flujos económicos centrados sobre las metrópolis regionales, que se encuentran en devenir, y unos flujos irradiantes centralizadores...", y completa su pensamiento con esta prevención: "No se debe eludir un problema delicado: la centralización parisiense se confunde, en la historia de los últimos siglos, con la realidad nacional. ¿Una nueva estructuración regional en el contexto europeo no corre el riesgo de acelerar ciertas tendencias a la atracción de regiones francesas hacia unos polos de desarrollo EXTERIORES, de animar, al mismo tiempo, el desarrollo de las regiones más "europeas", es decir, la del Este y las de la zona del Ródano, y de agravar, por ello mismo, el aislamiento y el letargo de las regiones del Oeste y el Sudoeste?" Finalizando: "Intentar una regionalización racional de Francia en torno a ocho grandes centros polarizadores no resuelve, ni mucho menos, el problema francés o el problema del "desierto francés". Por una parte, quedarán siempre, entre las regiones fuertemente estructuradas, unos espacios neutros, cuyas relaciones administrativas y económicas fundamentales se harán directamente con París... No existe una metrópoli regional, o una ciudad con competencia de metrópoli regional, a menos de 300 kilómetros de París...".

El pesimismo de Kayser se inspira en aspectos eminentemente doctrinarios de su profesión, por lo mismo que, como geógrafo, a pesar de admitir los conceptos regionalísticos esenciales de la teoría de Perroux, aún procura una simbiosis entre ellos y el concepto apriorístico y armó-

nico del espacio homogéneo, o la dulce e impracticable idea del crecimiento balanceado....

Romus, que estudió la política regional francesa unos años antes, apenas instrumentada casi, pero que tuvo el privilegio de compararla con la que otros países europeos practicaban, como complemento de todo su esfuerzo de reactivación de post-guerra, resumió, en cambio, de tal modo sus conclusiones: "La política regional francesa no es precisamente un éxito, pero nada dice todavía que sea un fracaso. Ahora bien, entre las comprobaciones que pueden hacerse hay que advertir que la mayoría de las descentralizaciones no son propiamente creaciones de nuevas empresas, sino más bien conversiones de fábricas inactivas o de filiales de empresas parisienses. Por otra parte, los polos de la economía francesa han conservado su potencia de atracción o de repulsión, según el caso. La "diagonal" Dunquerque-Grenoble parece que continúa siendo el eje de fuerza de las localizaciones industriales". Y termina con esta expresión de deseos: "Así, pues, la política regional francesa es todavía algo que está en potencia. Con su juventud en auge, sus recursos aún inexplotados, su posición, que es única, y la variedad de climas que posee, Francia tiene todas las posibilidades y las razones para fomentar el renacimiento de sus provincias. Basta con que se lo proponga.

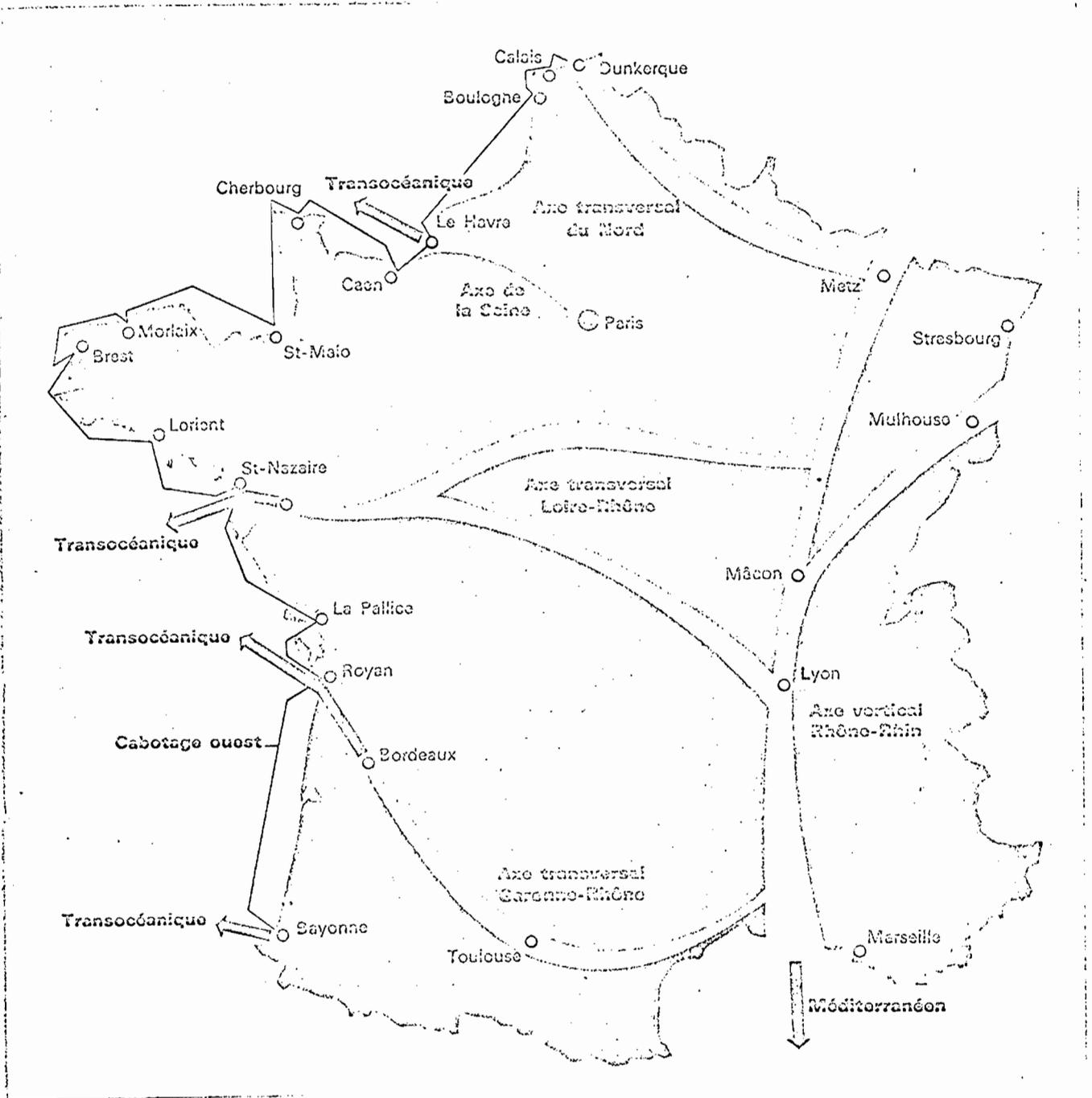
Vaya, para una y otra reflexión, la siguiente: Aparentemente, la descentralización cabal no es posible. Y por qué había de serlo? Acaso, en un mundo tan complejo y de radicaciones tan concentradas como el actual, sería justo que Francia debilitara la potencia de su metrópoli esencial, la región de París, polo competitivo con los más grandes de Europa y el mundo?

75 Más estricto, Alfredo Eric Calcagno (83) ha reparado en ciertas debilidades propias del aparato económico y político propiamente dicho. Es decir, no ha impugnado la filosofía de la planificación regional francesa, ni se ha detenido (aunque su obra es posterior a las comentadas) a analizar, tan prematuramente, sus resultados. Simplemente se ha referido a elementos estructurales que podrían mejorarse. Así, expresa: "Los planes regionales de desarrollo económico y de aménagement establecen un diagnóstico cualitativo de la situación económica regional. Hacen un inventario y señalan tanto las posibilidades como las fallas de la región, trazando de este modo un diagnóstico indispensable para la orientación de la actividad económica. Sirven para hacer perceptibles la situación y las perspectivas económicas de cada una de las regiones, para fijar los objetivos, para proporcionar una orientación de las inversiones públicas y privadas. Pero tal como están establecidos, estos planes son INCOMPLETOS: falta todo lo relacionado con la PROGRAMACION GLOBAL (determinación y cuantificación de los objetivos incluidos en la demanda final, expresión de estos objetivos en valor bruto de la producción, financiación y problemas de compatibilidad, sobre todo capacidad instalada, disponibilidades de mano de obra, presupuesto de insumos comunes)... será necesario trazar un cuadro económico de cada región a partir de ciertos datos (población, producción industrial, consumo de energía, etc.)... Es pues, indispensable, cuantificar las inversiones necesarias para cada plan y coordinarlas en escala nacional; dicho de otro modo, LOCALIZAR las inversiones previstas en el plan regional....." Materia de la que, aparentemente, se impuso el Comisariato General del Plan al incluirla como tema a resolver en ocasión de la implementación del Cuarto Plan.

Paralelamente, los esfuerzos de geógrafos y urbanistas procuran el equilibrio económico francés a través del reconocimiento de la existencia de regiones naturales, de la puesta en

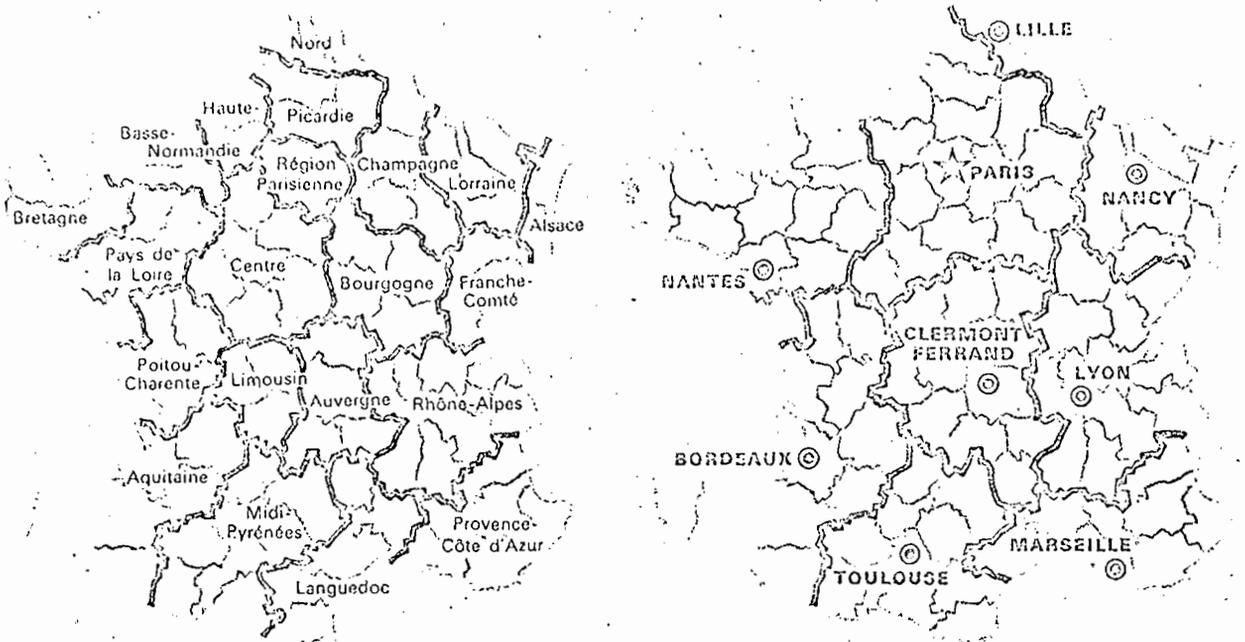
Figura 34 - Ejes de desarrollo en Francia:

(ejes susceptibles de tener un efecto equilibrador en el acondicionamiento del territorio, según el respectivo Comité oficial)



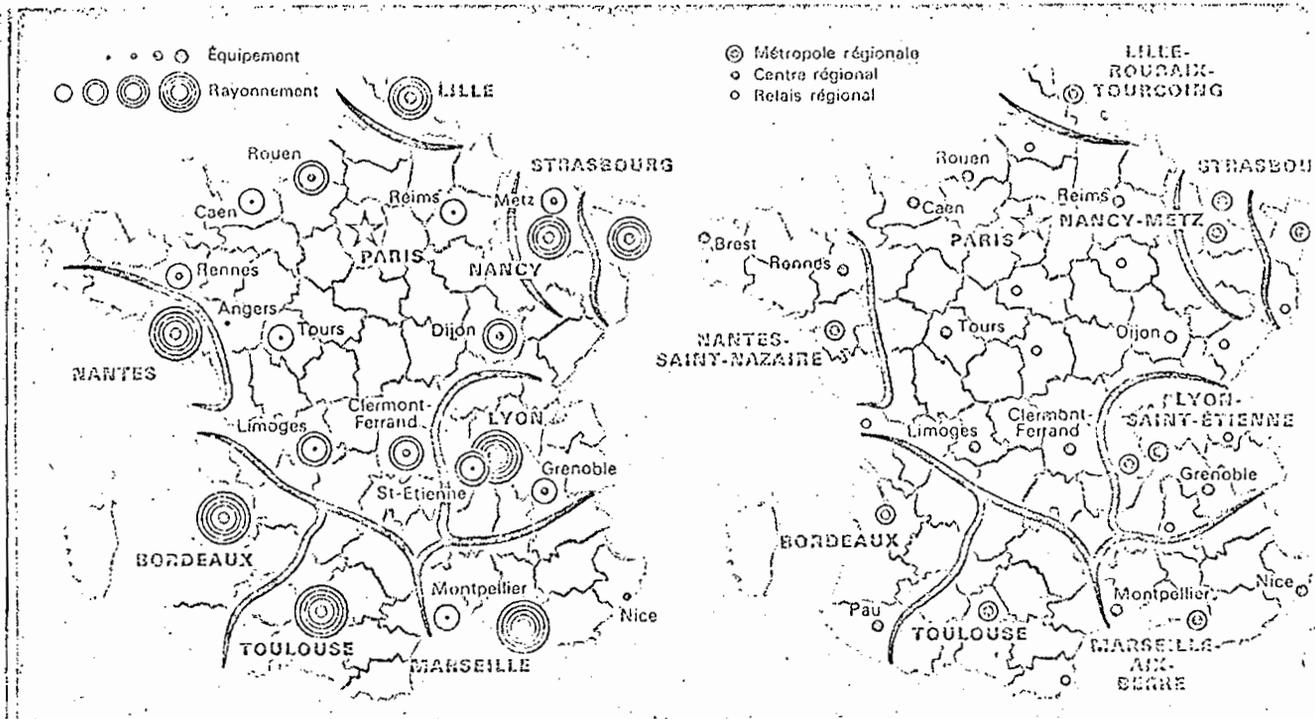
(fuente: Jean Labasse, L'organisation de l'espace).-

Figs. 35 y 36 - Las regiones de programa francesas constituídas en 1955 y la regionalización sugerida en 1961 por J.Labasse:



(Fuente: J.Labasse, L'organisation de l'espace).-

Figs. 37 y 38 - Nivel superior de la armadura urbana en Francia (según Hautreux, Lecourt y Michel Rochefort, 1963); y Mapa exhibiendo las metrópolis de equilibrio seleccionadas por el Comisariado del Plan en 1964.-



(Fuente: J.Labasse, ibidem.-)

valor de ejes de desarrollo, y de la institución (ya con fuerza legal desde hace pocos años) de metrópolis de equilibrio, que contrarresten la excesiva atracción de la metrópoli parisina. En un reciente trabajo, Jean Labasse (84) verifica gráficamente estos hitos:

A 1968, la situación de Francia en punto a su equilibrio regional era la siguiente:

- 1°) La metrópoli parisina tenía igual número de habitantes que todas las demás urbes de población mayor a los 10.000 habitantes, juntas (unos 8.000.000 hab.).
- 2°) El mayor incremento poblacional en la década del 60 se ha dado en el Mediodía (Marsella 14,9%, Tolosa 20,3%, Grenoble 26,6%, Montpellier 37,7%, incremento entre 1962/68).
- 3°) En cambio, progresaron menos las ciudades radicadas en zonas mineras (Saint Etienne, Lille, Nancy).
- 4°) Las personas ocupadas en actividades primarias descendieron de 5.050.000 en 1954, a 3.800.000 en 1962 y 3.000.000 en 1968 (Este 538.000 empleos agrícolas menos, Este -247.000).
- 5°) El empleo industrial aumentó en 326.000 personas en el C. (16,8%) y 170.000 en el Este (4,8%). Disminuyó en París entre 1962/68 en 21.000 personas.
- 6°) Los salarios medios en 1967 eran de 8.670 Francos (12.800 en París, 7.140 en el Mediodía, 7.350 en Bretaña, 7.600 en Picardía).

La reestructuración regional, para arribar a cierto equilibrio, continúa siendo una meta...

Italia: En Italia el fenómeno de subdesarrollo regional salta más a la vista, parece más simple, por lo mismo que involucra un claro y amplio espacio geográfico continuo, toda la mitad meridional, al sur de Roma. Probablemente, el grado de su retraso, no obstante, revista caracteres sumamente más graves que los

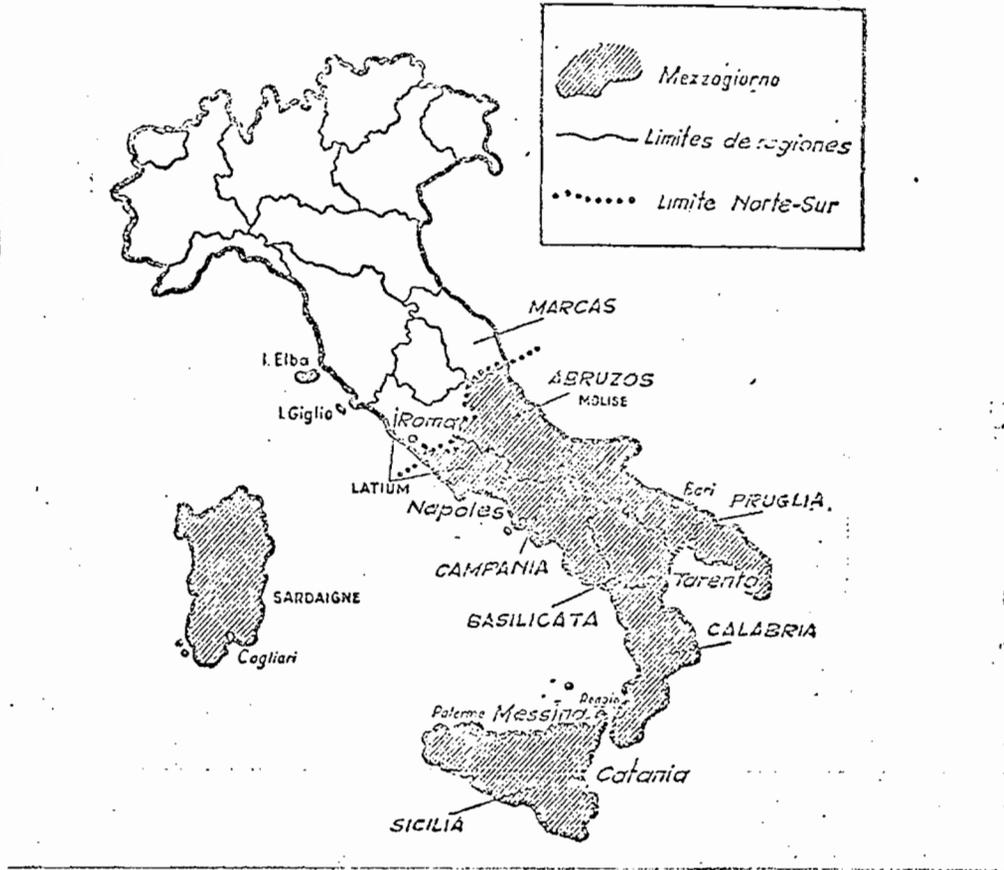
acotados en relación a las regiones poco avanzadas, estancadas o en retroceso de Francia y Gran Bretaña. Dicho grado o nivel de subdesarrollo es tal, en una de las naciones más importantes del mundo, que colocan a su mediodía en similar situación a los países más retrasados y pobres del occidente europeo.

El subdesarrollo del sur italiano —el "Mezzogiorno"— y su manifiesta disparidad respecto de la región norte del país, tiene claros antecedentes históricos. Paul Romus ha hurgado en ellos, y nos ofrece una apretada síntesis en su obra, de la que tomaremos los hitos principales.

A lo largo de su historia, Italia fué elegida generalmente como campo de batalla de las contiendas entre países europeos, y, de su territorio, correspondió al Sur absorber la más heterogénea sucesión de invasores y precarios poseedores: bizantinos, árabes, normandos, angevinos, españoles, austríacos, franceses.... Hacia 1860, fecha en que Cavour consolida la unión política de todo el territorio italiano, el Sur o Mediodía del país se caracteriza por los latifundios, mal explotados, y particularmente con cereales, de mal rendimiento y aliciente a la erosión de la débil tierra de la región. Ello estructura mentalidades y relaciones sociales poco propicias al cambio, al mismo tiempo que no dota a la región de recursos como para mejorar su economía. Son manifestaciones coherentes de tal sistema, la poca extensión de los ferrocarriles (93 km contra 1.700 en el resto de la península), el excesivo proteccionismo industrial, una urbanización no desarrollada, caracterizada por villas rurales más que por modernas ciudades artesanales e industriales.

Se ha demostrado que la unificación política italiana fué pagada, a muy alto precio, por el Sur del país, en tanto el Norte se benefició económica, social y políticamente de su control sobre tal proceso de integración, que no fué de ningún modo equilibrado: la nueva tarifa aduanera despojó a Nápoles del 80% de su protección aduanera, aniquilando su industria inci-

Figura 39 - Regiones problema en Italia.-



(Fuente: Paul Romus, op.cit.)-

piente, en tanto se desarrollaba pujantemente la industria del Piamonte; en cambio, la deuda pública, contraída por éste, fué pagada por todo el país, en proporción a la población, siendo la del Sur casi la mitad....

Al advenir una etapa de alza en la demanda de productos agrícolas, y de sus precios, los reclamos de la industria norteña lograron instrumentar un sistema proteccionista que la benefició, en tanto las consecuencias del mismo afectaban al Sur, quitándole competitividad (se revertía el proceso arancelario, pero nuevamente el resultado era adverso al Mediodía). En 1900, concluido el proceso, el Sur tiene el 39,2% de la población italiana, y sólo el 17% de sus rentas.

La estrecha mentalidad tradicional de los sureños, lógicamente, en nada ayudó a revertir este proceso, habida cuenta de su escasa imaginación para instrumentar modificaciones a su estructura, que no condecían con la axiología de la población ni con los intereses de los latifundistas detentadores de privilegios en la región.

En lo que va del siglo, la guerra del 1914-18 favoreció, nuevamente, a la industria del Norte, que concentró las fábricas de material de guerra. El régimen fascista ignoró la cuestión meridional, en tanto su dirigismo era aprovechado por los sectores industriales modernos (naturalmente, del Norte, que era donde estaban localizados). Debemos arribar a la segunda post-guerra de este siglo para que se lance la campaña en pro de la reactivación del mediodía italiano, un poco conjeturada por los escritos de principios de siglo de una élite renovadora (Nitti, Franchetti, Cicotti y otros), así como por las pocas y circunstanciales medidas tomadas en 1904/1906, referentes a trabajos públicos o exoneraciones fiscales, ineficaces por lo modestas y parciales.

Antes de entrar a comentar en detalle la política regio

nal seguida desde 1950, procuramos identificar geográfica y económicamente a la región cuestionada. El mapa que sigue a continuación, permite visualizar la importancia de la misma en el conjunto del país, amén de advertir, como sagazmente lo hace Bernard Kayser, que, siendo la del Mezzogiorno una política regional, no obstante no entró a definir ninguna región, sino que tomó en cuenta para su objetivación un espacio económico continuo.

El Mezzogiorno abarca el 41% de la superficie total de Italia, y comprende las jurisdicciones estaduales o regiones de Abruzzi y Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, islas de Cerdeña y Sicilia. El plan agregó las provincias latinas de Latina y Frosinone (en el Lazio), parte de la de Rieti, la región de las marcas y las pequeñas islas de Elba y Giglio, permitiendo así la estructuración de un espacio geográfico totalmente continuo, desde poco más al Sur de Roma hasta Sicilia al Sur y Cerdeña al Oeste. Son en total 123.000 km²., poblados por 18 millones de habitantes (37,4% de la población italiana), con una densidad de 148 hab. por km². (contra 171 en el Norte), naturalmente muy variable dentro de la región (56 en Cerdeña, 333 en Campania).

Lo peor es que, demográficamente, el potencial de esta región es muy superior al del resto del país, a tal punto que se considera que su población llegaría a 25 millones en el año 2000, pasando a ser el 47,6% de la población italiana, y casi la única fuente de crecimiento de ésta en el futuro (su desarrollo vital es del 15 %o anual, siendo de sólo el 5%o en el Norte del país).

Un paliativo a tal crecimiento estuvo constituido siempre por la emigración. Entre 1871 y 1951, sobre 7 millones de emigrantes italianos, 4,5 venían del Sur, que, además, proporcionó las únicas cifras de migración interna, hacia el Norte.

Otras características de este conjunto poblacional son:

su alta tasa de analfabetismo: 25%, contra sólo 6% en el Norte; su desocupación (45% de los 2.000.000 de desocupados en Italia); el subempleo o empleo insuficiente (la mayor parte de los casi 4 millones en la península).

Como colofón, la población activa del Mediodía sólo representa el 47% de su población (50% en el Norte), equivaliendo al 32% de la población activa de toda Italia. Además, está repartida en forma tradicional, poco moderna, pues un 52% se concentra en la Agricultura (contra 37% en el Norte, 40% en todo el país) y sólo se radica un 29% en industria (40% en el Norte, 36% en el total) y 19% en las actividades terciarias (23% en el Norte, 22% la media del país). A pesar de esta especialización en la agricultura, la renta agrícola del Mediodía sólo significa un 36% de la nacional (métodos extensivos, escasa mecanización).

El Mediodía sólo agrupa el 17% de los trabajadores industriales del país, y el promedio de obreros por empresa sólo asciende a tres (ocho en el Norte), el valor de su producción industrial es de sólo el 6% de la nacional total, los capitales comprometidos en su industria sólo representan el 9% del total en el país.

El resultado de estas disparidades se subsumen en la Renta. El 37% de la población italiana, residente en el Mezzogiorno, sólo posee el 20% de la renta nacional. Su renta por habitante, que en 1928 era un 60% de la de los del Norte, bajó hasta llegar, en 1954, a apenas el 45% de ésta. A su vez, las zonas de Calabria y Basilicata son aún más deficientes que el conjunto del Sur en tales niveles.

Finalmente, la propia infraestructura es un reflejo de tal situación. El Mediodía sólo dispone (cifras de Romus en 1958, a ocho años de iniciado el programa) del 25% de las carreteras (de esta cifra, la mitad son caminos comunales), del 17% de los ferrocarriles, del 11% de los teléfonos, del 14% de la energía eléctrica, del 16% de los tractores, el 20% de las tierras de regadío, el 14% del tráfico aéreo y el 13% de los depósitos bancarios y

el 16% de las inversiones privadas de Italia. En cambio, tiene el 50% del hacinamiento en viviendas....

Los problemas del Mediodía también, en buena parte, son ocasionados por el medio, tan poco adecuado: relieve excesivamente montañoso (sólo posee un 15% de tierra llana, contra 26% para el resto de Italia); suelo calcáreo y árido, con gran proporción de piedras; gran escasez de agua, con disparidad y desaprovechamiento (por la época poco afortunada en que caen) de las precipitaciones pluviales, sin picos altos en sus montañas que, poseyendo nieves eternas, pudieran regularizar los recursos hídricos; grandes dificultades, por consiguiente, para la explotación agrícola tradicional, tanto como para la inclusión de máquinas. Finalmente, incluso son escasos y pobres los recursos minerales: apenas azufre en Sicilia, y un mal carbón en Cerdeña, que tiene también algo de plomo y cinc.

El primer organismo que se ocupó de los problemas del Mediodía fue el SVIMEZ (Associazione per lo Sviluppo dell'Industria nel Mezzogiorno), creado en 1946, influido por el pensamiento keynesiano, y procurando, con estudios y monografías, verificar las condiciones del lanzamiento de una política de desarrollo regional. En 1950 se crea la Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale, o Cassa per il Mezzogiorno, a fin de financiar y realizar obras de infraestructura y la promoción industrial y agrícola de la región. El lanzamiento de la ley de reforma agraria en el mismo año de 1950, coopera para la reestructuración zonal, mientras el Plan Vanoni, de 1954, propicia medidas de conjunto para la economía italiana, con especial consideración de sus aspectos de revalorización regional. Toda esta legislación, enjuta y firmemente lanzada, permite a un autor italiano, Marconi, afirmar en 1951: que se trata de la definitiva toma de conciencia de los italianos en cuanto Nación.

Los principios en que se basa la instrumentación de la política regional italiana, son:

- 1) necesidad de equilibrio económico interregional para asegurar la unidad política del Estado.
- 2) como consecuencia, procurar resolver la disparidad existente entre el Norte y el Sur, mediante la promoción del desarrollo en éste, procurando:
 - a) crear un flujo de ingresos permanente para la región, que determine un grado de localización industrial, induciendo ésta, que de lo contrario se habría establecido en otras áreas.
 - b) estimular y desarrollar la iniciativa local, a fin de mantener y acentuar dichas condiciones, y lograr la continuidad de un desarrollo autónomo.

De este modo, debería alcanzarse:

- i) la elevación del nivel de vida de la población de la región.
- ii) la mejora del empleo en la misma, que precipitaría el aumento de las expectativas y el incremento del consumo, con lógicos efectos multiplicadores hacia el desarrollo de la actividad productiva zonal.

Esto a través de:

- A) inversiones masivas e inmediatas, especialmente de infraestructura.
- B) transformación de la estructura agrícola, mediante la redistribución y el mejoramiento de las tierras útiles.
- C) mejora del equipo humano, influyendo sobre la eliminación del analfabetismo, mediante construcción de escuelas, formación profesional, difusión de técnicas de organización y productividad.
- D) industrialización progresiva de la región.

El lógico poco entusiasmo de los industriales italianos,

afincados en otra región, celosos de sus prerrogativas, no muy seguros del éxito de estos planes, obligó al Estado a asumir en forma concreta la dirección del programa, como creador de infraestructura, redistribuidor de la propiedad agraria y como instigador de la transformación estructural y la industrialización, esto último a través de mecanismos fiscales y financieros.

Los organismos de cumplimiento de la política regional italiana son:

- 1) La Caja del Mediodía (Cassa per il Mezzogiorno), creada en 1950, organismo de derecho público (paraestatal), sumamente flexible, y que ya en varias oportunidades ha ampliado su capital y plazo de duración (originalmente de sólo una década), permitiéndole disponer de una masa de fondos de más de 2.000 billones de liras, probablemente el más gigantesco programa financiero regional implementado en el mundo hasta el presente (en lo que mucho influyó inicialmente la ayuda norteamericana de post-guerra). Sus trabajos se declaran automáticamente de interés público, y se ocupa de obras de largo plazo en las áreas de: mejoramiento y transformación agraria, acueductos y drenaje, caminos, calles y obras civiles, créditos industriales y formación y capacitación profesional.
- 2) Los Institutos de Créditos Especiales (instituciones financieras, el ISVEIMER, Istituto per lo Sviluppo económico dell'Italia Meridionale, el IRFIS, Istituto Regionale per il Finanziamento alle Industria in Sicilia, y el CIS, Crédito Industriale Sardo. Sus fondos provienen de bancos comerciales (di Napoli, di Sicilia y di Sardegna), amplia dotación de la Caja del Mezzogiorno, y las administraciones regionales en las mismas). Otorgan crédito a mediano plazo a la pequeña y mediana empresa.
- 3) Los Consorcios: destinados a la administración de áreas y núcleos de desarrollo industrial (parecido a los "estates" in-

4 gieses). Promueven obras de infraestructura y planes regulados en zonas proclives a la instalación de polos de desarrollo.

- 4) Las Empresas de participación estatal: obligadas a mantener una alta proporción de sus inversiones en el Sur. La más importante es el IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), que participa en un gran número de las más importantes empresas italianas, y cuyo 60% de nuevas inversiones se efectúan en esta región.
- 5) Las sociedades financieras: que promueven el desarrollo de las industrias zonales y participan en las empresas ya constituidas (como las S.D.R. francesas).
- 6) En el caso de las regiones autónomas de Cerdeña y Sicilia, son organismos auténticos de promoción regional la Asamblea y la Junta regional, en cada caso.
- 7) El Comité de Ministros para el Mediodía (Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno), integrado por los ministros de Agricultura, Tesoro, Industria, Obras Públicas, Trabajo, Transportes, y dirigido por el Presidente del Consejo de Ministros, que coordina las obras a realizar por la Caja del Mediodía y las de los Ministerios, evitando la superposición.
- 8) El SVIMEZ, creado en 1946, con sede en Roma, consejero del Gobierno italiano en cuestiones de la región, autor en gran parte del Plan Vanoni de 1954 (Estudio sobre el desarrollo del ingreso nacional y del empleo en Italia en el curso del período 1954-64), plan prospectivo; que ha realizado gran cantidad de estudios de gran valía para el desarrollo del Mediodía.

Finalmente, esta política regional ha participado de las siguientes acciones y áreas de funcionamiento:

- a) Definición de zonas de aplicación: 1. las zonas de desarrollo global ó integral, caracterizadas por una densidad

mediana de población, susceptible de aumento; recursos naturales insuficientemente explotados, con gran concentración de la actividad productiva; 2. zonas de desarrollo ulterior, con población superabundante, en el epicentro de las anteriores, pero un nivel relativamente elevado de equipo y de actividades económicas; 3. zonas de acondicionamiento, caracterizadas por la distorsión entre la densidad de población (fuerte) y las escasas posibilidades de desarrollo, mal equipadas, y que en conjunto cubren el 50% de la superficie del Mediodía, albergando al 42% de su población.

- b) Directivas de aplicación de la política regional para tales zonas; y que pueden resumirse en las siguientes:
1. concentrar los recursos para la industrialización, la revalorización agrícola y turística en el área de desarrollo global o integral.
 2. apoyar en la periferia de las mismas el surgimiento de industrias de gravitación, que procesen recursos locales.
 3. Coordinar dichas áreas primarias.
 4. Reactivar los recursos de las demás regiones.

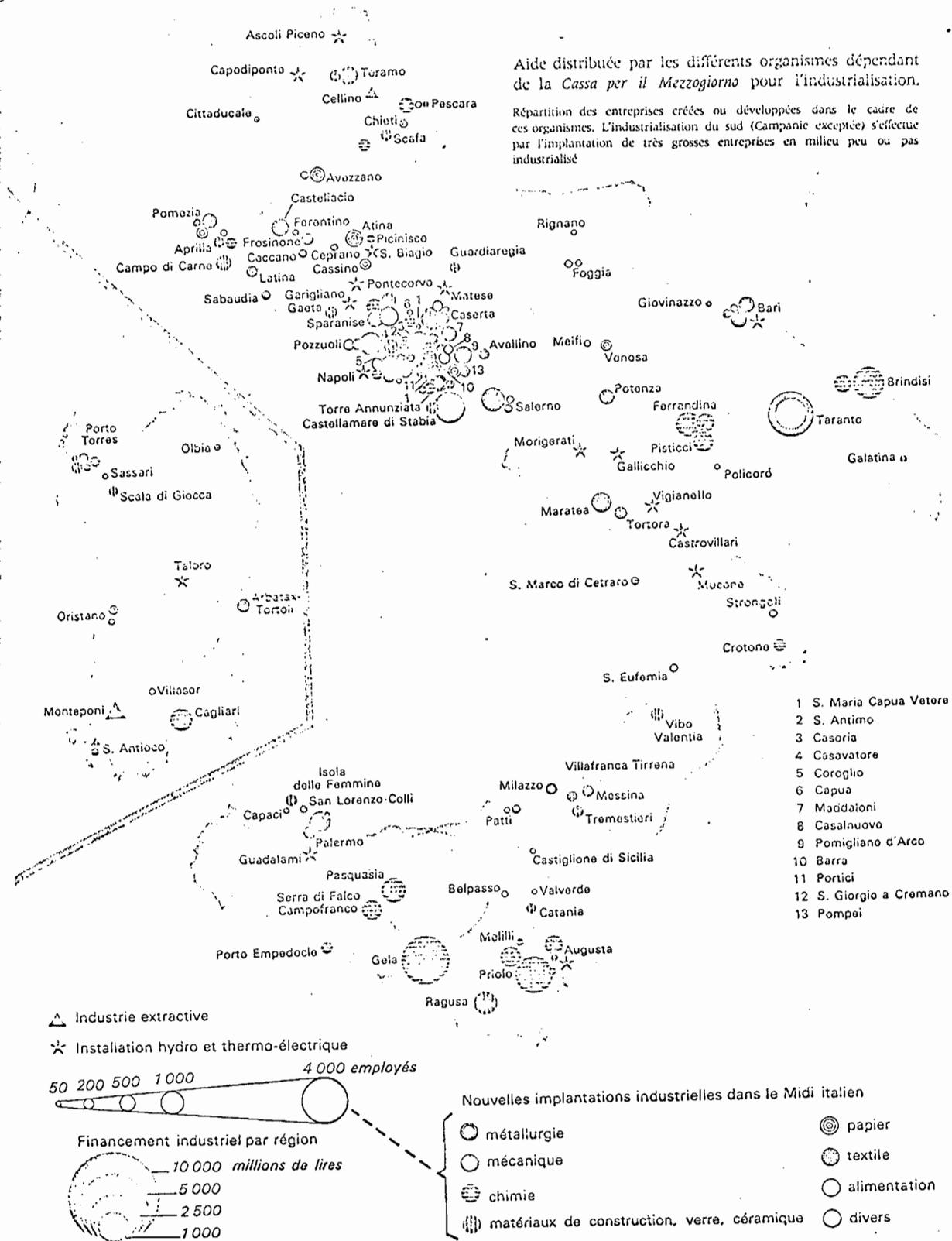
Vale decir, conscientes de los beneficios de una acción que aproveche los "desequilibrios" (Perroux, Hirschmann), el programa se dirige primero donde más posibilidades multiplicadoras se ofrecen. (v.g. la Campania).

- c) Areas de actuación de la política regional:
1. Infraestructura: Acueductos (para resolver la grave escasez de agua), Carreteras (el programa incluye 11.000 km. acondicionados y 6.000 km. nuevos) y Ferrocarriles (especialmente para la coordinación interior de sus servicios, orientados sólo de Norte a Sur).
 2. Agricultura: (Bonificación de tierras (riegos, deseca-

ción, distribución hidráulica, transformación de cultivos, erección de fábricas de conservas, dulces, etc., centros de comercialización) y reforma agraria (para paliar las desventuras del híbrido latifundio-minifundio, enquistado en la zona). En los primeros ocho años de funcionamiento, la Caja del Mediodía ya había expropiado 700.000 hectáreas, a las que se aplicaron luego métodos de bonificación:

3. Turismo: Sólo 1/10 de los turistas (12 millones en 1956) van al Sur. La Caja del Mediodía concede préstamos a bajo interés a hoteles, favorece la creación de una cadena de bien equipados "Hotels Jolly" y financia excavaciones arqueológicas.
4. Educación profesional: La Caja financia construcción de escuelas, compras de materiales para establecimientos de instrucción y creación de centros de aprendizaje.
5. Ayudas financieras: A través de los mencionados ISVEIMER, IRFIS y CIS, que conceden créditos de 1 a 15 años para industrias pequeñas y medianas (hasta 1955 habían concedido más de 167 billones de liras). El máximo plazo es de 15 años para industrias nuevas y de 10 años para ampliaciones, la tasa de interés del 4% para inversiones menores a 6.000 millones de liras, del 5% para mayores en localizaciones prioritarias, y del 6% anual para mayores sin radicación ideal. El porcentaje de financiamiento equivale al 70% del proyecto total, incluido capital de trabajo. Pero además de estos préstamos, se propició gran flexibilidad para la atracción de capitales extranjeros, o financiamiento de entes supranacionales de fomento (BIRF, Eximport Bank), llegándose hasta la libre transferencia de beneficios a sus países de origen, sin restricción alguna. Finalmente, la Caja del Mediodía contempla otra posibi

Figura 40 - Ayuda distribuida para industrialización en Italia, por los diferentes organismos dependientes de la Caja del Mediodía.-



(Fuente: J. Labasse, op.cit.)-

lidad de apoyo a las industrias o a la revalorización agrícola, y aún al progreso de las comunas: las subvenciones, a fondo perdido: 30% de las máquinas iniciales de la pequeña empresa, 20% de los gastos de planes de acondicionamiento industrial y de infraestructura por los municipios; 50% de inmuebles expropiados por cooperativas comunales para localizar industrias.

La propia Caja, además de los institutos financieros nombrados, también otorga préstamos para financiación de stocks a empresas (un año de plazo), y a municipios para adquisición de terrenos a fin de erigir industrias.

6. Desgravaciones fiscales: Cubren un espectro amplísimo, y son sumamente más interesantes que las vigentes, por ejemplo, en Francia. Otorgan a las empresas que se instalan en el Mediodía: exención de impuestos hipotecarios, exención total o parcial de impuestos comunales, exención del impuesto a las sociedades, exoneración de la mitad del impuesto a las rentas durante 5 ejercicios, reducción de tasas y derechos para constitución de sociedades, emisión de capital, actos de fusión, transformación y concentración. Admite las acciones al portador en Sicilia, en lugar de las nominativas, con lo que incita la radicación de capitales preocupados por las tasas progresivas a la renta.

7. Industrialización: Además de las incitaciones fiscales y financieras, la industria del mediodía se beneficia con reducciones de tarifas de transporte, obligación para las empresas estatales de realizar el 20% de sus compras en la región, así como de dirigir hacia ella el 40% de sus inversiones (y el 60% de las nuevas inversiones). Por lógica, se han desarrollado más las industrias alimenticias y otras que transforman materias primas locales, amén de aquellas que surten a las obras

de infraestructura de materiales de construcción. No obstante, la posición geovial de la zona, apartada de las corrientes naturales del actual tráfico europeo, y el reducido mercado interno, constituyen rémoras significativas para el desarrollo industrial de la región. Probablemente la misma debería encontrar sus mercados naturales en zonas externas al país, de menor grado de desarrollo relativo (v.g. Norte de Africa) a quienes exportar manufacturas con alto contenido de mano de obra.

Los resultados de esta política regional aún no pueden ser totalmente evaluados, dada la "juventud" de la misma. No obstante, apuntaba Romus en 1958 un alza en el nivel de vida (entre 1950 y 55 del 61%, contra sólo 54% en el Norte), en tanto que Kayser se muestra, en 1962, significativamente menos optimista, revelando la continuidad de la brecha entre ambas porciones del país: la renta por habitante era en 1951, en el Sur, del 47,7% de la del resto del país. Dado su incremento demográfico, pese a la mejora económica, retrogradó en 1959: 46,6%.

En cambio, la estructura agrícola experimentó modificaciones interesantes: la participación cerealera en su producción bajó del 25 al 17%, entre la pre-guerra y los años 60, en tanto que la producción hortícola ascendió del 7 al 14,3%. El producto comercial bruto de la agricultura creció un 82% (contra 53% en el resto del país) en el mismo período, y el producto neto industrial también el 82%, aunque su participación en el país no pasa del 15%, encontrándose dicha industria, por otra parte, con los inconvenientes de configuración de mercado y de rutas de tráfico apuntados más arriba, y que pueden desalentar un desarrollo sostenido.

El empleo ha aumentado en unas 200.000 plazas, pero el déficit anterior a este programa superaba el millón, calculándo

89 dose que anualmente se agregan a esta cifra 50.000 plazas más a cubrir para emplear a toda la población, en crecimiento. Los objetivos señalan 2.400.000 nuevos puestos de trabajo para 1985.

Las inversiones brutas (1951/1965) implicaron un Δ del 221,7% en el Mezzogiorno y 153,4% Centro-Norte (promedio Italia 168,1%) En 1967 el PBI regional creció 7,6% en el Mezzogiorno contra 5,3% en Centro-Norte, las inversiones crecieron, respectivamente 13,2% y 8,9%, la ocupación 2,1% y 0,8%. Las inversiones en industrias pesadas durante 1969 se radicaron: 70% de las siderúrgicas, 58% metalúrgicas y 77% de las químicas, en el Sur.

Entretanto, las condiciones de crecimiento auto-sostenido y acumulativo del Norte prohíben la emigración desde el Sur, causando grave retraso a los planes de desarrollo en esta última región. En los últimos años ha terminado de integrarse totalmente la faja de expansión del Norte, con el crecimiento operado en el Nordeste, región del Friul-Venecia, Juliana, con importante puerto de salida en Trieste. En 1968 el Consejo Regional aprobó el primer Programa de Desarrollo Económico, dividiendo la región en 12 zonas industriales (Trieste, Monfalcone, Udine, Pordenone, San Vito al Tagliamento, Bassa Friulana, Spilimbergo, Maniage, Tolmezzo, Gorizia, Cividale) con implantaciones de parques industriales de 1.200 acres cada uno en las siete primeras, y de 40 en las restantes. Existen exenciones tributarias por quince años (inclusive aduaneras), además de créditos del Fondo Rotativo y del Medio crédito, amén de programas de asistencia técnica.

En el sur, uno de cada seis habitantes ha partido (generalmente hacia el norte del mismo país) en los últimos años, pese a los casi 10.000 millones de dólares de inversiones realizados en las últimas dos décadas. El ingreso per-cápita en el Norte es en 1969 de 1.422 dólares, y en el Sur del país de la mitad, 744 dólares. Por otra parte, el éxodo provoca inconvenientes de saturación de empleo y congestión urbana en las zonas industria

(Fuente: N.U., Conglomeraciones industriales.-)

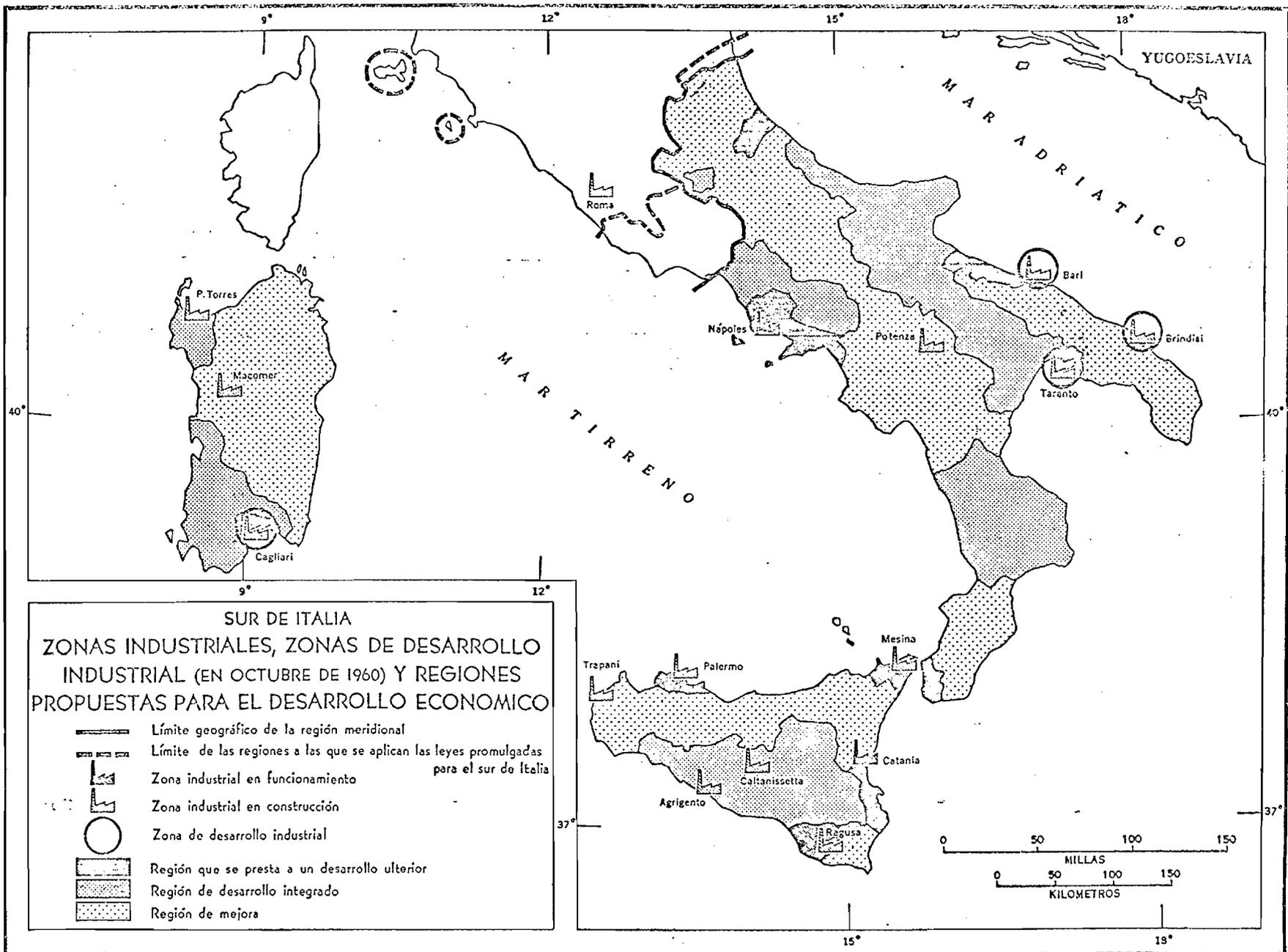


Figura 41 - Calificación de zonas de planeamiento en el Sur italiano.-

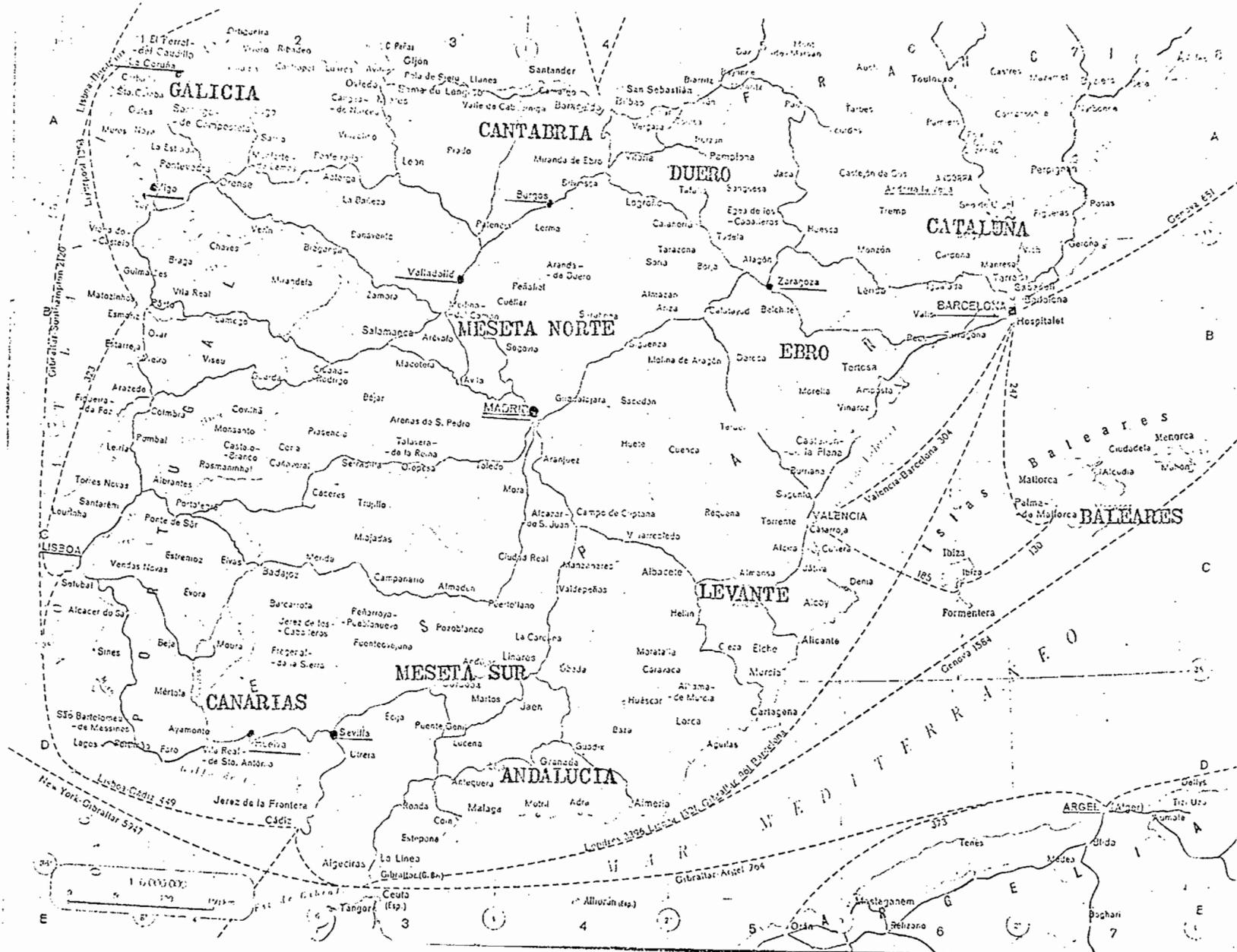
les del Norte (Milán, Roma, etc.).

En suma, mediante un esfuerzo extraordinario, mezcla de vocación y decisión, de aglutinamiento de poderosos recursos financieros, y de una gran dosis de imaginación puesta al servicio de la instrumentación de un programa coherente de reestructuración y de incitaciones, el Estado italiano ha procurado superar una tremenda disparidad territorial, insita en su seno desde su advenimiento, y que constituye, al par de un hecho irritante para la sensibilidad nacional, un factor de peligro político en cuanto disuasivo de unidad nacional. Independientemente de los resultados circunstanciales del plan, de la realización o no de una industrialización efectiva (motor del auto-desarrollo sostenido de la región) en función de factores exógenos; de la creación, a su vez, de disparidades nuevas dentro del espacio considerado (en el que, lógicamente, habrán de polarizarse, con el tiempo, varias regiones), lo enunciado y efectuado vale como ejemplo para otras naciones, exhibiendo las virtudes de decisión e imaginación creadora al servicio de una causa eminentemente nacional y humana.

España: Es probablemente en este país donde se han intentado aplicar en forma más sistematizada y rigurosa las nociones teóricas predominantes en las modernas políticas de desarrollo regional. El sistema en vigor reúne los beneficios de claridad y uniformidad que, a un tiempo, permiten discernir a los beneficiarios el alcance de la gratificación, y al Estado controlar con éxito la aplicación del programa. El mismo es coherente y procura lo que, evidentemente, sería una primera etapa en la instrumentación de una política regional para la reactivación de las regiones más retrasadas de España.

Diversos índices dan cuenta de la disparidad socioeconómica existente entre las diversas provincias (o aún las regiones) de España. Doce provincias que ocupan el 26,1% del territo

FIGURA 42 - ESPAÑA Y SUS REGIONES:



11 río nacional concentraban en 1960 el 47% de la población y el 57,3% de la producción total (a su vez, el 35,9% de ésta estaba arraigado en Barcelona, Madrid, Valencia y Asturias, los núcleos más avanzados del país). En cambio, otras 20 provincias que representan el 42,1% de la superficie y el 20,6% de la población, ofertaban el 15,2% de la producción.

Las provincias del primer grupo nombrado tenían además el mayor potencial demográfico, puesto que entre 1950/60 su población aumentó un 18,3% (en tanto la población total de España aumentaba sólo 8,8%, y se reducía en 1,2% en las 20 provincias del segundo grupo). La distribución y el incremento de la renta siguen, como es lógico, similar derrotero.

España admite, como cualquier otro país, una delimitación regional. Las regiones (no polarizadas, sí aproximadamente homogéneas, en cambio) que agrupan las provincias cuestionadas son: Galicia (provincias de La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra), el valle del Duero (provincias de Avila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid y Zamora), el valle del Ebro (provincias de Alava, Logroño, Navarra, Huesca, Teruel y Zaragoza), Canarias (provincias de Cádiz, Córdoba, Huelva, Sevilla, Almería, Granada, Jaén y Málaga), Andalucía (provincias de Las Palmas y Sta Cruz de Tenerife). En ese conjunto se encuentran las veinte provincias más pobres, y del mismo seleccionó la autoridad española las radicaciones de los primeros polos: La Coruña, Burgos, Valladolid, Zaragoza, Huelva, Vigo y Sevilla.

El cuadro siguiente, tomado del libro de Pierre George y B. Kayser "Geografía Activa", ilustra adecuadamente sobre lo antedicho: (datos de J. Lasuén, 1960):

Regiones	Renta por hab.(u\$s)	% de empleo en sector secundario
Región cantábrica	362	52,30
Cataluña	328	49,82
Cuenca del Ebro	235	28.-
Meseta Sur	225	23,48
Levante	219	31.-
Meseta Norte	197	24,28
Andalucía	168	22,46
Galicia	157	21,57

La existencia de tales disparidades puede combatirse, a grandes rasgos, con una de las dos siguientes alternativas: a) establecer un plan de crecimiento armónico, balanceado, que procure el equilibrio general; b) instrumentar ejes seleccionados (polos) de desarrollo que, en función de desequilibrios existentes y/o previstos, estimulen (en mayor grado que los núcleos del primer planteo) la actividad de reorganización, movilicen la expansión, y multipliquen el efecto benéfico de una dotación inicial escasa. Por necesidad, como por convicción de su mayor eficacia, el plan español acogió la segunda alternativa y, consciente de sus menguados recursos, eligió determinados centros para ponerla en práctica, sin que tal elección implicara una toma de posición respecto de la mayor o menor necesidad de ayuda de otras regiones.

La obra, varias veces mencionada, de Pierre George, Kayser, Lacoste y Guglielmo, "Geografía Activa", fué publicada en Francia en 1964. Naturalmente, las informaciones que contiene no pasan de 1962, o, a lo sumo, principios de 1963. Así, leemos en ella a Kayser insistiendo con su teoría de la incongruencia entre subdesarrollo y organización del territorio, y afirmando: "El estado de subdesarrollo de España excluye la existencia de regiones organizadas, en la mayor parte de su territorio. La programación regional debe, en consecuencia, apoyarse todavía

sobre la división de las regiones naturales, y, singularmente, en las cuencas fluviales".

El Plan de Desarrollo Económico-Social de España 1964-67 fué sancionado por ley del 28-12-63, y contiene la determinación fundamental de la política regional de este país, basada en la erección de siete polos de desarrollo. Antes de la misma, es cierto que las iniciativas de regionalización tomaban en cuenta áreas de cuencas fluviales, como el decreto-ley de 1926 que creó las confederaciones hidrográficas, el Plan Badajoz de 1946, que se refiere al acondicionamiento territorial de 2.000.000 de has. mediante un gigantesco proyecto de regadío, aprovechando las aguas del Guadiana, y el Plan Jaén, más modesto, sobre la cuenca del Guadalquivir alto.

En cambio, la política que se instrumenta desde el Plan sancionado al finalizar 1963, toma en cuenta determinadas concentraciones demográficas, sumamente representativas de regiones que, no por no identificarse con una estricta y unívoca polarización, pueden tacharse de desorganizadas. Hemos podido advertir en el cuadro y mapa anteriores, la íntima inserción de La Coruña, Burgos, Sevilla, etc., en el seno de regiones naturales, homogéneas, reconocidas oficialmente y dotadas de "personalidad", las que, por otra parte, constituyendo "hinterlands" sujetos jerárquicamente a unos pocos centros (en Galicia, v.g. La Coruña, capital de su provincia; Lugo, de Pontevedra; significan polos auténticos de esa región, que, en sus otras dos provincias integrantes, Lugo y Orense, no halla centros de similar magnitud), responden al esquema de ordenamiento polarizado oportunamente analizado, sin equívoco posible.

De tal suerte, el Plan estructura polos de desarrollo en centros de regiones con niveles de renta deprimidos respecto del conjunto, las que, no obstante, cuentan con recursos para posibilitar el condigno aprovechamiento de las ventajas ins

tituidas. Se trata de una confesada acción de corto o mediano plazo, que, al mismo tiempo, permite aquilatar la capacidad de respuesta a tales estímulos, por parte de las mencionadas economías regionales; y brindar experiencia al Estado para instrumentar, en futuros planes de desarrollo, normas de complemento a tal acción, tanto como la ampliación de la misma a otras regiones.

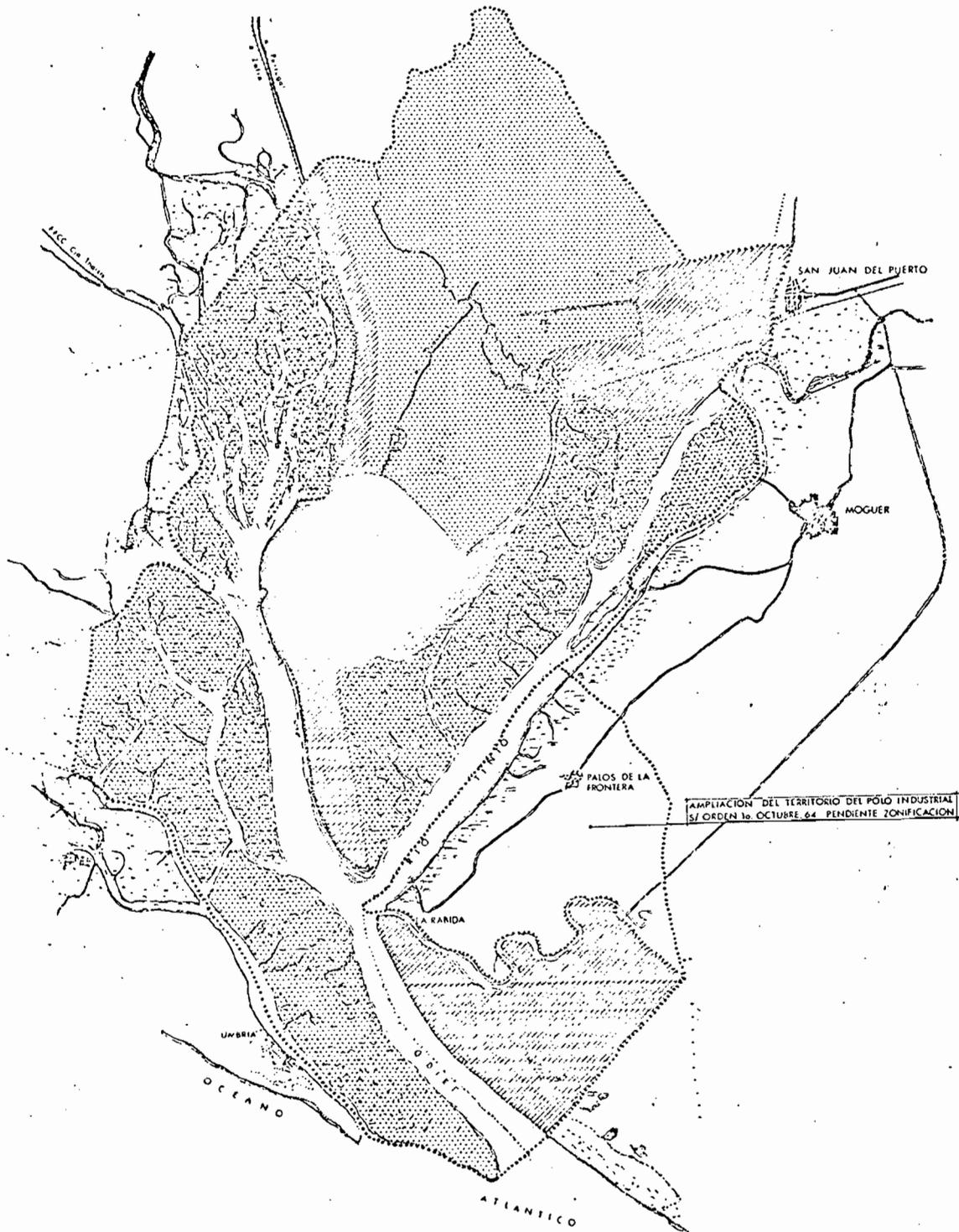
Según lo declara el propio texto legal, Ley del 28-12-63, art. 6º, "La acción del Estado en favor de la elevación del nivel de vida de las regiones o zonas económicas de baja renta por habitante se realizará mediante el fomento de su industrialización, la mejora agraria y la modernización de los servicios".

Para el fomento de la industrialización, se crean los polos de desarrollo (85), los polos de promoción y los polígonos industriales (más adelante nos referiremos a medidas complementarias, en los ámbitos agrario y de infraestructura).

Mediante los polos se pretende la creación de núcleos predominantemente industriales, por medio de la impulsión de determinadas actividades económicas (y sociales básicas), dentro de áreas de suficiente extensión para asegurar los beneficios de la concentración (economías externas). Se prevee el influjo favorable de tales núcleos o polos sobre las zonas circundantes (hinterland o periferia), constituyendo los objetivos primordiales: la elevación de la renta, la reestructuración económica, la integración social en forma más equilibrada al resto de regiones más avanzadas del país,

- 1) Los polos de promoción se localizan en poblaciones no industriales, pero bien dotadas de recursos naturales y humanos. Se prevee la ayuda estatal para vencer la inercia inicial, y propiciar su "despegue". Se determinan inicialmente dos polos: Burgos y Huelva, El primero, capital de la provincia del mismo nombre, integrante de la

Fig. 43 - Polo de desarrollo de Huelva:



-  AREA DE PLANEAMIENTO VIGENTE Y EXPASION DE LA CIUDAD
-  ZONAS INTEGRAMENTE INDUSTRIALES
-  AREAS DE TOLERANCIA PARA EMPLAZAMIENTO DE INDUSTRIAS ESPECIALES

(Fuente: Polos de Promoción y de Desarrollo Industrial)

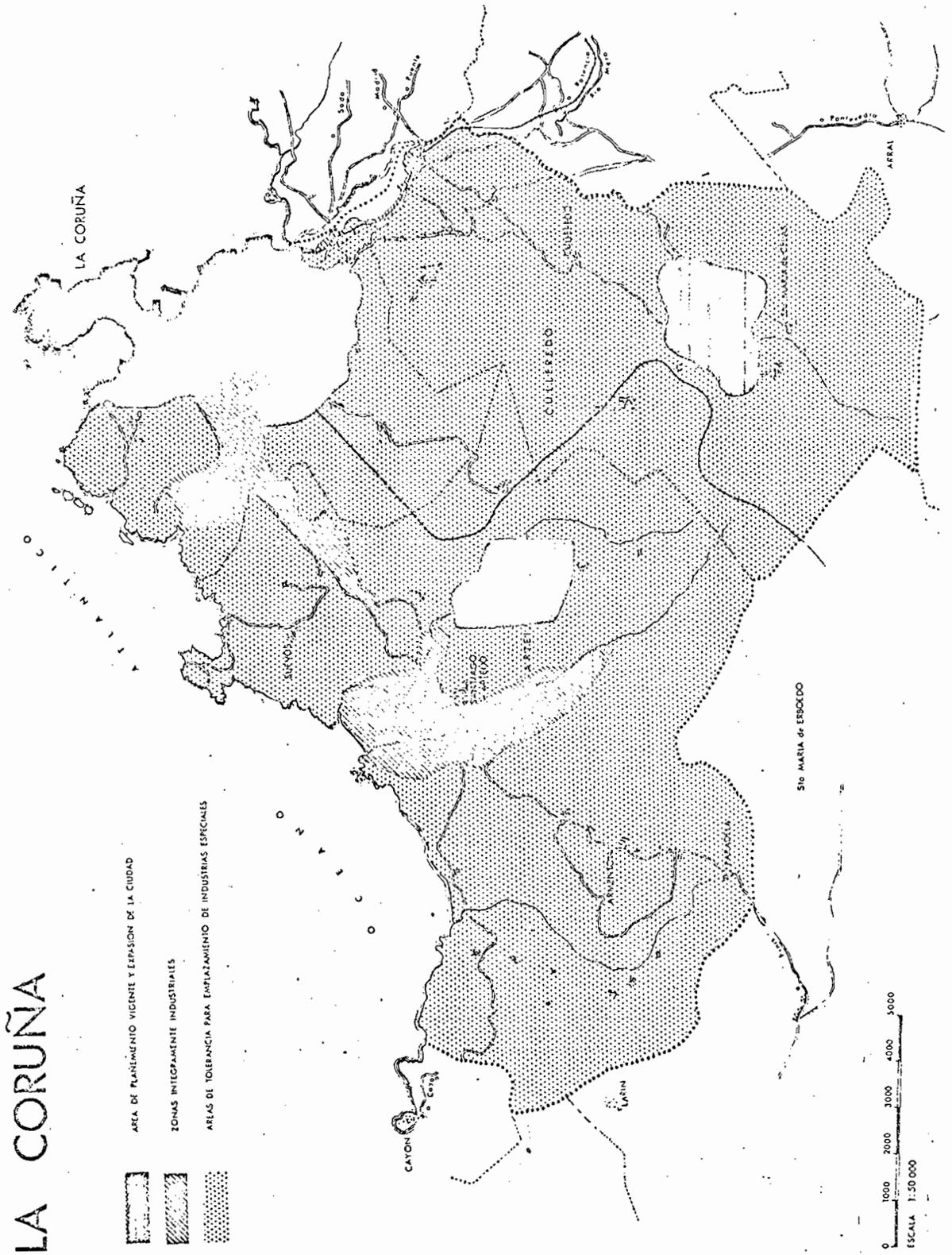
región del valle del Duero, y donde aquélla ciudad, no obstante, no reviste la importancia de otras localizadas en la misma, como Valladolid y Salamanca, pero, evidentemente, encabeza jerárquicamente cierta subzona de tal región. Tal polo de Burgos comprende todo el término municipal de la urbe (en otros casos, el polo trasciende de la urbe o aglutina varias, como veremos enseguida). El segundo polo, el de Huelva, comprende dicha ciudad, y parte de los municipios contiguos de Palos de la Frontera y San Juan del Puerto, como se ve en el mapa adjunto. Hemos visto antes que Huelva, puerto meridional de España, está radicada en la región denominada de Canarias, en la que Málaga, Sevilla, Córdoba, Granada, etc., revisten mayor importancia que aquélla, la que, no obstante, es claramente centro jerárquico de una cuenca (la de los ríos Tinto y Odiel, que desaguan en el golfo de Cádiz). Tanto Huelva como Burgos son poblaciones de menos de 100.000 habitantes.

En los polos de promoción, los beneficios (desgravaciones, subvenciones, créditos, etc., que más adelante se detalla, se conceden a cualquier actividad que se instale o amplíe, siempre que la inversión a realizar no sea inferior a \$ 3.000.000 (pesetas) y se creen como mínimo veinte empleos.

En Burgos ha logrado predominar el sector químico (en los polígonos de Gasonal y Villalónqueja), y lo mismo acontece en Huelva (polígonos de Punta del Sebo y Nuevo Puerto).

- 2) Los polos de desarrollo industrial se localizan en poblaciones con cierto nivel industrial ya existente, aunque inferior al de los grandes centros de actividad manufacturera de España (Madrid, Barcelona, etc.) ,que son eje de regiones de renta deprimida, sumamente dependientes de la actividad agrícola, y donde se da, muy acentuado, el fenó

Fig. 44 - Polo de Desarrollo de La Coruña:



(fuente: Polos de Promoción y de Desarrollo Industrial).-

meno de la emigración (incidentalmente, digamos algo so bre el particular: España tiene un crecimiento vegetativo bastante moderado, sus casi 31 millones de habitantes de 1960 se espera sean 38,5 a 42,6 millones para el año 2.000, lo que implica una tasa propia de país sumamente maduro. Lo mismo evidencia su pirámide de población, envejecida, donde en los últimos 30 años disminuyó relativamente la proporción de jóvenes (507%o en 1930, sólo 426,4%o en 1960) en tanto aumentaba la participación de los demás grupos de edad (de 25 a 64 años subió del 437,9%o al 491,1%o; y mayores de 65 años, del 53,1%o pasó al 82,5%o). Se calcula que cada año emigra el 6%o de la población española, en su mayor parte a otros países de Europa; obreros de Madrid, tanto como campesinos gallegos y andaluces).

La radicación de los cinco polos de desarrollo industrial es la siguiente:

- I) La Coruña (capital de la provincia del mismo nombre, puerto sobre el Océano Atlántico y la ciudad más importante de Galicia, con 181.208 habitantes en 1963. El polo comprende los términos municipales de La Coruña, Arteijo y Culleredo, como se advierte en el mapa siguiente.
- III) Vigo: capital de la provincia de Pontevedra, ciudad gallega con 160.454 habitantes en 1963. Comprende los términos municipales de Vigo y Porriño. Hemos visto la baja renta por habitante y el reducido factor de empleo en el sector secundario existente en Galicia (157 u\$s y 21,57%, respectivamente), los más bajos del país. Agreguemos que su nivel de densidad es de 160 hab. por km². en Pontevedra y 128 en La Coruña, contra los 412 de Barcelona o los 354 de Madrid, y los 1.000 de las grandes concentraciones industriales catalanas o las zonas

de regadío de Valencia, No obstante, no es zona de población deprimida (téngase en cuenta que la media española es de sólo 62 habitantes por km2.), a pesar de su fuerte emigración, particularmente -en otras épocas- a América. Región diferenciada entre un frente marítimo acogido a actividades pesqueras, y las consiguientes -en mediana escala- de industrialización y comercialización, y una zona interior predominantemente agraria, se destaca por la estructura minifundiaria de ésta, que nunca permitió la acumulación suficiente de capitales, ni de tendencias mentales, proclives al establecimiento, autofinanciamiento de la industrialización local.

En esas ciudades predominaban las industrias de conservación de pescados y mariscos envasados. La implantación de los polos trajo aparejado un fuerte predominio de la actividad siderometalúrgica en La Coruña (polígonos de Sabón y La Creja-Bens) y de la de materiales de construcción en Vigo (polígono de Porriño).

III) Sevilla: capital de la provincia del mismo nombre, sobre el Guadalquivir, en la región sureña de Canarias, con 522.291 habitantes en 1963, su polo comprende todo o parte de los términos municipales de Sevilla, Dos Hermanas, Alcalá de Guadaira-Torreblanca. Se ha destacado en sector de materiales de construcción, en los polígonos de Alcalá y de Dos Hermanas.

IV) Valladolid: capital de la provincia homónima, en el valle del Duero, 164.146 habitantes en 1963, comprende los términos municipales de Valladolid, Laguna de Duero y parte del de Arroyo. Se ha destacada la actividad siderometalúrgica, en el polígono de Argales.

V) Zaragoza: sobre el Ebro, capital de la provincia homóni-

ma, 364.694 habitantes en 1963, principal ciudad de la región del valle del Ebro, en Aragón. La aridez del suelo, su salinidad y el latifundio impidieron el avance de esta región, predominantemente agrícola. El regadío puede transformar el hábitat y las condiciones económicas del hinterland, en tanto el polo central difunda efectos de seguimiento sobre aquél. En dicho polo ha revestido, desde su implantación, predominio el sector siderometalúrgico, en los polígonos de Cogullada y Malpica. El polo de Zaragoza cubre todo o parte de los términos municipales de Zaragoza. Burgo de Ebro, Cuarte de Huerva, Sobradiel, Villanueva del Gállego y otros contiguos.

El ámbito territorial de estos polos oscila entre 100 y 200 km². En ellos, los beneficiarios deberán dedicarse a las siguientes actividades: Industrias de la alimentación en La Coruña y Vigo, salvo de conservación de pescado, y en Sevilla, Valladolid y Zaragoza, salvo bebidas; industrias textiles en La Coruña, Sevilla y Valladolid, y de confecciones en éstas tres y Vigo; industrias de la madera y el mueble en La Coruña, y solo de muebles en Zaragoza; industrias del papel en los cinco polos; imprentas en todos menos Valladolid; industrias del cuero en La Coruña, Sevilla y Zaragoza; del caucho en Sevilla y Vigo; químicas en los cinco polos; materiales de construcción, vidrio y cerámica en los cinco; siderometalúrgica en los cinco; en todos ellos productos metálicos; maquinaria en Vigo y Zaragoza; maquinaria eléctrica en todos menos Vigo; aparatos de precisión en La Coruña, Sevilla y Valladolid; material de transporte en todos menos La Coruña; reparación de buques en ésta, y enseñanza media y formación profesional en los cinco polos. Además, la nueva implantación, o la ampliación, en su caso, deberán corres-

ponder a una inversión no menor de 5.000.000 de pesetas (unos 25 millones mñn argentina) y a la creación de treinta empleos (mano de obra industrial).

Podrán presentarse solicitudes que no alcancen tales mínimos, y aún referidas a ramos excluidos, fundamentando las ventajas de tal localización, las que igualmente serán estudiadas por el alto nivel respectivo (Comisión Delegada de Asuntos Económicos, del Ministerio de Industria).

Los beneficios a aplicar a las nuevas implantaciones, o ampliaciones de las anteriores, son:

- 1) los que corresponden a las denominadas "industrias de interés preferente" (ley 152 del 2-12-63), a saber:
 - a) expropiación forzosa de terrenos para la instalación industrial e imposición de servidumbres de paso para vías de acceso, líneas de transporte, etc.
 - b) reducción, hasta el 95%, en los impuestos sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados (algo así como nuestro impuesto de sellos), cuota de licencia fiscal durante el período de instalación (impuestos a inspección de sociedades, e incluso el sustitutivo, en nuestra legislación), tasas de corporaciones locales, impuesto a la renta sobre empréstitos locales o préstamos extranjeros (sobre los intereses). Todo por 5 años.
 - c) libre amortización durante el primer quinquenio, con lo que se completan aquéllas disposiciones de desgravación fiscal.
 - d) subvenciones: hasta el 20% de la inversión en los polos de promoción, y hasta el 10% en los polos de desarrollo (régimen parecido al del Mezzogiorno).
 - e) preferencias en los créditos oficiales (a través del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo).

El término de 5 años, vigente para estas concesiones, podrá prorrogarse, por período no superior a aquél.

- f) extensión de los beneficios del art. 5º del dec. del 30-1-64 sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana: reducción del 80% de las cuotas de contribución territorial, del 100% sobre tasas locales y extraordinarias, y del 100% del impuesto sobre actos jurídicos documentados, cuando se refieran a terrenos y edificios incluidos en proyectos de ordenación ur
bana.

La gestión de los polos de promoción y de desarrollo in
dustrial se confía a las Comisiones Provinciales de Serv
icios Técnicos, según directrices de la Comisión Deleg
ada de Asuntos Económicos. Es responsable de la ejecut
oria del mismo un Gerente, que da cuenta a quélla com
isión, así como a la Comisaría del Plan de Desarrollo, Las resoluciones suelen ser discrecionales.

- 3) Polígonos industriales: Se trata de una tercera modalid
ad, en realidad complementaria de los polos de desar
rollo, o bien de centros no declarados como tales. Tanto puede tratarse de polígonos "enclavados" en los polos, los que gozan de todos los beneficios instituíd
os para éstos (se entiende, beneficios a las empresas localizadas en el ejido del polo o en el territorio del polígono), como de polígonos de "descongestión", como el resuelto para Madrid (términos municipales de Guadalajara, Toledo, Alcázar de San Juan, Aranda de Duero y Manzanares), los que gozan de las deducciones de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, de las desgravaciones fiscales y del crédito oficial, aunque no de subvenciones. Además, es privativo del Consejo de Ministros, establecer polígonos de descongestión en otras ciudades, con excesiva concentración

1

industrial. Finalmente, la acción del Estado pretende dirigirse también a otras poblaciones o zonas de bajo nivel de renta, a fin de instituir en ellas polígonos industriales, aunque no sean zonas aptas para polos.

El resultado, hasta el presente, de esta política, es el siguiente: (datos de 1965, a menos de dos años de iniciado el régimen): 496 empresas inversoras, con una inversión inicial de 1.000 millones de pesetas, recibiendo 366,4 millones en subvenciones y utilizando 227,2 millones de pesetas de crédito oficial, significando la creación de 52.794 nuevos empleos.

La distribución sectorial en los polos es la siguiente:

Siderurgia	32,4%
Química	21,1%
Mat. de construcc.	15,3%
Alimentación	10,9%
Textil	4,8%
Madera	2,8%
Papel	1,8%
Varios	10,6%

La política regional, específicamente referida, como hemos visto, a la implantación y movilización de polos de desarrollo industrial, tiene su complemento en:

- A) la legislación de promoción económica general, que, en lo relativo a la cuestión que nos ocupa, distingue: normas sobre asociaciones permanentes o temporales de empresas, aptas para la realización de grandes trabajos o para aprovechar los beneficios de la concentración en los polos (Ley 196 del 28-12-63 sobre asociaciones y uniones de empresas, y orden del 25-1-64 que reglamenta (desarrolla, según la terminología hispánica) aquélla), que instituyen la "sociedad de empresa" y la "unión temporal", beneficiadas por créditos y desgravaciones estatales; las normas sobre "industrias de interés preferente" (ley 152 del

.02

2-12-63), incorporadas a los beneficios instaurados en los polos; normas sobre dimensión mínima y sobre libre instalación de empresas (decreto 157 del 26-1-63 de autorización de la libre instalación, ampliación y traslado de industrias en territorio nacional, en la que, lógicamente, se manifiestan las exclusiones de tal libertad; orden del 22-1-63 "desarrollando" aquél decreto; decreto modificatorio 2959 del 17-9-64; decreto 899 del 25-4-63 sobre instalación y mejora de industrias agrarias; orden del 30-5-63 desarrollando aquél, y la orden del 10-2-64 señalando condiciones técnicas y dimensión de las empresas para ser autorizadas, "con objeto de corregir el minifundio industrial existente y orientar la promoción de nuevas empresas industriales y la modernización de las existentes, sobre unas bases estructurales de rentabilidad económica...." Como ejemplo, señalemos que, para ser autorizada, una planta de motocicletas debe producir no menos de 25.000 unidades anuales y otra de automóviles 75.000, una planta integral siderúrgica no menos de 1.000.000 de ton. de acero al año, otra de cemento de 250.000 ton. anuales, etc.etc., o sea, se procura, no sólo una concentración regional en los polos, sino también una concentración sectorial, a efectos de lograr economías de escala).

B) La legislación, las medidas y las realizaciones en materia de "mejora Agraria" y de "modernización de los servicios", que el Plan de Desarrollo menciona, al lado de los polos, como instrumentos del logro de un mayor equilibrio regional.

a) En materia de mejora agraria, o sea de acción agraria con efectos de impulsión regional, se distingue sobre manera por los planes de regadío (inversión total prevista en el cuatrienio del Plan 48.800 millones de pe

setas), secuela de anteriores realizaciones, ya comentadas, en materia de cuencas hidrográficas, y que alcanzaron su máxima dimensión con el Plan Badajoz.

Son instrumentos de la mejora agraria: la enseñanza, formación profesional, investigación y extensión agrícola; la reforma de las estructuras agrarias a fin de fomentar el establecimiento de empresas en dicho sector; la acción de infraestructura: regadíos, repoblación forestal, mejora ganadera, acondicionamiento de poblamientos rurales; la industrialización in-situ de la producción agraria y el establecimientos de centros y técnicas modernas de comercialización de la misma; la política de precios, la política de inversiones, la política fiscal y la política de fomento del crédito agrario. Actualmente, el 40% de la población activa está adscrita al agro en España, si bien dicho sector participa en sólo un 25% en el ingreso nacional. Se proyecta equilibrar la participación en la renta de tal sector, propiciando su reestructuración y la mejora de su productividad, dentro de cuyas pautas reviste particular importancia el fomento y puesta en valor de zonas de regadío: unas 300.000 has. en el cuatrienio del Plan, sobre alrededor de 3.000.000 de Has. sobre las que existen programaciones en curso.

- b) en materia de inversiones públicas (del Estado, organismo autónomos, corporaciones locales), el Plan proyectó realizarlas en el cuatrienio 1964/67 por valor de casi 335.000 millones de pesetas, habiendo sido en los años inmediatamente anteriores de 50 a 60.000 millones de pesetas anuales (un ritmo de crecimiento anual estimado en un 10%). Estas obras comprenden las anteriormente enunciadas (de regadío) por 48.800 millones de pesetas, en transportes por 82.000 millones

de pesetas, en vivienda y urbanismo por 65.000 millones de pesetas, en enseñanza y formación profesional por 22.000 millones de pesetas.

- c) Finalmente, aunque no lo mencionó el Plan en la definición transcrita anteriormente, el Turismo también es factor de impulso de zonas deprimidas. En el Sudeste y en regiones escogidas del interior, el turismo permitirá apuntalar la rentabilidad de las economías regionales y dotarlas para la realización paulatina de su desarrollo. La legislación ha promovido, para tal instrumentación, una Ley de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional (a través de los Bancos, previa autorización del Ministerio respectivo, se otorgan créditos para la construcción de complejos turísticos y establecimientos hoteleros).

Dentro de las proyecciones del Plan de Desarrollo (casi 335.000 millones de pesetas en el cuatrienio 1964/67), los Polos de crecimiento insumen una inversión prevista en casi 5.000 millones de pesetas, vale decir, el 1,5% (731 millones en 1964, 1.000 millones en 1965, 1.250 millones para 1966 y 2.000 millones para 1967), incluso apenas el 10% de la suma prevista para zonas de regadío, que es otra forma de revalorización regional. Esta cifra permite situar las limitaciones técnicas y financieras del programa, sumamente coherente en sus líneas de acción, muy moderno en las opciones elegidas, pero, por el momento, constreñido a una acción "exploratoria", en enclaves seleccionados, para una política de corto plazo, primera etapa, probablemente, del gran programa regional futuro.

. Las últimas noticias que obran en nuestro poder acerca de la situación y resultados de la política regional española, contenidas en la Memoria sobre la ejecución del Plan de Desarrollo Económico y Social, correspondiente al año 1967(86), nos informa de la realización, entre 1967 y 1968, del cuarto y quinto concurso para la concesión de beneficios a las industrias a instalarse en los polos de promoción y desarrollo. En estas ocasiones, se estableció como mínimo una inversión fija de 30 millones de pesetas por empresa, y 50 puestos de trabajo en los polos de promoción, así como 40 en los de desarrollo. Sobre 401 solicitudes, se aprobaron 238; que, por renuncia de 8 quedaron reducidas a 230: 53 en Burgos, 42 en Huelva, 15 en La Coruña, 25 en Sevilla, 29 en Valladolid, 16 en Vigo y 50 en Zaragoza. El sector con más elevada inversión ha sido el sidero-metalúrgico (atención! que también comprende la metalurgia liviana, por lo que es, lógicamente, el sector que más evoluciona cuantitativamente en todo proceso de despegue), 27,31% del total, y un monto en inversiones de 5.768 millones de pesetas. En total, las solicitudes aceptadas en los siete polos implican la creación de 19.031 nuevos puestos de trabajo (11.333 en 1967 y 7.698 en el concurso de 1968).

Respecto de la realización efectiva de las nuevas instalaciones, al 31-12-67, los siguientes eran los porcentajes de ejecución real en los polos: Burgos 48,38%, Huelva 17,78%, La Coruña 25,83%, Sevilla 38,12%, Valladolid 47,20%, Vigo 42,78% y Zaragoza 25,70%. Se trata de las inversiones de cinco concursos sucesivos, con un total programado de 64.906 millones de pesetas en obras, de las que solamente se había realizado en cuatro años el 32,41% (en tal total de inversiones, las de 1967 y 68 representaban \$ 21.503 millones de pesetas, vale decir, un tercio del total, lo que da idea del efectivo cumplimiento gradual de los planes).

El total de solicitudes que se presentó en los cinco con

cursos programados hasta 1967, fué de 2.063, con una inversión presupuestada de 152.175 millones de pesetas y 184.934 puestos de trabajo nuevos. Los índices de aprobación fueron: 66,07% de las solicitudes, que representaban el 63,64% del monto de inversión, y el 69,70% de los puestos de trabajo.

En total, las inversiones vigentes representan los siguientes importes, para cada polo: Burgos 7.957 millones de pesetas, Huelva 17.087 millones, La Coruña 5.164 millones, Sevilla 8.967 millones, Valladolid 8.672 millones, Vigo 5.391 millones y Zaragoza 11.688 millones. Total 64.906 millones de pesetas de inversiones vigentes, para un monto de inversiones aprobadas de 96.848 millones de pesetas. En total 80.757 puestos de trabajo vigentes, para 128.894 aprobados.

La misma memoria detalla las realizaciones llevadas a cabo en 1967, correspondientes al Plan Badajoz: regulación del río Guadiana (embalse de Cijara, García de Sola, Orellana y Zújar), con un desembolso de 85 millones de pesetas (73,1% de las previsiones de 1967); transformación en regadío (3.413 has., el 61,8% de lo previsto, con una inversión de 532,2 millones de pesetas); colonización (158.3 millones de pesetas, 66,5% de lo previsto); repoblación forestal (4.199,9 has. con una inversión de 62,5 millones de pesetas, habiéndose dado cima al plan total, que implicaba la repoblación de 50.000 has.); comunicaciones (35 millones de pesetas, 97% de las previsiones, en la carretera nacional 430, de Badajoz a Valencia por Almansa, lo que ha llevado la longitud total realizada de camiones en la región a 71 km. nuevos y 105 km. acondicionados); industrialización (aplicación del dec. del 11-9-64 sobre preferente localización industrial agraria, habiéndose autorizado en 1967 18 nuevas industrias: conservas, secaderos, plantas hortofrutícolas, aceitunas, aceite y enológicas, con inversión de 107 millones de pesetas, con subvenciones concedidas por 14.855 miles de pesetas, y en trámite por 185.400 miles más; amplia

27

ción a 20.000 ton. de la capacidad de conservas vegetales en la región, montaje de fábrica de azúcar de remolacha con capacidad para 60.000 ton. anuales, fábrica de abonos complejos con capacidad de 80.000 ton. anuales, etc.); electrificación (puesta en servicio del Salto del canal de Orellana y continuación de la instalación del salto de pie de presa de la represa del Zujar). El total de las inversiones practicadas en el cuatrienio 1964-67 por el Plan Badajoz alcanzó a 3.937 millones de pesetas; implicó la instalación de 79 industrias, con inversiones por 3.173 millones de pesetas (conserveras, secaderos, plantas hortofrutícolas, piensos compuestos, molinos arroceros, desmotadoras de algodón, azucareras, enológicas, mostos, aceitunas, aceite, madereras, lácteas, mataderos, hilaturas y tejidos, semoleras, abonos, cemento, cerámicas, cervezas y hasta una de motores, ésta con una capacidad anual de 25.000 unidades); la terminación de la presa del Zújar que completó el sistema regulador del Guadiana con una capacidad total de embalse de 3.774 hectómetros cúbicos, apta para el riego de 150.000 has.; la transformación en regadío y colonización de 15.522 has., que, sumadas a las 51.734 has. ya implementadas a 1963, hace un total de 67.256 has.; la repoblación forestal de 60.993 has. desde 1952; la mejora general de comunicaciones; y, finalmente, el haber ganado para el desarrollo socioeconómico de España una zona vital de su geografía.

Realizaciones de idéntico sentido, aunque menor trascendencia, son las del Plan Jaén (al 31-12-67 había instaladas 68 nuevas empresas, con una inversión de 2.993 millones de pesetas y 3.128 nuevos puestos de trabajo) y del Plan Canarias (islas de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, en las que se invirtieron, en el cuatrienio 1964-1967, 20.377 millones de pesetas, más del 10% en regadío y un 30% en vivienda, el resto en agro, forestación, ganadería, pesca, puertos y aeropuertos, carretera, turismo, sanidad, enseñanza y comunicaciones).

Por otra parte, resulta encomiable el interés que han tomado en España las investigaciones de carácter regional, tendientes, tanto a revalorizar la economía del país, como a suprimir desigualdades irritantes, al par que preveer el futuro desarrollo de las diversas zonas, procurando que no se acentúen dichas disparidades. Estudios realizados por el economista R. Perpiniá y Grau en 1965, acerca del comportamiento y tendencias de los índices de población y renta en España, su correlación y la situación de los mismos en 1960 y 1964, arrojan significativas informaciones, que procuraremos resumir a continuación.

En 1960, la media nacional de renta per cápita era de 18.000 pesetas, y la media de la densidad, de 60,7 hab. por km². En el mapa transcripto seguidamente, se aprecia un numeroso grupo de provincias cuya producción per cápita y densidad es muy baja (las que carecen de color en el gráfico). De tal suerte, se forman algunos subgrupos, en razón de su afinidad en tales materias, los que permiten diagramar verdaderas regiones, dada su continuidad geográfica, en cada caso. Dichos subgrupos están constituidos por las áreas de las siguientes ciudades: 1) Huelva y Badajoz; 2) León, Segovia, Palencia y Burgos; 3) Toledo, Ciudad Real, Avila y Cáceres; 4) Albacete, Cuenca, Soria, Guadalajara y Teruel (los cuatro subgrupos se encuentran en la zona central del país, y todos tienen muy baja densidad y renta); 5) Murcia, Granada, Jaén y Córdoba; 6) Orense y Lugo (los dos últimos situados geográficamente en zonas perimetrales opuestas, con menor producción y mayor densidad que los primeros grupos); 7) Lérida y Huesca (mayor producción para menor densidad, sobre todo por la producción hidroeléctrica de Huesca); 8) Alava, Navarra y Logroño; 9) Gerona, Tarragona y Castellón; 10) Valladolid y Zaragoza (los tres subgrupos con mayor nivel de renta que todos los anteriores, y menor densidad relativa); 11) Cádiz, Málaga y Sevilla (sube la densidad

Fig. 45/46.-Zonas homogéneas en España, 1960/64

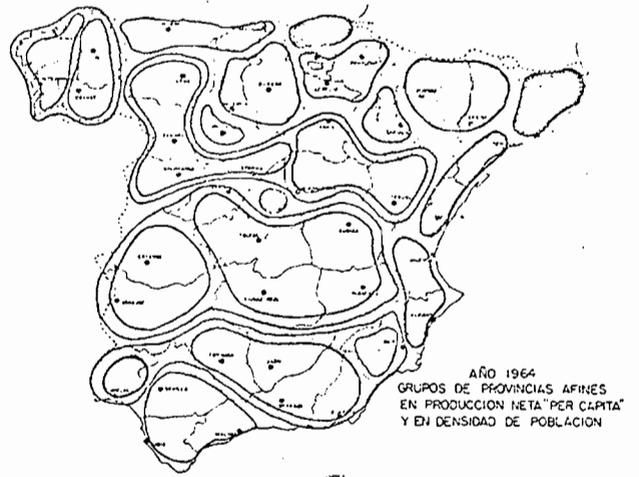
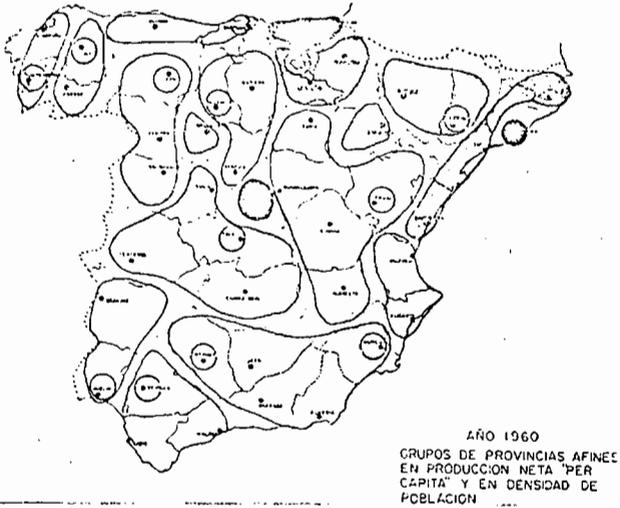


Fig.47-Alfabetismo

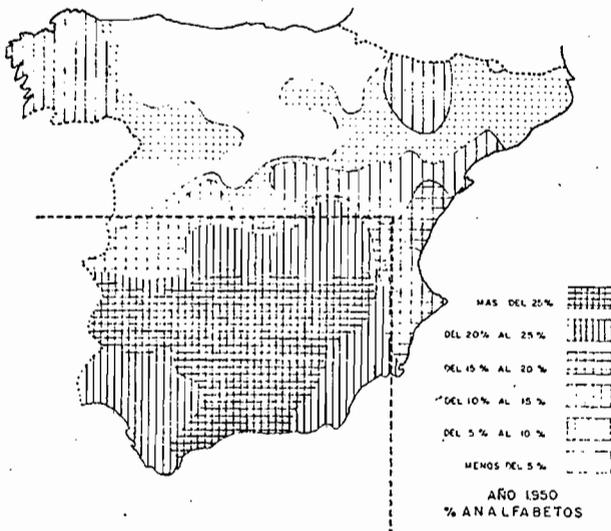


Fig.48-P.B.I.p.c.

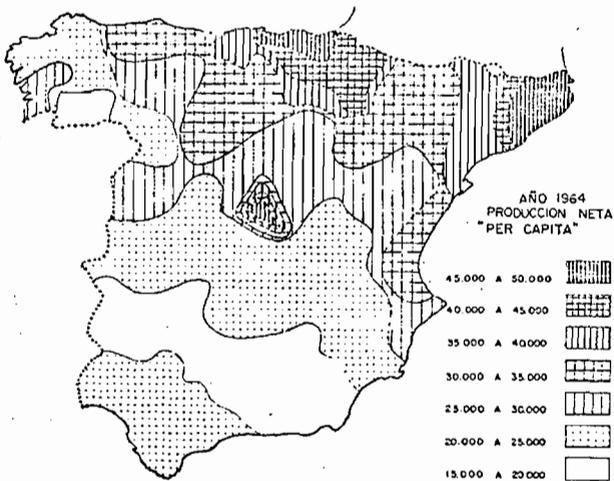
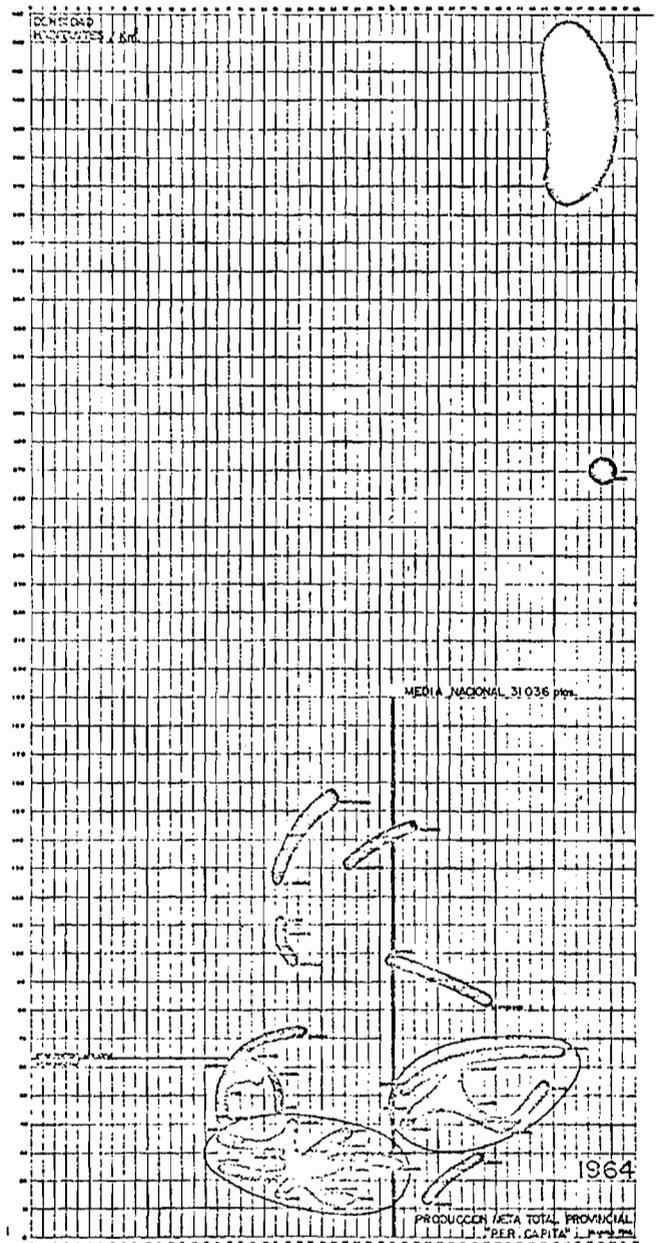


Fig. 49-Calificación regional seg. población y producción



(Fuente:A.Perpñá Sebría, La infraestructura del Urbanismo).-

y decrece la producción); 12) Pontevedra y La Coruña (sigue su biendo la densidad y es menor la renta); 13) Oviedo y Santander, sobre el litoral cantábrico (baja la densidad y aumenta la producción); 14) Alicante y Valencia (casi similar al anterior); 15) Guipuzcoa (mayor producción); 16) Madrid, Barcelona y Vizcaya (los tres puntos principales de desarrollo, muy concentrados)..

Para 1964, se produjeron algunos cambios en el diagrama, como consecuencia de la política regional emprendida por el go bierno español, tanto como por la propia gravitación natural del efecto de concentración o bien del de subdesarrollo, según los casos (v.g. Madrid o Galicia).

Para 1964, la media nacional asciende ya a 31.036 pesetas, lo que prueba el mejoramiento económico del país.

Se acentúa el predominio de las regiones de mayor densidad y renta, y, entre ellas, Madrid es la de mayor grado de incremento, superando a Barcelona, y casi alcanzando, en los índices de situación, a Vizcaya. Los grupos de mayor densidad y producción se han reducido a menos de la mitad: Badajoz-Cáceres y Avila-Toledo-Ciudad Real-Cuenca-Albacete. El conjunto de grupos situados a mayor nivel que la media nacional, en ma teria de renta per cápita, forma una faja horizontal que se extiende desde el Cantábrico hasta Cataluña a lo largo de los Pirineos, con la excepción de Madrid y Valencia.

Perpiñá Grau, y su glosador, Antonio Perpiñá Siebra(87) cuyo trabajo sobre "La planificación del territorio" seguimos, insisten en que las concentraciones urbanas no corresponden a aumentos vegetativos acumulativos, sino que se deben a los desequilibrios regionales (migraciones campo-ciudad, y migraciones inter-zonas), los que luego acentúan con su influjo. Como prueba, traza un mapa de alfabetización, en el que se comprueba que coincide la zona de mayor analfabetismo con aquella de me-

Fig. 50 - Planificación urbanística española. Clave de nuevos asentamientos que constituirán ejes de desarrollo regional:

Fig. 51 - Jerarquía Urbana en España, según los mismos estudios. (fuente, Arq.A.Perpiñá Sebría, Infraestructura del Urb.-)

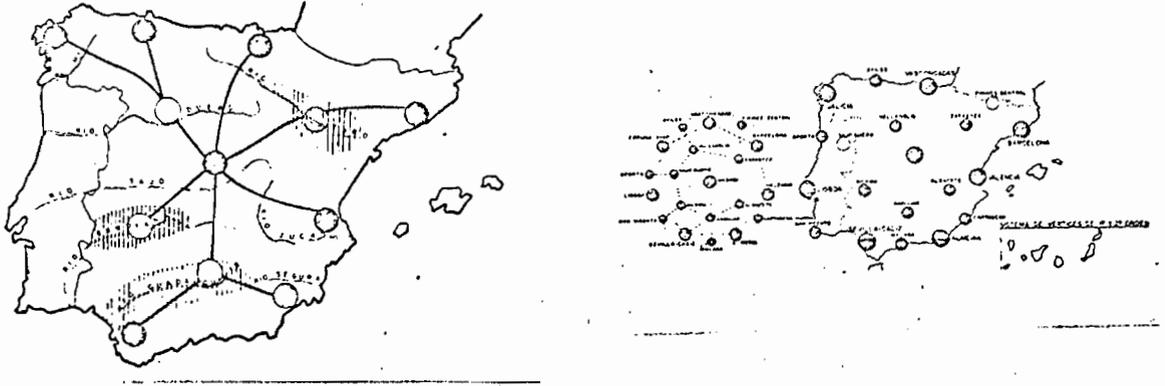
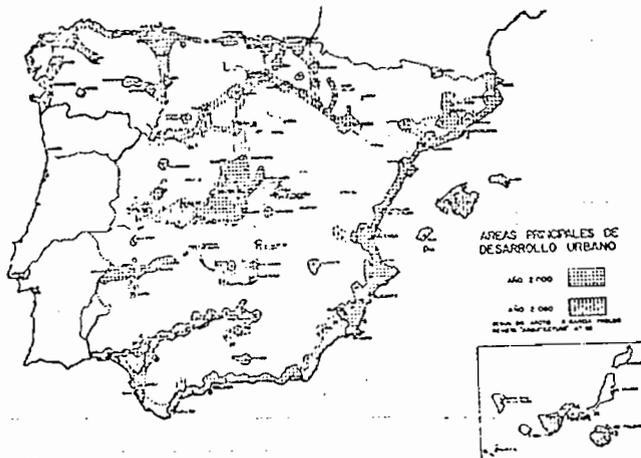
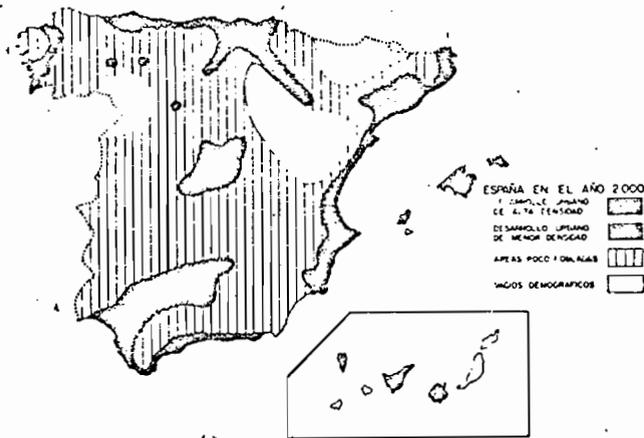


Fig. 52/53.- Prospectiva regional y urbana en España, hacia el 2.000 (íd.fuente).-



nor renta y densidad de población (renta per cápita inferior a 23.500 pesetas y densidad menor de 110 habitantes), en el centro-sur del país (más de un 20% de analfabetos), lo que hace decir a Perpiñá Sebria: "A simple vista, parece por lo tanto que una de las mejores inversiones del Plan de Desarrollo debe ser sin lugar a dudas mejorar la cultura del país".

Los estudios de economistas y urbanistas sobre el planeamiento y acondicionamiento territorial, tienen por objeto sendas previsiones que permitan asegurar mejores condiciones de bienestar y desarrollo futuros. Así, las previsiones en materia de población, permiten determinar las necesidades de futuros puestos de trabajo, su localización, y las condignas proyecciones sobre suelo urbano requerido para viviendas, industrias y servicios, por ejemplo (cuando una ciudad duplica su número de habitantes, el suelo requerido para su funcionamiento eficaz, se cuadruplica. Unase a ello el mayor costo unitario de la nueva infraestructura).

Se ha previsto que la población española alcanzará a 37,5 millones de habitantes en 1980, y posiblemente 45 a 48 millones en el año 2000, en el cual la proporción de población urbana alcanzaría al 80% de la total. Esto implica doblar la actual cantidad de población urbana, en 35 años, lo que obliga a preparar en dicho lapso seis ciudades equivalentes a Madrid, prácticamente una nueva ciudad por quinquenio. Aquí, la previsión de los urbanistas vuelve a conectarse con la preocupación de los economistas afectos a la teoría de la localización: dónde ubicar las nuevas ciudades? cuáles deben ser los futuros polos? A continuación se transcriben mapas proyectivos, obra de los arquitectos Perpiñá Sebria, J. Cano Lasso y R. García Pablos, donde se pueden visualizar interesantes enfoques, que van del hexágono de Christaller o Lösch, hasta un análisis geográfico que ratifica la actual coyuntura espacial española, acentuando la concentración donde se encuentra, y

1 con ella, lamentablemente, la disparidad, ofreciendo además el curioso espectáculo de zonas casi vacías:

La proyección para el año 2000 de García Pablos (realizada en 1968) prevé la conjunción de grandes áreas metropolitanas, algunas de ellas formando fajas continuas, especialmente en zonas litorales marítimas o sobre ríos. Así, calcula regiones de 6.000.000 de habitantes cada una para Madrid y Barcelona, el área de las provincias vascas (Viscaya, Guipúzcoa), con 2.500 habitantes, la región valenciana (Sagunto, Alcira, Gandía, Sueca, etc.) con 1.500.000 habitantes; un orden similar en el valle del Guadalquivir con Sevilla por cabeza; otro núcleo análogo alrededor de Oviedo-Gijón, Mieres, Langreo, Avilés, etc. Desarrollos lineales a lo largo del litoral mediterráneo, desde Costa Brava a la Costa del Sol; en el Atlántico alrededor de Cádiz-Huelva, así como en las rías gallegas y en el litoral cantábrico (ciudades lineales de tipo residencial turístico); a lo largo de los ríos principales (aguas arriba de Zaragoza, el Duero de Aranda a Zamora, el Tajo de Aranjuez a Talavera, el Guadalquivir de Andújar hasta la desembocadura en Sevilla).

A tal litoralización y distribución industrial-poblacional, se opone el ilustre economista hispano Ramón Tamames(88) quien indaga "Si conviene económica y políticamente que este proceso de despoblamiento de la zona interior prosiga, pues una cosa es la transferencia de población activa de la agricultura a la industria y los servicios, proceso plenamente necesario y que sería muy conveniente acelerar (a través de la mayor productividad rural) y otra cosa muy distinta es el despoblamiento de casi regiones enteras.... lo que nos lleva forzosamente a la cuestión de la elección entre el desarrollo nacional sin preferencias regionales previas (crecimiento balanceado) o el desarrollo con planificación regional(aprovechando desequilibrios motrices).... no se puede perder de vista que

2

la continua sangría de población en determinadas provincias hará que la capacidad productiva de la población residencial sea cada vez menor, por la continua elevación que experimentará la edad promedio y por la selección progresiva que indudablemente se operará (son los más jóvenes y más despejados los que se van)...

Y Tamamés entra al meollo de la solución:.... "Por ello hay que impulsar toda clase de posibles movimientos de mejora económica de iniciativa local. La concentración de municipios, la creación de mancomunidades interprovinciales de desarrollo con facultades verdaderas(sic), la revitalización de las Confederaciones Hidrográficas, la concesión de especiales facilidades fiscales y de crédito, y la creación de una conciencia de resurgimiento regional, compondrían un cuadro institucional que en manera alguna podría decirse que fuera contra el desarrollo a escala nacional en función del criterio de la máxima rentabilidad, y que, sin embargo, podría suponer un acicate fundamental para el progreso de nuestras áreas deprimidas".

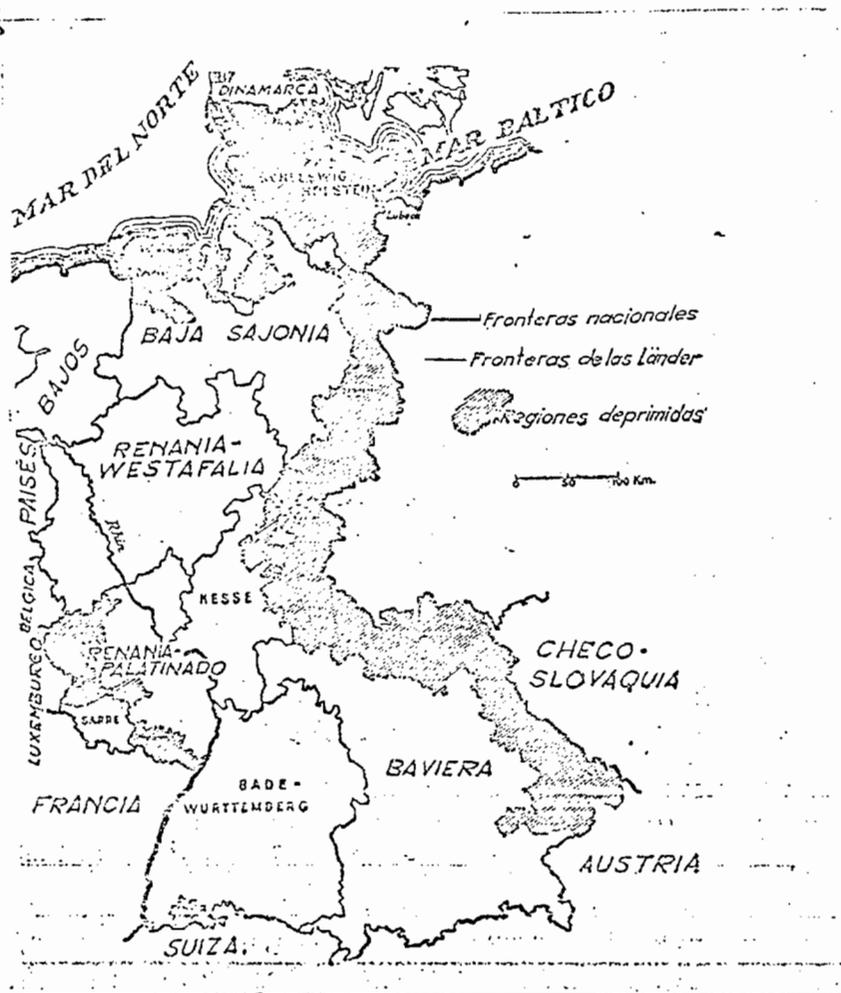
Cuando Tamamés propone esta suma magnífica de medidas promocionales para la efectiva realización de polos alternativos, se disculpa de la sospecha de un crecimiento balanceado a ultranza, que asigne modiquísimos recursos en forma equilibrada a todas las regiones. En verdad, no debería preocuparse demasiado por tal disquisición teórica: a nuestro juicio, la teoría del crecimiento desequilibrado (que permitiría la máxima rentabilidad exigida por el desarrollo a escala nacional, como apunta el autor), no es inconciliable con la de polos alternativos radicados en las zonas más deprimidas, en la medida que, a su vez, también éstos recogen la mayor potencia posible en las mismas y a su vez se transforman en nudos de desequilibrio creador, mediante industrias clave, motrices, que permitan que la nivelación ulterior de la disparidad regional satis

113 faga las condiciones de justicia distributiva, de seguridad nacional, de cohesión social (la creación de una conciencia de resurgimiento regional que preconiza Tamamés ayuda a ésta), que una nación moderna requiere para su efectivo desarrollo, y su vigencia en el concierto mundial de las patrias.

Alemania Occidental: Alemania fué la cuna de las teorías de la localización de la actividad económica (Thünen, Lösch, en cierto sentido debe reconocerse también a List, por su insistencia en temas que afectan a la coordinación nacional de las localizaciones singulares), y también fué uno de los primeros países en esbozar una suerte de política, o al menos de medidas parciales, de política regional: Desde la década de los años 20 se aplicaron tarifas diferenciales en los ferrocarriles a fin de favorecer a ciertas regiones, especialmente de las dotadas de puertos de mar (el comercio exterior siempre fué prioridad por su necesidad para equilibrar el presupuesto y el ingreso alemán). En tiempos del régimen nazi se creó un régimen de ordenamiento del espacio (Reichstelle für Raumordnung), aunque guiado sobremano por razones estratégicas (la descentralización obedecía al método de defensa adoptado). Finalizada la última guerra, y producida la partición del país, sobreviene la cruda realidad de una profunda disparidad regional, desconocida en su rigor en las épocas anteriores. Esto es, el problema regional en Alemania (nos referimos ya, concretamente, a la República Federal Alemana) no es tradicional (por lo menos, si bien algunas regiones siempre fueron netamente agrícolas, su diferencia con las industriales no revistió, para sus pobladores ni para el Gobierno, caracteres alarmantes, debido al módulo de distribución de ingresos, a la política de precios, a las oportunidades existentes), sino que se origina cuasi contemporáneamente, por razones políticas.

Estas son, fundamentalmente, la tremenda adición a la po

Fig. 54 - Regiones deprimidas en Alemania:



(fuente: P.Romus, op.cit.)

blación del país (12 millones de habitantes) por transferencia y repatriación de alemanes asentados en los países antes conquistados por el Reich, producida, en su gran mayoría, con asentamiento en las regiones limítrofes, menos dotadas industrialmente por ser predominantemente agrícolas, y, este es el segundo problema, afectadas por la ruptura en las líneas tradicionales de transporte y del comercio, al dividirse el país, En el mapa que se grafica a continuación, puede advertirse tal localización.

De este modo, la afluencia de refugiados a regiones de ficientes por hallarse afectadas de barreras políticas y económicas, aparejó la disparidad regional. Estas regiones son periféricas por hallarse en mala posición geovial respecto de las líneas más intrincadas del transporte y el comercio interregional e internacional del país, y, además, se encuentran fuera de los centros de gran concentración industrial del mismo (cuenca del Rhur, región renana, aglomeraciones de Bremen, Hamburgo, etc.). En total, la población de estas regiones deprimidas alcanzaba al iniciarse la década de los años 50, unas 10 millones de personas, de los cuales 7 en la frontera oriental (especialmente en el Schleswig-Holstein).

El inconveniente apuntado se trasuntó inmediatamente en la desocupación, que en tales regiones alcanzaba a la mitad de la existente en el país (700.000 sobre 1.500.000 de desocupados totales), en tanto su población era de solamente el veinte por ciento de la del país (10 millones sobre 50).

Se imponían dos alternativas: la transferencia de la masa redundante de población a las regiones más prósperas (inconveniente por la falta de viviendas en la misma, que debía reconstruirse luego de los destrozos producidos por la guerra), o la industrialización urgente de las regiones deprimidas.

Se adoptó la segunda línea de conducta, y los princi-

15. pios de la política regional alemana aparecen por primera vez, en un documento del Consejo Federal del 9/7/49, con el título: "Programa de inversión y de acondicionamiento del espacio", cuyas directrices pueden resumirse así: 1) integración de la población en el espacio económico alemán, y la transferencia de refugiados hacia regiones que puedan acogerlos; 2) desarrollo de las regiones retrasadas; 3) acondicionamiento del espacio a fin de redistribuir y asignar en forma más equilibrada la actividad económica; 4) dirección de los capitales hacia las regiones donde su eficacia sea mayor.

Se tendía a una política regional discriminatoria, siempre que se comprobara la existencia de regiones con via bilidad autónoma futura. En razón del federalismo existente, y de la filosofía social liberal que impregna las realizaciones alemanas de post-guerra (reacción y temor al dirigismo na zi anterior), se promueven metas indicativas, sin constreñir a nadie al cumplimiento estricto.

En materia de criterios para amparar las regiones de primidas, se consiente en la siguiente caracterización: que se trate de regiones que, con un mínimo poblacional de 100.000 habitantes, cuenten con un nivel de desocupación de por lo menos el 17%, o bien la guerra haya ocasionado la pér dida de por lo menos el 30% de las rentas, o que por lo menos la mitad de la superficie de la región (se utiliza como unidad de medida el cantón) se encuentre a menos de 40 km. de la fron tera oriental.

El conjunto de la política regional se encuentra en los siguientes textos: Sanierungsprogramm de 1955 (se trata de programas de saneamiento de regiones fronterizas, por vía de mejoramiento de su equipo infraestructural, y de apoyo a las empresas allí radicadas), y el Raumordnung de 1957 (prevé la colaboración de los Länder o estados federales junto con el organismo de conjunto nacional, el Bund, para el acondicio

• namiento del territorio, y la ejecución de los planes de desarrollo regionales).

Como se ve, en el caso de Alemania, revista singularidad la profunda participación de los estados en la política regional de la nación.

La política regional es dirigida por el Ministerio de Asuntos Económicos, en tanto el Ministerio de Finanzas regenta los aspectos financieros y fiscales de la misma. Los Ministerios análogos de los Länder participan de la aplicación de la política, en sus respectivas jurisdicciones (promulgan por sí mismo las medidas legislativas en que se basa tal política), y existe un Comité interministerial para las regiones deprimidas (IMNOS) desde 1950. Inclusive los municipios practican su política de localización industrial, existiendo institutos y publicaciones que participan, orientan y estimulan esta acción.

En líneas generales, la política regional alemana sólo es un conjunto de medidas para paliar los desequilibrios estructurales de las regiones deprimidas, particularmente trasantados por la desocupación y la falta de suficiente grado industrial. Se compone del siguiente grupo de medidas principales:

- a) tarifas de transporte diferenciales, en forma de subvenciones (del 5 al 20% del costo de transporte) a aquellas actividades con más recargo de costo de transporte en razón de su localización, existiendo ramas prioritarias.
- b) desgravaciones fiscales: exención o diferimiento de los impuestos sobre la renta, sobre beneficios no distribuidos, sobre perecuación de cargas (lastenausgleich, tiende a igualar las rentas a fin de reintegrar a quienes más sufrieron con la guerra a su nivel anterior) e impuesto de socorro a la ciudad de Berlín (notopfer Berlín, lo

7

pagan las sociedades).

Además, amortizaciones extraordinarias (50% para muebles y 30% para inmuebles) exención por nuevas inversiones autofinanciadas, y exención o diferimiento del impuesto sobre las transacciones (umsatzsteuer).

- c) créditos para creación, ampliación, modernización o racionalización de empresas, inclusive para compra de materias primas. Prioridad: industrias que producen para la exportación internacional o interregional. A 15 años, al 3,5%. La particularidad de aquellos préstamos es que por cada 10.000 DM de crédito debe ocupar se 1 trabajador local (arbeitsplatz darlehen, o crédito en lugar de trabajo).

También existen créditos para hotelería; sectores industriales íntegros a fin de crear centros de información y consulta, o entrenamiento de mano de obra; créditos para saneamiento agrícola, riego, electrificación, para industrias que se radiquen en el medio rural. Estas últimas llegan a 20 o 25 años de plazo, y con intereses del 2 al 2,5% anual. Existen plazos de gracia de 3 a 5 años para iniciar las amortizaciones.

En general, para los créditos a empresas, se procura no sean mayores que la mitad de los recursos necesarios por éstas para su proyecto de instalación o ampliación. Cuando las demandas de ayuda financiera sobrepasan los 100.000 DM, deben ser consultadas al IMNOS o comité interministerial. Los organismos bancarios que participan de la instrumentación de tal política son: el Deutsche Bundesbank o Banco Central de Alemania, el Kreditanstalt für Wiederaufbau en Frankfurt, y el Industriekreditbank de Düsseldorf, especializados, aquél en créditos a largo y mediano plazo, y éste en créditos a pequeñas o medianas empresas, a corto plazo; además

118

el Banco de los Refugiados, y los bancos regionales (Landesbanken).

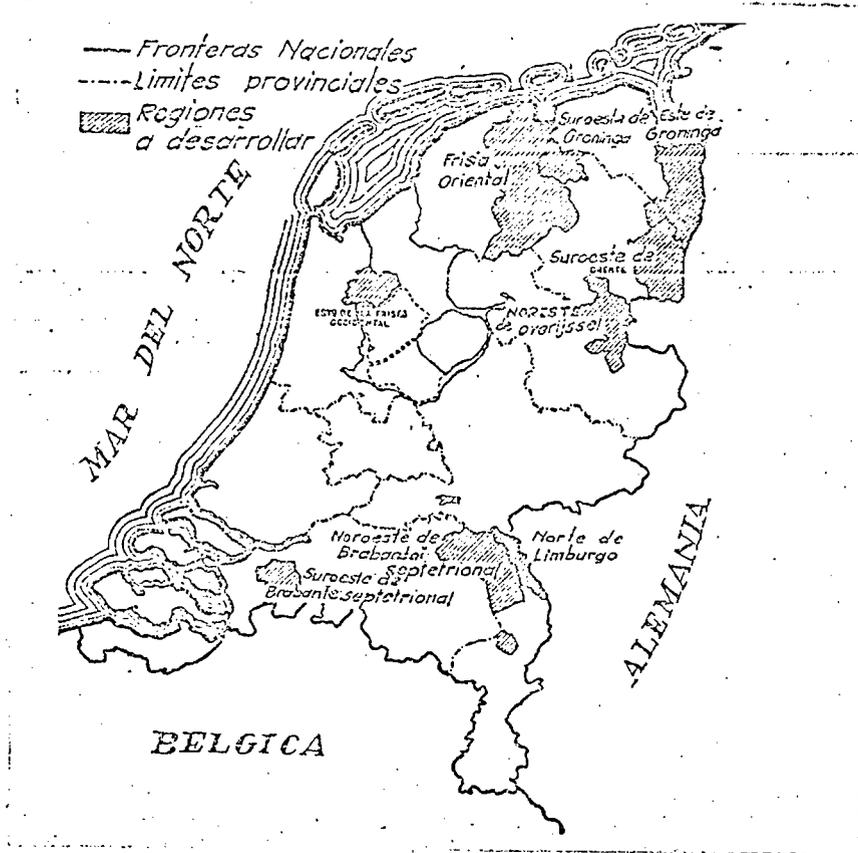
- d) Medidas diversas: prioridad en adjudicaciones públicas, facilidades en la construcción de viviendas para trabajadores especializados.

En los primeros 7 años de esta política, la desocupación descendió del 10, al 3% de la población, que, a su vez, ha bía crecido. No obstante, subsisten disparidades entre las regiones periféricas y las de gran concentración industrial, la que, naturalmente, se incrementó con la expansión y reactivación producida en Alemania en los últimos lustros. No obstante de lograrse la reunificación, las regiones deprimidas cesarían de ser periféricas, y la mayor parte de sus inconvenientes se resolverían fácilmente (claro está, que el panorama general de la economía en la parte oriental es menos satisfactoria aún, y éstas serían las nuevas regiones deprimidas de una Alemania in tegrada).

Holanda: Los Países Bajos, país aparentemente más coherente por su reducido tamaño, ofrece insospechados problemas a poco que se aborda su realidad: el origen de su expansión comercial internacional, y, por ende, de su poderío marítimo, se dió en la zona occidental del país (la costa desde Zelanda a Ijselmeer), y allí fué estableciéndose, asentándose y creciendo una gigantesca concentración de poder, de recursos económicos y su explotación, urbana e industrial, lo que los holandeses denominan el "Randstadt Holland" ("concentración urbana al borde de Holanda"), que, en un territorio de apenas el diez por ciento del total de la superficie nacional, alberga al 37% de la población, y bastante más de la mitad de los ingresos del país.

Como en los demás países de Europa, el problema de la disparidad regional, y de los remedios para conjurarla, se advirtió sobremanera después de la última gran guerra: al cabo de ella

Fig. 55 - Programación de regiones a desarrollar en los Países Bajos:



(fuente: P.Romus, op.cit..-)

119 Holanda permitía advertir la disparidad existente entre el Randstadt y el resto del país, agudizada por el gran potencial demográfico del mismo, particularmente crecido en la parte menos desarrollada, y, además, por la destrucción de guerra y el pillaje alemán.

La acción de la política regional holandesa se ha dado en tres campos:

- a) la conquista de nuevas superficies cultivables, al mar. Acción en la que los holandeses han representado un símbolo de la actividad creadora del hombre frente a la naturaleza, evidenciada en realizaciones como la desecación del Zuiderzee, que lleva consigo la creación de 225.000 has. de polders y el establecimiento en ellos de decenas de millares de agricultores. De este modo se ha ampliado el territorio aprovechable del país, al par que se mejoró la estructura promedio del sector agrícola, al vincularlo a explotaciones de alto coeficiente de tecnología y capital social básico.
- b) la explotación más óptima de las "regiones problema", o sea las deprimidas en relación al Randstadt. Conscientes de la necesaria valorización integral de su escaso territorio, por objetivos políticos, de seguridad, y económicos, de solidaridad, los holandeses plantearon en forma decidida esta política regional, cuyo detalle se hace a continuación.
- c) y finalmente, la ordenación y el ajuste de las grandes concentraciones urbano-industriales del Oeste, que, al par de ostentar niveles agresivamente discordantes del resto del país, y ejercer sobre el mismo efectos de absorción de su vitalidad, resultan ya sumamente costosos, por el alto valor del capital social requerido para su mantenimiento, y por la tremenda congestión. Se calcula que tal concentración causa perjuicios a la agricultura, por la apropiación

con otros fines de 30 a 40.000 has. de tierras de las más fértiles del país; sus servicios públicos son más costosos, por la elevación del mar respecto de la tierra habitada, en dicha zona, que obliga a costosos trabajos para la provisión de elementos básicos de infraestructura; inclusive sus carreteras cuestan casi el triple que en el resto del país, a consecuencia de la humedad del suelo en el Oeste. Todo esto sin contar el costo suplementario que, para vivienda e industrias, tiene la tierra a consecuencia de su supervalorización en mérito a la concentración. De tal suerte, como dice Romus: "la concentración industrial en el Oeste de los Países Bajos no sólo es responsable del desequilibrio regional, sino que también resulta gravosa a la colectividad neerlandesa. Así, pues, las regiones que no se desarrollan industrialmente, pagan por las que progresan".

• Las zonas deprimidas o "regiones problema" del país, se grafican en el mapa siguiente.

Se trata de las provincias del N.E., Groningen, Frisia, Drenthe y Overijssel, amén de algunas regiones de Brabante y de Limburgo, fronterizas con Bélgica o Alemania. El crecimiento demográfico alcanza, en dichas regiones, a un promedio del 2%, en tanto es del 1,4% la media nacional. Estas regiones subdesarrolladas, cuya población no pasaba del 7% del total nacional, agrupaban en 1950 el 17% de los desocupados del país. Dicha desocupación es estructural, por su dependencia respecto de la agricultura, y las grandes oscilaciones propias del empleo estacional. En general, puede considerarse que existe en ellas una superpoblación agrícola, que la resistencia al cambio impide eliminar, al mismo tiempo que la falta de industrias resiente de atractivos y metas disdintas de aquélla. La emigración ha sido siempre un paliativo (tanto fuera del país como hacia el O. del mismo), calculándose en una media del 40 por diezmil para estas regiones, en tanto la media del país era de la mitad aproximadamente (período 1950-54).

El antecedente de la política regional holandesa estuvo constituido por la creación, hacia 1932, de los primeros E.T.I. (Economisch-Technologisch Instituuts) organismos provinciales de estudio y asesoramiento. En 1951 se votó la ley en favor del sudeste de la provincia de Drenthe, donde un paro endémico era la consecuencia de la ancestral economía de explotación de las ya desgastadas turberas. Affines del mismo año se proyectó una autorización al Gobierno para reformar el presupuesto a fin de financiar trabajos públicos en 8 regiones de programa. Entre 1952 y 1953 se sancionaron las dos principales iniciativas que fundamentaron la aplicación de una política regional coherente: el programa de equipamiento u "ontwikkelingsgebieden" a fin de dotar a las regiones problema de terrenos industriales, medios de comunicación, servicios públicos, formación profesional y viviendas para trabajadores; y la autorización al Ministerio de Asuntos Económicos para la concesión de subvenciones a las industrias a radicarse en dichas regiones.

Fueron determinadas nueve regiones: S.O. de Groningen, E. de Groningen, S.O. de Drenthe, Frisia Oriental, Este de Frisia Occidental, N.E. de Overijssel, S.O. de Brabante septentrional, N.E. del mismo, N. de Limburgo, y luego se agregaron los siguientes centros urbanos retrasados: Hoogeveen, Druten, Venray y Panningen. En total el 7% de la población holandesa, con casi 800.000 habitantes, todas regiones agrícolas y de subempleo.

Se adoptó como módulo fundamental el principio de la descentralización regional limitada a centros ó nudos industriales, vale decir, se optó por la polarización y el desarrollo desequilibrado, como pivote de un más rápido y efectivo despegue.

Como ya quedó dicho, se procuró cancelar la disparidad

2 regional a través de:

- 1) obras de infraestructura: creación de nuevas industrias mediante el acondicionamiento de terrenos industriales (unos 40 en las 9 regiones); equipamiento en medios de comunicación (construcción de canales, muelles, mejoras, portuarias, carreteras nuevas o mejoradas); desarrollo de servicios públicos; financiamiento de locales industriales (los municipios construyen fábricas y las alquilan a las empresas, formando parques industriales, a precios sumamente bajos); fomento de la formación profesional y construcción de viviendas para el personal de nuevas empresas.

Hasta 1955 el Estado había realizado erogaciones de infraestructura por 70 millones de florines, dos tercios en carreteras, y el 92% en la región del Norte.

- 2) Subsidios a las industrias dispuestas a localizarse en las regiones atendidas (en los "industrialisatiekernen" o nudos industriales). Consiste en una prima del 25% del costo de los edificios construidos para una empresa o un parque industrial, siempre que cada edificio industrial no tenga menos de 500 m². y como mínimo emplee un desocupado cada 50 m². de superficie útil.

En cambio, no se han instrumentado desgravaciones fiscales ni regímenes especiales de crédito a dichas empresas. La existencia de una buena infraestructura bancaria en el país, parece haber obviado este olvido, especialmente los créditos industriales de la Middenstandsbank, por 25. a 100.000 Florines, con garantía del Estado.

Desde la aplicación de esta política, pudo advertirse un crecimiento más rápido en las regiones auxiliadas que en el resto del país: 44% de 1950-56, contra 11% la media del país. En el mismo período, aumentó el número de empresas en un 15%,

123 y se crearon 15.300 nuevos empleos industriales (el plan preveía 50.000). Más de la mitad en metalurgia, y cantidades también relevantes en textiles, confecciones y alimentos.

Fue sintomático advertir que, en la mayoría de los casos, se trató de descentralizaciones practicadas por las propias grandes empresas del oeste del país. El desarrollo más agudo se ha operado en la región de Brabante septentrional, la más próxima al Randstadt y bien vinculada al complejo industrial del Benelux (no habría logrado por sí misma, en mérito a los efectos de seguimiento de ambas concentraciones, tal resultado?). En 1965 entró en vigor un nuevo régimen de neto apoyo a inversiones en 21 centros de expansión primaria, diferenciados de los de expansión secundaria (que son 25).

Bélgica: No ha practicado una política regional, pese a la existencia real de agudas disparidades territoriales. Se ha opuesto a aquella, fundamentalmente, la amalgama política entre dos comunidades de distinta lengua que constantemente reclaman la igualación de las dispensas, lo que impediría toda política regional, la que, por fuerza, debe ser discriminatoria. Además, el reducido territorio, la magnífica red de transportes, el reducido costo del abono obrero, ha tornado fácil la concurrencia de obreros hacia las zonas más prósperas (Bruselas, v.g., cada vez más concentrada y moderna) y esta movilidad atenúa los inconvenientes que una desocupación estructural tendría sobre las regiones más deprimidas. Entre éstas, la cuenca del Borinage, antigua región carbonífera ya obsoleta, revela su honda contradicción con la pujante Campines, de explotaciones reconvertidas y poderoso avance industrial.

Se legisló, no obstante, en materia de distintos apoyos a las empresas, pero, al no declararse enfáticamente nunca que se trataba de una política regional, los menos avisados pueden suponer que se trata de meras disposiciones de fomento sectorial. El hecho de que no haya una tabla de prioridades indus-

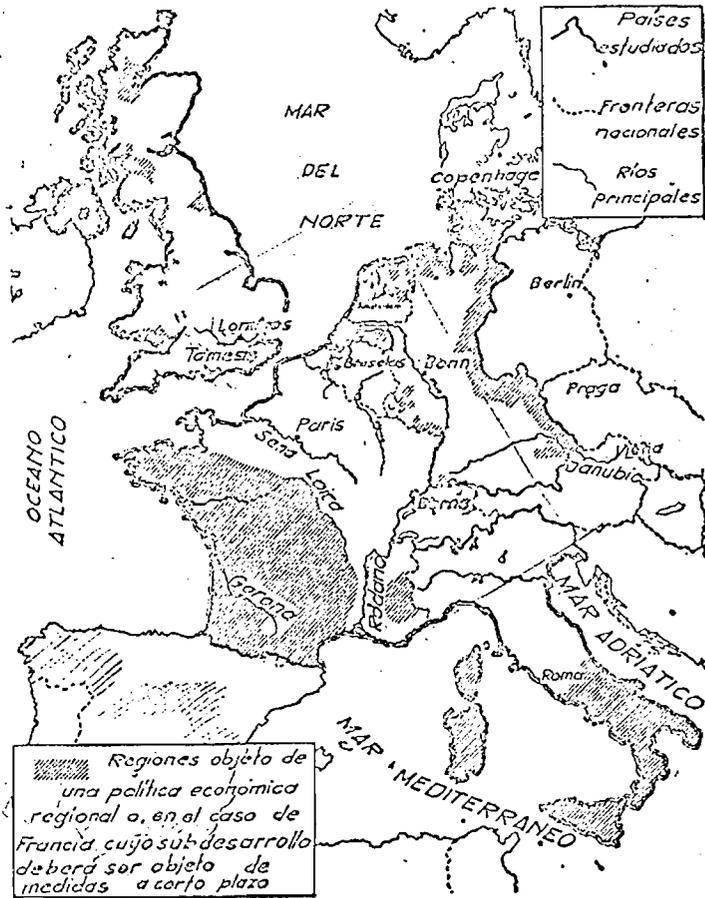
triales desmiente tal suposición. No hay realizaciones infraestructurales (aparentemente, poco necesarias en un país bien dotado ya en tal aspecto, e, insistimos, muy pequeño) particularmente frente a la gran densidad de su población), pero existe una serie de disposiciones sobre créditos para la extensión y racionalización de empresas, a intereses reducidos (3 o 4% anual), para inversiones e incluso capital de giro, por periodos treienales renovables; ayuda para construcción de edificios industriales, subvenidos por primas de hasta el 30% de su costo, amén de la concesión de desgravaciones municipales durante cinco años. Además, se brinda apoyo oficial a las sociedades privadas de desarrollo regional para que puedan brindar créditos de fomento industrial. Finalmente, la erección de parques industriales, donde, según el ejemplo británico, se acondicionan terrenos, se construyen edificios, que se venden o alquilan a sus usuarios, cierra el círculo de medidas de fomento.

Antes de pasar a analizar los experimentos de política regional en otros países relevantes (plantearemos enseguida los disímiles casos de EE.UU. y los países de economía colectivista), es importante resumir, a fin de advertir las características más salientes, el caso de Europa Occidental. Incluso como modelo para una comparación con Latinoamérica, donde está despertando una aguda conciencia regional en algunos de sus "compartimentos".

Salta a la vista, de inmediato, la análoga localización de las zonas por desarrollar en Europa, y, en cambio, una similarmente consistente -aunque con otro signo- orientación de las localizaciones en América Latina.

En Europa Occidental las regiones menos desarrolladas son periféricas con relación al centro nervioso europeo (la "Lotaringia Industrial" o sea el cuadrilátero Hamburgo-Manchester-Marsella-Milán), cuyo corazón está en el Ruhr y la Lorena;

Fig. 56 - Localización de las regiones deprimidas de Europa Occidental:



(fuente: P.Romus, op.cit.)

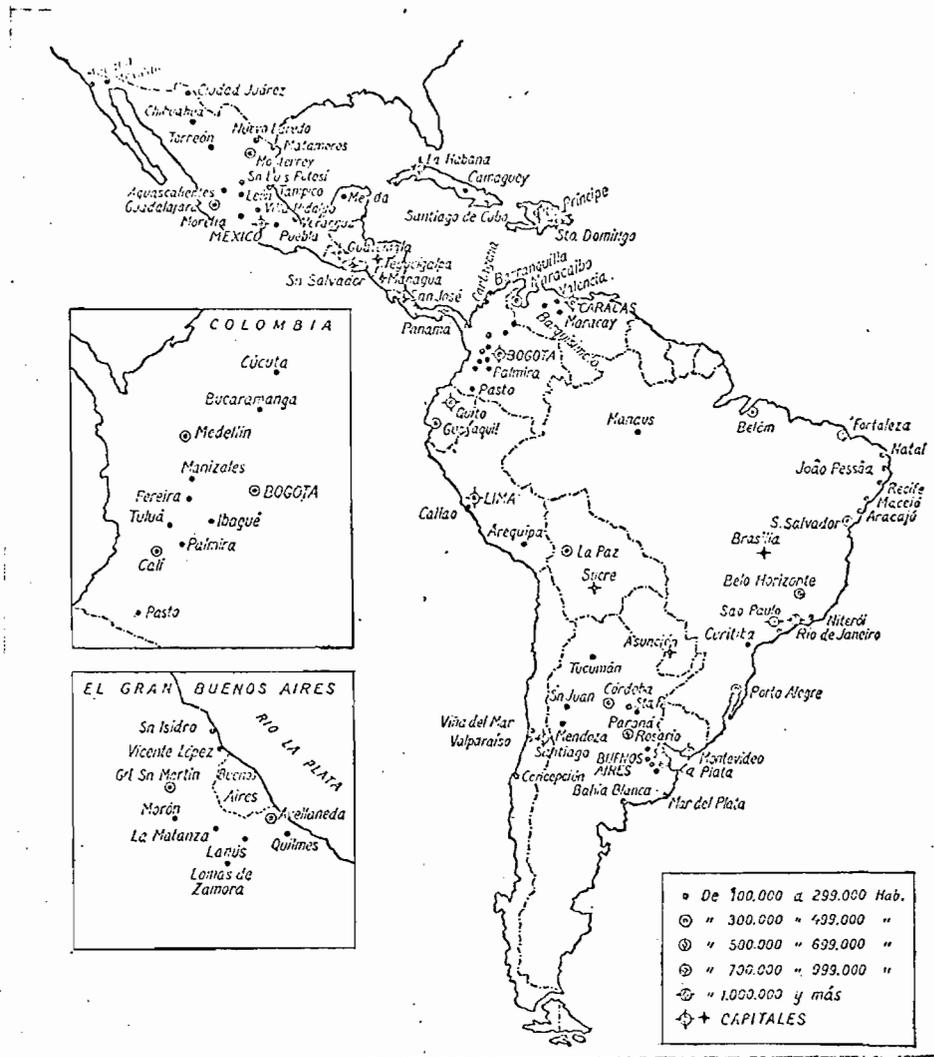
25

tanto como con relación a los diversos Estados nacionales que integran tal porción continental. Son regiones fronterizas, de "borde", como hemos podido constatarlo al analizar los distintos planes de Gran Bretaña, Francia, Italia, España, Alemania, Países Bajos, etc. y como lo demuestra el mapa que sigue.

Y precisamente, tal localización constituye el origen de buena parte de los problemas de dichas regiones: grandes gastos de transporte y menores oportunidades comerciales, en virtud de su alejamiento de las grandes vías del comercio y el transporte europeo; ruptura de los intercambios, o al menos su molestia, en virtud de las fronteras nacionales; en consecuencia, tradicional dedicación a actividades primarias, preferentemente agrícolas, que, dada la gran población paulatinamente acumulada en dichos bolsones, se ve afectada por el minifundio e imposibilitada de un autofinanciamiento que renueve su tecnología, fomente su productividad, mejore, en consecuencia, aquél financiamiento, etc. Es decir, la causalidad circular cumulativa de Myrdal, que afecta a las regiones subdesarrolladas.

En Latinoamérica, a su vez, como resultado de las fuerzas de los centros de gravitación mundiales, el proceso de crecimiento se instaló en la periferia (al revés que en Europa, pues fué un proceso controlado desde afuera, y al servicio de intereses externos, en tanto el crecimiento europeo se refugió en las entrañas de los respectivos países, al principio por razones de defensa y seguridad), en virtud de las ventajas geopolíticas y económicas de los puntos de transbordo (los puertos del litoral marítimo o de las grandes vías fluviales internas). Siendo el semicontinente latinoamericano, reducido a la condición de área satélite, particularmente desde que liquidó sus lazos de dependencia política con los imperios ibéricos (que, no obstante, habían desarrollado no solamente puertos, sino también centros urbanos interiores, dotados de vastos hinterlands parciales -caso de Córdoba, Tucumán, Salta, por ejemplo-, en

Fig. 57 - Litoralización del desarrollo latinoamericano



(fuente: O.Popescu, op.cit.)

los que florecía la artesanía liquidada luego por la competencia inglesa) y asimiló la sutil y velada dominación económica anglosajona; su función fué la de proveedor de materias primas y productos agrícolas, como "granero del mundo", que almacenó y embarcó cuidadosamente en los privilegiados centros de transbordo litorales. Estos fueron transformándose en polos de atracción de cierto hinterland contiguo, con lo que desquiciaron el esquema de desarrollo de sus países respectivos, desequilibrándolos regional y sectorialmente, tanto como socialmente.

El mapa es actual, el problema es tradicional, y, como es sabido, la urbanización de los países ^{svb} desarrollados no corresponde, precisamente, a su crecimiento económico.

En efecto, tal proceso de urbanización corresponde más bien a la acumulación de migraciones internas en los centros urbanos más privilegiados, con lo que el medio rural pierde energías (capitales, recursos humanos) y menos puede cumplir su doble función de dotación de alimentos para la población industrial urbana y de producción de primeras materias para el proceso de elaboración en ellas, de las mismas. Dicha población tampoco beneficia a los mencionados centros, donde se hacina en "villas miseria" y asume, económicamente status de sub-empleo o desocupación disfrazada...

Retornemos a Europa Occidental, de la que pretendemos extraer recetas para los males endémicos de su hija iberoamericana. La diferencia u oposición geográfica, en materia de localización, de las regiones menos avanzadas, de uno y otro continente, no es el problema fundamental, que decida la aplicabilidad o no de tales modelos. En cambio, los instrumentos y medios de acción adoptados por la política regional de los países europeos, pueden ser perfectamente adaptados a nuestra condición.

Regiones de importante población (10 millones de habitantes en Gran Bretaña, el 37% de su población; 18 millones, o sea el 37% de la población de Italia; 10 millones, el 20% de la población alemana occidental; 12 millones o sea el 28% de Francia; etc.) aunque de no estricta delimitación zonal (en el sentido que en este trabajo se dió a las "regiones" económicas), dado que se optó por formalizar núcleos homogéneos, antes que polarizaciones manifiestas; de distinto origen (regiones mineras en decadencia, como en Gran Bretaña, Francia, Bélgica) o bien viejas zonas industriales más o menos obsoletas y de productividad precaria; o, el caso más frecuente, y que más se parece al de América, retrasadas regiones agrícolas afectadas por el minifundio y el latifundio simultáneamente, sin suficiente producción y con población redundante); ofrecen, no obstante, cierto común denominador fundamental en materia económica: desocupación estructural; retraso en cuanto a modernización de estructuras e incorporación de tecnología; alejamiento de los núcleos de concentración de la actividad mejor remunerada y el poder político y económico, en sus respectivos países: por ende, disparidad en las rentas regionales, consecuencia y causa, simultáneamente, del retraso de las mencionadas zonas, tanto como de su imposibilidad natural, por sí mismas, de remover tales obstáculos y "despegar".

En una palabra, "islotes" de subdesarrollo, tal como ocurre en la Argentina y los demás países iberoamericanos.

Qué medidas adoptaron aquéllos países para eliminar tal disparidad regional? Ante todo, fueron conscientes de que la misma revertía en poderoso perjuicio para su unidad y en importante peligro para su seguridad: sólo mediante la revalorización integral del territorio nacional, sin dejar huecos ni bolsones que fueran focos de tensión al par que interesantes metas estratégicas para la acción -propaganda o violencia- de presuntos enemigos -de adentro y de afuera del país-, dichas

naciones aseguraban su cohesión y fundamentaban su progreso (O sea, la réplica de toda política sectorial que pretenda la revalorización industrial, o de la política social básica que afirma la necesidad de un equilibrio en las oportunidades brindadas a las personas, no en vano el principal recurso productivo y de imaginación de la Nación). Luego, procuraron encontrar los métodos más adecuados para la superación, aunque fuese gradual, de dicha disparidad. Como expresa el economista español Ramón Tamames: "Ante las situaciones de desequilibrio, los Gobiernos pueden tratar de contrarrestar los efectos resultantes de las fuerzas del mercado con una serie de acciones concretas: para frenar la emigración de personas de las zonas más atrasadas, podrán crear una corriente de capital en sentido opuesto; para contrarrestar las ventajas de localización de las zonas más avanzadas, podrán otorgar ventajas tributarias especiales o crear economías externas a través de inversiones públicas que favorezcan a las zonas más atrasadas; para las regiones dependientes de forma casi total de una sola industria, podrán promover la diversificación, etc." Y no nos olvidemos, no ya de tal diversificación, sino de la propia promoción de incipiente industrialización en zonas desfavorecidas de ésta, tanto como de la necesaria habilitación de medios financieros para permitir el adecuado fluir de la renovada actividad privada y pública en aquéllas.

En todos estos campos, como ya aquilatamos en la anterior reseña, actuaron los países del occidente europeo, innovando en materias útiles para modelar nuestra propia acción futura en idéntica tesitura: sociedades de desarrollo regional para nuclear fondos locales, y, con la ayuda de desgravaciones o redescuentos estatales, organizar la inversión más adecuada de los mismos en la zona programada; entes privados de habilitación de nuevas ciudades o distritos industriales; la propia figura jurídica -desconocida en nuestro país- de la locación

29 de las plantas fabriles -o al menos, de los edificios- permitiendo aminorar la dotación inicial de fondos inmovilizados por parte de las industrias a radicar en zonas por desarrollar (equivalente del "leasing" norteamericano); créditos para materias primas, lo cual parece una herejía en nuestro país si tuvieran que acordarlo los bancos de fomento (entre paréntesis, solo tenemos uno, a nivel nacional, desarrollando una acción sectorial, en tanto los países europeos tienen varios, amén de las bancas regionales de fomento de inversiones), olvidando que es el requisito lógico de movilización de las inversiones inmóviles previas; o sea de fructificación de las mismas; largos plazos para los créditos, 10, 15 o 20 años, otra enseñanza para nuestros obsoletos métodos de apoyo crediticio a empresas; en fin, la propia subvención o prima de equipamiento estatal otorgada a las empresas que se localizan en las regiones que interesa desarrollar. De todo este espectro, como veremos al tratar el caso de la Argentina, sólo contamos con cierto tímido conjunto de medidas fiscales, faltando, inclusive, la inclusión en las desgravaciones otorgadas, del más agresivo de los impuestos actualmente vigentes, en cuanto al cuántum a oblar por las industrias: el impuesto a las ventas.

Finalmente, los países europeos, es menester insistir en ello, optaron por el crecimiento desequilibrado, a través de la polarización en centros-eje de regiones.

Países colectivistas de Europa: En los países de economía planificada discrecionalmente, los mecanismos espontáneos de división del espacio están interferidos por decisiones autónomas del aparato de poder, el cual, gravitando sobre la asignación de cupos de producción, zonas de mercado, concatenación o dispersión fabril, etc., procede a una remodelación "desde arriba" del territorio. Así, la región, en Rusia, forma un con

Fig. 58 - Principios de división regional en la URSS:

les 47 supersovnarkhoz de' 1962

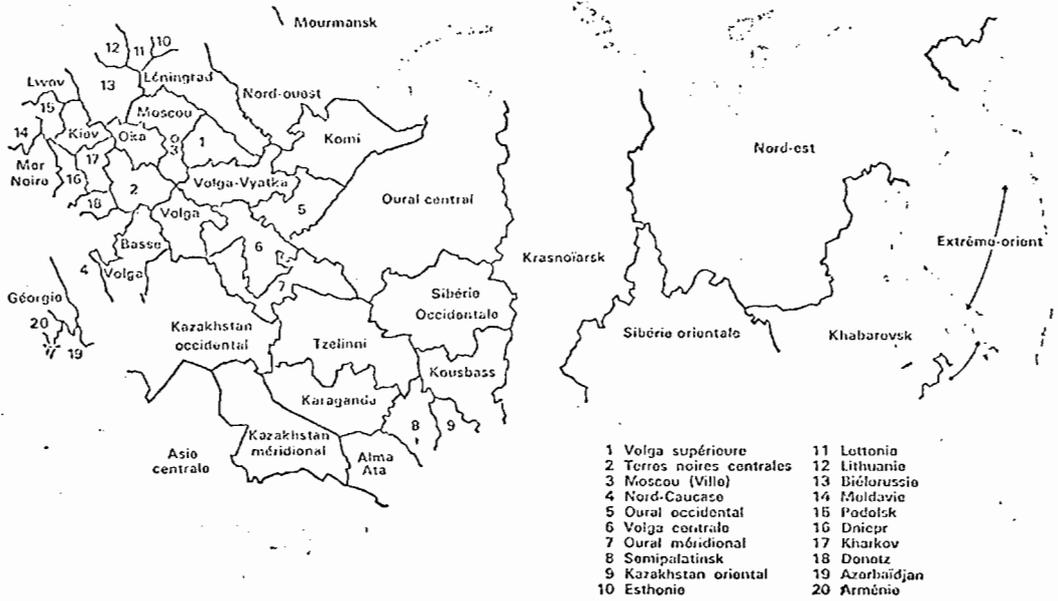
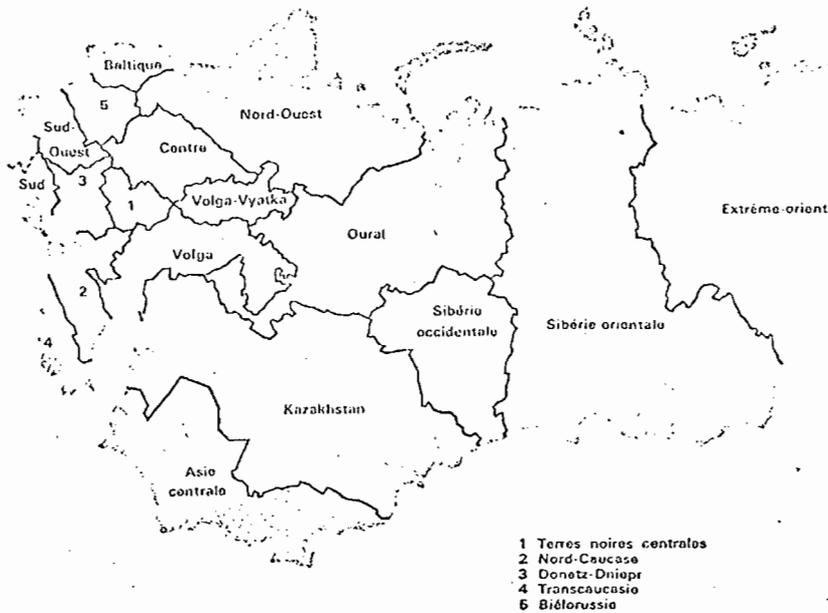


Fig. 59 - La nueva política regional en la URSS:

les 17 grandes régions économiques



(fuente: Labasse J., L'organisation de l'espace).-

10

junto económico completo y especializado, funcionalmente integrado en la Nación. Se prepara a la región de modo de obtener un conjunto armónico y cohesionado, de intereses económicos y de unidad cultural, al que se dota de determinada función en la red nacional total. Claro está, como discierne Bernard Kayser, que, al asignar a las regiones ciertos objetivos funcionales, los mismos, por lógica, se dan en ciertos renglones de mayor importancia, en tanto que, en líneas generales, el territorio alimenta un sinnúmero de otras ocupaciones y producciones menos prioritarias, como medio natural para su autoabastecimiento en las mismas (caso de cualquier área de mercado natural), con lo que, evidentemente, la red regional así "construida" por el poder soviético, tiene una "malla muy ancha".

Kayser glosa a Alampiev, teórico del regionalismo ruso, quien manifiesta: "Gracias a la economía planificada, se ha creado, por primera vez en la historia, la posibilidad de establecer los procesos de formación y de desarrollo de las regiones, bajo el control de la sociedad... e intervenir conscientemente en estos procesos". Es decir, no es ya la fuerza del medio y el entrecruzamiento de las acciones de los hombres, aún las irracionales, quienes modelan la región, sino que la misma es producto de un "diktat" del poder político. En esta, como en otras cosas, tal vez exista más presunción, producto, al fin y al cabo, de una política aún joven (cincuenta años?), que genialidad. Recordemos a Vidal de la Blache, cuando nos decía que la mejor forma de triunfar sobre la Naturaleza es, luego de entenderla, seguirla, a fin de mejor orientarla hacia la satisfacción más adecuada de nuestros intereses.

Se trata, en suma, de la creación de amplias regiones, con base en determinadas producciones de alto nivel e importancia económica y estratégica, y, procurando, en todo caso, la armónica expansión de las mismas. Es decir, más bien se opta *por el*

1 crecimiento balanceado. No obstante, las "ciegas fuerzas" de la naturaleza y de la economía humana, burlan este propósito, Como nos informa Pierre George: "El estado socialista se encuentra, de esta manera, enfrentado, cada día, con difíciles problemas geográficos: la necesidad de una rentabilidad de las inversiones a corto plazo no puede menos de provocar un movimiento de concentración que no siempre consigue equilibrar los resultados de una política de valoración integral y de reducción de las disparidades espaciales".

La búsqueda de un equilibrio interregional no impide que los teóricos rusos adviertan el papel de la polarización. Así, Alampiev resume: "La división económica regional debe basarse en el estudio de la formación objetiva de los conjuntos o complejos económicos territoriales. La región debe contar con suficientes recursos potenciales y un desarrollo actual que permita en el futuro una existencia relativamente autónoma, sin llegar al aislamiento. La especialización es el núcleo, alrededor del cual se desarrolla el complejo económico. Los núcleos regionales son como los "huesos" de las regiones, jugando un papel principal en la integración".

Y el polaco K.Dziewonsky, para quien la región es, sobre todo, "un complejo socio-económico, principalmente de producción, que se desarrolla a través del tiempo y encuentra su expresión final en el carácter del desenvolvimiento y la utilización de la tierra en un área determinada", admite la existencia de regiones especializadas y regiones funcionales o de lazos internos profundos (nodal), según lo afirma Bassols Battalla.

En otra parte de este trabajo analizamos la similitud, a grandes rasgos, de las teorías de la polarización (de F. Perroux), con las del desarrollo desequilibrado (de A.Hirschmann y P.Streeten), y similares ideas del soviético Kozlovskii

2 y el polaco Oskar Lange. La admisión de los desequilibrios motores es vital para comprender el valor de la concentración, creadora de procesos económicos.

Según George y Kayser, la organización del territorio se ha llevado a cabo, en los países de economía colectivista, con mejores bases en Checoslovaquia. En 1960 se establecieron 10 nuevas regiones económicas, englobando 108 distritos, procurando la identificación de "unidades de desarrollo", articuladas en el conjunto nacional, en las que se instalarían los polos de crecimiento. Se admitió la especialización del espacio, como factor de máxima productividad del mismo, y se admitió el papel de la ciudad como centro-núcleo (M. Strida), inclusive designando para tal rol a ciudades nuevas cuyo futuro se entendía promisorio.

A su vez, el caso de Polonia resulta ilustrativo acerca de la aplicación de una filosofía determinada al problema del desarrollo. En este país, tomando en cuenta su cosmovisión que los impulsa a procurar el equilibrio entre sectores y regiones, se prefirió optar por un crecimiento balanceado antes que por los desequilibrios creadores que su máximo teórico, Oskar Lange, admite. De tal suerte, no han podido aprovecharse plenamente las ventajas de la concentración en los polos ya desarrollados. Parece ser -al menos, tal es la afirmación de los propios interesados- que las desigualdades regionales, con tal política, han menguado un tanto, no obstante lo cual aún subsisten: la diferencia de ingresos entre un obrero de Varsovia y otro de Byalistok es de 2 y media veces.

El caso de Polonia es singular en Europa. Ubicada a medio camino entre la Europa Central y la Oriental, integrada casi totalmente por una población fuertemente católica, esto es, occidentalista antes que de influjo oriental, las constantes invasiones y particiones de que fué objeto, le impidieron un crecimiento autónomo durante siglos -salvo ciertos momentos de

3

esplendor, abatidos por la agresión eslava o germánica, según el caso, y a veces por ambas de consuno, al par que determinaron las tendencias socioeconómicas de sus regiones componentes. Así, las provincias occidentales polacas, absorbidas en el siglo pasado por Alemania, tuvieron más oportunidad de desarrollo industrial que el resto del país, ocupado o "protegido" por rusos o austro-húngaros. Especialmente, los alemanes procuraron aprovechar plenamente los ricos yacimientos carboníferos de la Alta Silesia. En cuanto al imperio Austro-Húngaro, consideró las tierras de Galitzia como elementos de transacción mercantil (la posesión de tierras era signo de "status" en el aristocrático imperio). La tierra estaba dividida en pequeñas parcelas y sumamente poblada para lograr rendimientos eficaces de la agricultura. Finalmente, la zona oriental pugnaba por compensar con "exportaciones" a Rusia las exacciones de ésta, aunque tropezaba con la fuerte competencia de la agricultura extensiva de las estepas, apta en cereales y otros alimentos.

Hacia 1939, Polonia era fundamentalmente un país agrario, y el 60% de su población estaba asignada a los trabajos rurales. A su vez, la agricultura aportaba el 45% de la renta nacional, y la industria el 30%, limitándose a explotaciones carbonífera, petrolífera y de metales no ferrosos, hallándose en manos de capitales extranjeros la mayor parte de las mismas (52% de la siderurgia, y minería, 87% del petróleo, 66% de la electrotecnia, 40% de las demás industrias pesadas). Durante la guerra, el país perdió 6 millones de hombres y su renta nacional se redujo seis veces. A la vez, la devastación casi total del país, proveía la gran preocupación de la reconstrucción, la cual, para eliminar aprensiones, debía ser lo más balanceada posible.

En 1945, terminada la guerra, Polonia se convierte al socialismo: el Estado confisca 3.397 empresas "claves" de la

Cuadro N° 6 - La estructura espacial de la economía nacional en Polonia - 1958.-

Condados (Voivodias)	Ing. Nac. per capita (miles de zlotys)	Producción industrial en % del Ing.N.	Producción industrial per capita (miles zl.)	Salario medio an. empleados (miles zl)	Consumo anual del ing.pers. per cap. (miles zl.)
<i>Pologne</i>	11.2	48.5	5.4	19.9	8.0
Villes de					
Varsovie	19.0	63	11.9	21.7	8.8*
Łódź	18.8	80	15.1	17.3	7.7*
Cracovie	17.9	72	12.9	21.5	7.5*
Poznań	17.2	76	13.0	19.3	8.2*
Katowice	15.5	68	10.6	24.3	9.8
Wrocław	13.8	72	9.9	20.5	8.7*
Opole	13.2	52	6.8	17.1	8.6
Gdańsk	12.4	49	6.1	20.0	8.8
Bydgoszcz	11.4	44	5.0	17.9	8.0
Wrocław	11.3	50	5.7	19.2	8.7*
Zielona Góra	11.2	42	4.7	16.5	7.8
Szczecin	10.8	39	4.2	19.4	8.9
Poznań	9.9	34	3.4	16.4	8.2*
Łódź	9.1	43	3.9	16.3	7.7*
Koszalin	9.1	29	2.6	16.5	7.9
Cracovie	9.0	40	3.6	19.4	7.5*
Lublin	8.9	24	2.1	17.3	6.8
Olsztyn	8.8	25	2.2	15.0	7.5
Kielce	8.6	42	3.6	19.0	6.2
Rzeszów	8.6	34	2.9	17.3	6.3
Varsovie	8.2	28	2.3	18.1	8.9*
Białystok	7.3	25	1.8	16.2	6.5

(fuente: Memoires et Documents, Paris, 1965).-

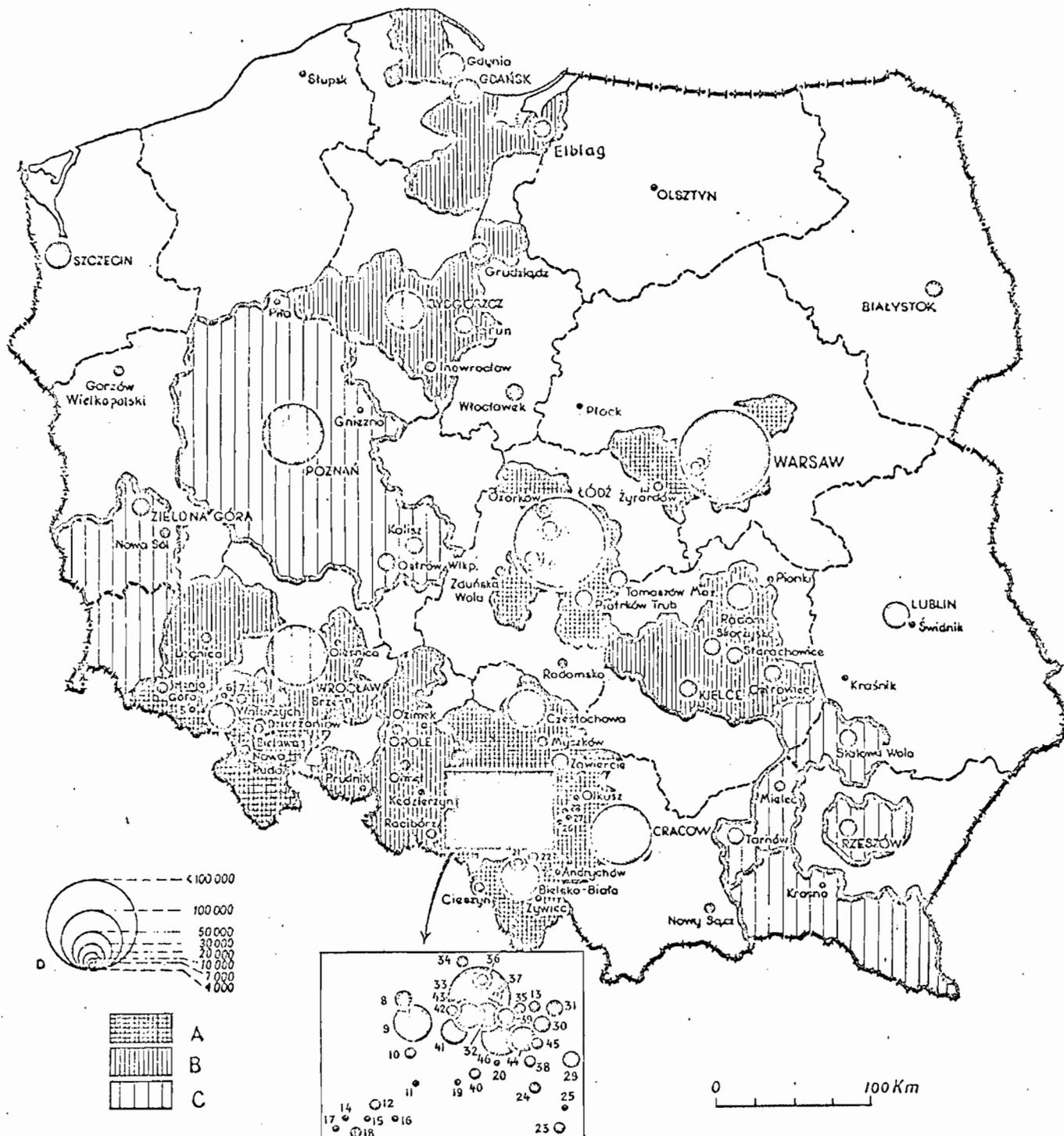
134 grande y mediana industria (explotadas durante parte de la guerra por los alemanes), realiza la reforma agraria, nacionaliza los bancos y monopoliza el comercio exterior, imponiendo una economía planificada autoritariamente desde el máximo nivel estatal.

De 1946 a 1948 se realiza un gran esfuerzo de reconstrucción de la industria. El número de empleos industriales accede a 534.000 (contra 1.409.000 en 1937, o sea 40 obreros cada 1.000 habitantes), produciéndose el mayor incremento en el voivodato de Katowice, en Lodz y en la Baja Silesia. Entre 1950/55 (Plan de Seis Años), se realizan grandes inversiones (107,3 miles de millones de zlotys, que representan, para la industria, el 44,9% del total de inversiones nacionales en tal período), con notoria tendencia hacia la uniformidad de su atribución regional, y el número de empleos trepa al millón de puestos. El mayor énfasis se puso en la industria pesada.

El Plan Quinquenal de 1956/60 acentuó la tendencia al equilibrio interregional, pugnando por la descentralización (vale decir, la creación de polos alternativos de desarrollo en regiones más deprimidas): Durante su curso se procuró la modernización de industrias existentes, la reconversión de viejos distritos, la construcción de nuevas fábricas en zonas periféricas (a distancias mayores de 100 km. de zonas ya desarrolladas (nuevos establecimientos industriales en Cracovia, Oswiecim, Skawina, Andrychow, Kedzierszyn, etc.) A efectos de descongestionar los grandes centros industriales tradicionales se optó por medidas disuasivas: negativa de autorización, si no se referían estrictamente a explotación de yacimientos locales, o si había suficiente capacidad en industrias similares ya existentes, o si no existía un superávit de mano de obra, viviendas, transportes y de infraestructura municipal.

Hacia 1962 los empleos industriales ya habían acreci-

Fig. 60- Distritos y territorios industriales en Polonia:



A)Distritos industriales, B)Territorios industriales, C)Territorios industrializados, D)centros industriales con más de 4.000 personas empleadas en la industria y el artesano (los círculos son proporcionales al número de empleados).-

- 1, Ursus. — 2, Pruszków. — 3, Zgierz. — 4, Pabianice. — 5, Kamienna Góra. — 6, Swiebodzice. — 7, Swidnica. — 8, Łabędy. — 9, Gliwice. — 10, Knurów. — 11, Czerwionka. — 12, Rybnik. — 13, Będzin. — 14, Rydułtowy. — 15, Niedobczyce. — 16, Boguszowice. — 17, Pszów. — 18, Rydlin. — 19, Łaziska. — 20, Kostuchna. — 21, Czechowice. — 22, Brzeszcze. — 23b, Oświęcim. — 24, Łędziny. — 25, Chełmek. — 26, Chrzanów. — 27, Trzebinia. — 28, Siersza. — 29, Jaworzno. — 30, Sosnowiec. — 31, Dąbrowa Grónicza. — 32, Chorzów. — 33, Bytom. — 34, Tarnowskie Góry. — 35, Czeladź. — 36, Piekary Sl. — 37, Brzeziny Sl. — 38, Wesoła. — 39, Sieminaowice. — 40, Mikołów. — 41, Nowy Bytom. — 42, Ruda Sl. — 43, Świętochłowice. — 44, Szopienice. — 45, Mysłowice. — 46, Katowice.

(fuente: Memoires et Documents, París, 1965).-

35 do a 3.273.000 personas, índice de 109 por cada 1000 habitantes. Polonia tenía unos 31 millones de habitantes contra 35 millones en las vísperas de la segunda guerra mundial. Entre 1937 y 1962 se había reconstruido el país, más que duplicado el empleo industrial y aumentado poderosamente el sector industrial: más de nueve veces la producción de energía, 6 veces la de coke, 5 veces la de acero, cemento, ácido sulfúrico. Al mismo tiempo, se produjo una reestructuración industrial, y el advenimiento de industrias modernas (navíos, automóviles, locomotoras eléctricas, televisores y otros artículos durables del hogar, máquinas-herramientas). En cambio se produjeron disminuciones del empleo en las industrias tradicionales (cuero, madera, alimentación, vestido), claro que beneficiadas por la mayor productividad. También fué visible una poderosa concentración industrial a nivel sectorial: En 1937 trabajaban en la industria pequeña (1 a 4 obreros) unas 986.000 personas, el 41% de los empleos industriales totales, en tanto que para 1957 la cifra había decrecido a 247.000, sólo el 8% del empleo industrial.

El problema se da sobre todo a nivel de la agricultura, donde subsisten condiciones de escasa mecanización con una gran población rural (pese a las migraciones, que inclusive coadyuvaron a la congestión de los grandes centros residencial-industriales de Polonia). El 85% de las tierras son cultivadas por los propios campesinos en forma individual. Al tiempo que el superávit poblacional en el campo evita la acentuación de la modernización de su explotación, resta mercados al desenvolvimiento de la industria pesada nacional, y no proporciona suficiente resto de alimentos para el subvenimiento de la población de las ciudades. Polonia sigue siendo fuerte importador de materias primas, y un tercio de su industria guarda notoria dependencia hacia el mercado externo. Al mismo tiempo, el florecimiento de la industria pesada ha obligado a una fuerte dis

Cuadro N° 7 - Personas empleadas en la industria -porcentaje del total de la población polaca- y aquéllas empleadas en fábricas donde el número de obreros no pasa de 200 personas.-

Condados (Vofvodies)	Personas ocupadas				
	en la industr. (% de la pob.)	en fáb.de menos de 200 obreros (% s/ocup.ind.)	(% en los condados de ocup.industr.)		
			1946	1958	1962
Pologne	9,6	25,5	100,0	100,0	100,0
Katowice	23,3	11,6	34,2	25,0	23,2
Wrocław	14,4	24,5	11,7	10,4	10,3
Łódź	13,5	20,0	14,5	11,1	10,5
Opole	11,3	27,3	2,5	3,7	3,7
Cracovie	9,1	25,3	6,3	8,4	8,5
Gdańsk	9,0	34,4	3,1	3,8	4,1
Zielona Góra	8,3	41,7	1,5	2,3	2,5
Bydgoszcz	7,9	34,5	4,5	4,8	4,9
Poznań	7,4	35,2	6,5	6,6	6,7
Kielce	6,7	24,7	3,8	4,4	4,3
Szczecin	6,7	38,1	0,8	1,8	2,0
Varsovie	6,5	33,2	5,0	8,5	9,3
Rzeszów	5,3	34,1	2,3	3,2	3,5
Koszalin	4,4	68,1	0,7	1,1	1,2
Olsztyn	3,7	71,0	0,5	1,2	1,3
Białystok	3,2	50,7	0,5	1,4	1,4
Lublin	3,1	43,4	1,6	2,3	2,6

(fuente: Memoires et Documents, París, 1965.-)

minución (un 40%) de sus saldos exportables de carbón y lignito. En cambio, el desenvolvimiento de aquélla ha permitido al país constituirse en un gran exportador de maquinarias, y también de plantas industriales completas (el 2,1% de las transacciones mundiales en tal materia en 1963, por 586 millones de dólares).

Pese a los esfuerzos por equilibrar la dimensión y posibilidades de las distintas regiones, subsisten disparidades en cuanto a la dotación industrial de las mismas, las que se resuelven en los respectivos rendimientos, y tienen su consecuencia definitiva en el nivel de ingreso, donde se dan importantes disparidades, como lo revela el siguiente cuadro.

En el Plan Quinquenal 1961/65, último comentado por las fuentes a que se ha recurrido (Coloquio geográfico franco-polonés sobre el acondicionamiento del territorio, celebrado en París en Junio 1963, disertaciones de Stanislaw Leszczycki y Jerzy Kostrowicki (89), se programaron nuevas inversiones para equilibrar el desarrollo regional (o sea, en Polonia no existen, por ser un estado colectivista, estímulos fiscales o crediticios a la actividad privada para radicarse en regiones que se desea desenvolver. Allí el problema se ha resuelto efectuando, por parte del Estado, y en forma directa, tales inversiones fabriles o de infraestructura), a saber: grandes complejos en Turoszow y Konin, en torno al lignito de la zona, al aluminio y a una gran dotación de energía; nuevas minas de azufre cerca de Tarnobrzeg, ligadas con complejos químicos; distritos cupríferos nuevos en Lublin, Glogow y Baja Silesia, y una fábrica de cobre en Legnica; nueva gran refinería de petróleo en Plock, basada en el mineral recibido de la URSS, y a su vera plantas petroquímicas y nuevo distrito industrial en el Vístula inferior (usinas químicas especialmente, en Swiecie, Torun y Wloclawdk); desarrollo de minas de hierro de bajo tenor en Klobuk y Czestochowa y desarrollo de nuevas minas en

Lodz; desarrollo de arenas ferríferas en Ilza, modernización de viejas usinas metalúrgicas y químicas en el viejo distrito industrial polaco (Ostrowiec, Kielce, etc.); múltiples realizaciones en materia de desenvolvimiento de la industria carbonífera (Alta Silesia), de la siderurgia, usinas eléctricas en la periferia de Silesia, en Varsovia, Lodz, etc.; aprovechamientos hidroeléctricos en el Solina y el Vístula; construcción de barcos en Gdansk (sobre el Báltico), de automóviles en Varsovia y Lublín, modernización de la industria textil radicada en Lodz, Baja Silesia, Bialystok, de industrias electrotécnicas, ópticas, de materiales de construcción, etc.

En tanto se practica esta política de descentralización industrial interregional, el panorama polaco, a nivel de disparidades regionales, ofrece el siguiente cuadro:

- A) Regiones que sobrepasan en tres veces la media del país (tomando como índice la tasa de industrialización, medida en empleos industriales por cada 1.000 habitantes). Se trata de cuatro principales distritos industriales:
- 1) Alta Silesia y Cracovia
 - 2) Lodz
 - 3) Varsovia
 - 4) Región al pie de los Sudetes.
- B) Regiones que sobrepasan dos veces la media nacional:
- 5) Gdansk
 - 6) Bydgoszcz
 - 7) Wroclaw
 - 8) Opole
 - 9) el viejo distrito industrial polaco.
- C) Regiones que no tienen diferencias de nivel con la media:
- 10) Tarnow y Rzeszow
 - 11) la "Gran Polonia"
 - 12) Zgorzelec y Zelona Gora
 - 13) el pedemonte de los Cárpatos.

D) El resto del país, deprimido en relación al nivel industrial de las anteriores, y predominantemente agrícola.

El mapa que va a continuación, ilustra sobre la radicación de dichas regiones.

E. Unidos de América: Se han practicado en este país, amén de una específica política regional, respecto del Sur, una serie de políticas de índole parcializada, que constituye, cada una en su campo, vitales ejemplos de la aplicación del planeamiento urbano, regional o hidrográfico, encaminado a la revalorización y acondicionamiento del territorio. Tales, el sistema del A.R.A., los conglomerados industriales, el planeamiento urbano para la descongestión de los grandes centros, la extraordinaria experiencia de la T.V.A. De esta última hemos hablado ya en este capítulo, y a la que la antecede en la enumeración nos referiremos en el capítulo siguiente, especialmente dedicado al planeamiento urbano. Aquí, procuraremos una rápida semblanza de la política de reactivación de las regiones meridionales del país, y, al referirnos al A.R.A. y a los parques industriales, podremos pasar a la última parte del presente capítulo, tratando la tercera serie de experiencias-tipo de desarrollo regional en el mundo.

Estados Unidos también tiene su "sur", como ocurre con varios países europeos, y con la propia Europa, cuya parte meridional no tiene el desarrollo del centro ni del norte del continente. Hace treinta y dos años, Roosevelt incitó y avaló un informe del National Emergency Council que describía la extrema situación sumergida de los estados del Sur del país, al punto que parecía estar refiriéndose, antes bien, a algún país asiático, africano o de los más pequeños de Latinoamérica. En 1938, época de tal publicación, el Sur constituía el problema nº 1 de la pujante nación, su estado de subdesarrollo relativo respecto del resto de la misma era extremísimo, e incluso se

Fig. 61 - El Sur de Estados Unidos, región de menor desarrollo:



El sur de Estados Unidos a que se refiere este capítulo abarca los once Estados confederados, además de Kentucky y Oklahoma. Su superficie, de 2.210.000 kms², es casi doble de la de las seis naciones europeas que forman el Mercado Común; su población, 48.802.000 en 1960, es el 27 % de la nacional. La mayor parte del Sur, que se extiende ininterrumpidamente desde las orillas marítimas de Virginia hasta los campos ganaderos de Tejas, goza de una prolongada estación de cultivos y de pluviosidad adecuada.

(fuente: A.Goldschmidt, Ciencia y Tecnología, Rev.de Occidente).-

le podía comparar sin mella con el caso de innúmeros países retrasados. El informe reseñaba los aspectos esenciales de tal estado de subdesarrollo: inmensas riquezas sin explotar; falta de industrias; dependencia del "monocultivo", pues dos tercios de sus ingresos provenían del algodón y el tabaco; carencia de agua; enfermedades endémicas (paludismo); miseria y promiscuidad en las zonas bajas de sus atiborradas ciudades, en las que florecía el sub-empleo; diferencias irritantes en las tarifas de transporte, que acentuaban el predominio del Norte del país; falta de suficientes capitales para la promoción de sus actividades: comprendiendo el 28% de la población del país, el Sur (ver mapa con su composición estadual) poseía en sus Bancos menos del 11% de los fondos circulantes de la Nación (en cajas de ahorros sólo el 6%); elevados intereses eran la consecuencia lógica de la restricción de liquidez y de oportunidades de colocación rentable del dinero; como colofón, el Sur debía buscar en el exterior (norte del país), los capitales que, por desorganización y dependencia de las regiones más prósperas de los Estados Unidos, le estaba vedado poseer en propiedad. Bajos beneficios, y las rentas más bajas del país completaban el cuadro: cuando en 1936 la Nación recaudaba 51,54 dólares por persona en concepto de impuestos, en el Sur apenas podían "exprimirse" u\$s 28,88 per cápita. En 1937 el promedio anual de la renta del sureño se hallaba en los 314 dólares, en tanto la media del país alcanzaba u\$s 604. Lo peor era que, en el Sur, la mayoría de sus habitantes estaba muy por debajo, aún de aquella cifra de renta sumergida: las familias campesinas, en general, llegaban apenas a los u\$s 186 per cápita. aunque, de ellas, los cultivadores de algodón no alcanzaban a 73.-, y los medieros sólo a 38.- dólares por cabeza.

El panorama era tal, que podía afirmarse en 1938 que el Sur era una "colonia" de los Estados Unidos, por su total

0

falta de integración económica y financiera con el resto de la Nación (entendemos por integración una simbiosis de equilibrio creador). El informe preconizó, para alcanzar tal integración, la ayuda federal, único modo de cohesionar las ciegas fuerzas del mercado que habían aparejado tan desolador panorama: obras públicas, crédito agrícola, rectificación de tarifas de transporte, y de aranceles, industrialización...

Se comenzó por atacar los males de la retrasada agricultura sureña: "reforma agraria" (las disposiciones federales sobre arriendos y el acceso al crédito agrícola, permitieron la desaparición de buen número de fincas pequeñas y antieconómicas, siendo el total de fincas de 3.263.000 en 1935 y de sólo 1.572.000 en 1960, en tanto se duplicaba su promedio de superficie. En 25 años habían disminuido en 1.400.000 las granjas en arriendo), apoyo en materia de crédito agrícola, comercialización, detectamiento de mercados, investigación tecnológica, incremento en la productividad, programas de humidificación y mejora de fertilidad de suelos, etc. El regadío, la apertura de carreteras, la electrificación rural, hicieron milagros, al punto que el sur cesó en su tesitura de monocultivo. Los ingresos netos por fincas subieron ocho veces entre 1939 y 1960, llegando al 87% del promedio nacional (es decir, subsiste la disparidad, pero profundamente atenuada, y el impulso de renovación de la región permite preveer, a cierto plazo, la liquidación de las diferencias).

Naturalmente que la institución de la T.V.A. hizo mucho por el Sur. Este posee ahora el 30% de la potencia generadora de energía de la Nación (o sea, el equivalente a su porcentaje de población de la misma). Además, produce más del 30% del petróleo crudo del país y el 78% de su gas natural, habiendo florecido en su ejido, en virtud de la posesión de energía y agua, industrias petroquímicas, electroquímicas, metalúrgicas (especialmente Aluminio), de pulpa y papel, que permi-

tieron el auge industrial de la región. (Es decir, la infraestructura en materia de energía, transporte, agua, etc., permitió que adviniera la industria. A su vez, constituido tal núcleo industrial por aquellos sectores que Ferroux denomina "industrias enteramente nuevas", su impulso reactivador es prodigioso, y a su vera se instalaron, procurando beneficiarse con importantes economías externas -entre las que un excelente mercado rural consumidor de manufacturas no es desdeñable, dada la reactivación del agro sureño y de los ingresos de su población arraigada- una miríada de industrias livianas de artículos de consumo final: textiles, metalúrgicas, automóviles, goma etc.). En 1929 la agricultura había proporcionado el 26% de los ingresos del Sur, en 1961 había bajado al 9%, pese a que, a su vez, había crecido ocho veces desde entonces.

La disparidad fué profundamente atenuada: las rentas personales del Sur eran en 1920 del 57% de las rentas promedio de la Nación, en 1961 habían crecido ya al 76% (no nos olvidemos que, en virtud de su gran concentración y oportunidades, el Norte no se detuvo en ningún momento, tampoco). Con una población del 28% de la nacional, las rentas del Sur alcanzaban en 1955 al 20% de las totales del país, contra 16% en 1929. La mejora económica permitió el mejoramiento cultural: la inversión por alumno era en 1936 en el Sur de la mitad de la cifra promedio de EE.UU., y subió al 70% en 1960.

Como refiere Arthur Goldschmidt (90), a quien hemos seguido en esta reseña, "el progreso económico del Sur se ha dado en puntos aislados", lo cual indica que se eligió un deliberado programa de polarización (la T.V.A. es una muestra de ello) a fin de lograr más rápidos y eficientes resultados. En definitiva, el progreso alcanzado permite advertir la importancia de dos factores: la organización de la economía con criterios modernos y el influjo de la ayuda externa. Es evidente que, para EE.UU. como para Italia -según ha hecho ver sagazmente Marrama-

2

es más fácil lograr bienes intermedios y de infraestructura, así como capitales, que para países enteramente inmersos en el subdesarrollo, en virtud de que, en su propio núcleo nacional existen zonas más adelantadas que les pueden proveer de los mismos, sin trabas ni fronteras arancelarias, (especialmente la tremenda "frontera" del balance de divisas).

Otra experiencia significativa, realizada en EE.UU., es la de la A.R.A. (Administración de Reordenación de Zonas, de la Secretaría de Comercio de los E.Unidos). Creada el 1° de mayo de 1961, institución parcialmente autónoma, orientada y fiscalizada por la Secretaría de Comercio, tiene como finalidad la de canalizar la inversión industrial hacia aquellas regiones y sectores que padecen excesivo desempleo. Puede ejercer su acción tanto en zonas urbanas como en el medio rural, y son condiciones para que un territorio en particular sea atendido, el que padezca una desocupación mayor del 6%, o que el ingreso medio familiar sea una tercera parte del nacional, o que el ingreso agrícola medio sólo alcance a la cuarta parte del promedio del país.

No se establecieron límites para las zonas de reordenación, que, con frecuencia, cubren uno o más límites administrativos de distritos y condados. A dos años de haber iniciado su ejecutoria, se habían designado como zonas de reordenación, y, 1.055 localidades con una población de 36,2 millones de habitantes.

Como elemento fundamental de su acción, la ARA procura crear un sentimiento y deseo de participación en la comunidad local, sujeta al programa de reactivación. A tal fin, estimula la creación de comités locales de reordenación, que son los encargados de elaborar sus propios EDGP (programas generales de desarrollo económico). A su vez, su acción trasciende tanto en la obtención de asistencia técnica para dichas comunidades y las empresas allí radicadas, como en la creación de com

3

diciones proclives al establecimiento o ampliación de las mismas; a través del financiamiento de sus inversiones (para activo fijo, a 25 años de plazo y al 4% de interés anual; para capital de trabajo, a 10 años y al mismo interés); información amplia y fidedigna sobre mercados, tecnología, costos, etc., para posibilitar los planes de las empresas; entrenamiento de su mano de obra; préstamos o subsidios a las comunidades para obras de infraestructura (300 millones de u\$s en 1962). Una dotación de u\$s 375 millones estaba a disposición de la ARA entre 1962 y 1965, para conceder aquéllos financiamientos a empresas, inclusive para la erección de parques industriales, a los que, enseguida, nos referiremos.

Como elemento ilustrativo acerca de los resultados de estos programas, cabe hacer notar los inconvenientes que ;en Estados Unidos! resultan fundamentales: insuficiente capacidad para la confección de los EDGP, que suponen una concienzuda investigación de recursos locales y una clara evaluación de metas y proyección económico-financiera de tales programas a cierto plazo. Tal inconveniente, que en la práctica se traduce por una mayor actuación de empleados oficiales y menor participación de la comunidad, ha aparejado buena dosis de restricción del impulso inicial en gran número de las zonas designadas. Como vemos, no solamente en nuestros países (al decir de los organismos internacionales de crédito) no sabemos hacer planes...

En lo relativo a la implantación de parques, distritos, o conglomerados industriales (vale decir, agrupaciones de industrias, con o sin eslabonamiento entre ellas, de idéntico sector, o complementarios, o sectores diversos, pero, al menos, unificadas por comunes economías externas originadas en la aglomeración), Estados Unidos se distingue por la existencia de gran número de los mismos (unos 302 en 1957, 70% de los cuales se hallaban patrocinados por entidades privadas con propó-

sitos lucrativos), suficientemente dispersos por todo el país.

Tal dispersión parece haber sido influida por consideraciones estratégicas (llamamiento del Presidente Eisenhower en 1951), si bien, es evidente que el alto grado de progreso económico y urbanización de todo el territorio de los Estados Unidos, autoriza a suponer la radicación, a todo lo largo del mismo, de similares iniciativas de modernización.

Como quedó dicho, el 70% de tales distritos están administrados por sociedades privadas lucrativas, un 24% por organizaciones comunales sin propósito de lucro (fundaciones industriales, cámaras de comercio, comisiones de fomento), y el 6% restante por dependencias oficiales, generalmente dependientes del gobierno local (municipios, condados, puertos, aeropuertos).

Los urbanizadores privados buscan, naturalmente un beneficio sustancial por la vía de la venta o alquiler de tierras o fincas o locales industriales, y el alquiler permanente de servicios básicos. Cuando los ferrocarriles se ocupan de tal implantación, persiguen más bien el lucro indirecto, por vía de mayores cargas a transportar. Las comunidades procuran acrecentar las oportunidades de su población, y los municipios también las rentas impositivas, secuelas lógicas de los nudos industriales creados.

Una de las causas que motivó la creación de distritos industriales en los Estados Unidos, particularmente en su N.E. fué la necesidad de descongestionar las atosigadas urbes, y evitar la dura competencia entre empresas y particulares por la escasa tierra disponible. En general, se ha notado la afluencia de sucursales o ampliaciones de firmas ya existentes en los centros tradicionales, o sea grandes firmas, a las que, por otra parte, suelen dirigirse las primeras propagandas al fundarse un distrito industrial.

En general, estas implantaciones han carecido de los estímulos (crediticios, fiscales, etc.) consuetudinariamente otorgados en otros países. Parece ser que el empresario que acude a ellas, lo hace fundamentalmente esperando la existencia de una sólida infraestructura que garantice su ulterior desenvolvimiento.

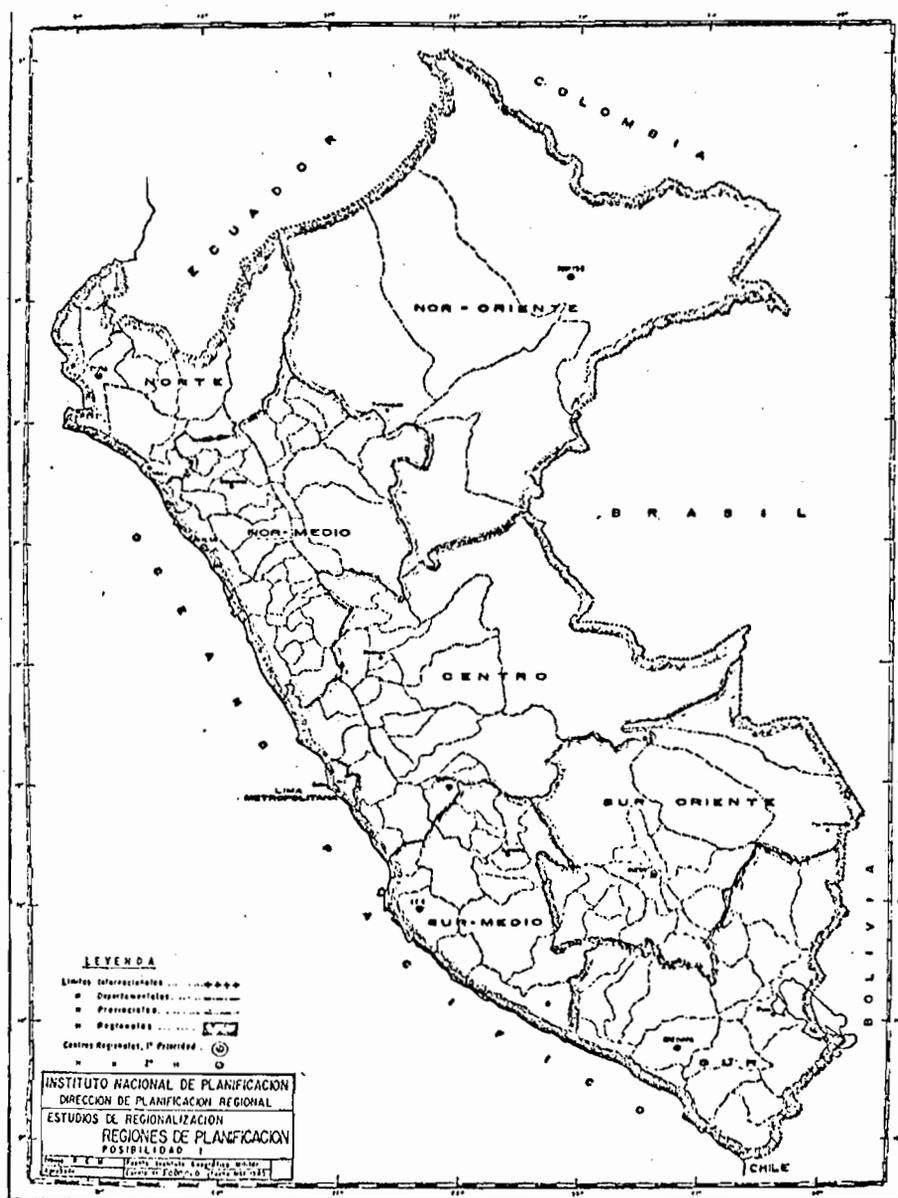
Completando esta parte del presente capítulo, la situación de iniciativas de política regional en Estados Unidos ha cerrado el ciclo abierto con la reseña de las llevadas a cabo en distintos países europeos. Fuera de la variedad de medidas totalizadoras o parciales emprendidas en EE.UU., nada resalta más que las gigantescas proezas de la TVA o de la revalorización del Sur norteamericano.

En Latinoamérica se da, incipientemente, un propósito de acción regional, materializado más bien a través de estudios, aún, que de aplicaciones concretas.

En el Primer Seminario Interamericano sobre la definición de Regiones para la Planificación del Desarrollo, realizado en Canadá en Setiembre de 1967 (91), se trataron varios casos e hipótesis de regionalización en algunos países latinoamericanos, a saber:

Perú: La Dirección de Planificación Regional del Instituto Nacional de Planificación del Perú, publicó en 1965 los resultados de un trabajo de división regional del país, el que había procurado la delimitación de regiones en forma equilibrada, buscando la integración geográfica, económica y cultural de las mismas, su equilibrio demográfico y de recursos, y la articulación de dichas regiones a través de flujos interregionales de personas, bienes e informaciones. En el Seminario se criticó la excesiva heterogeneidad interna de tales regiones, vale decir, no eran estrictamente homogéneas, sin ser perfectamente polarizadas, dado que algunas poseían varios centros

Fig. 62 - Regiones de Planificación en el Perú:



(fuente: S.I.A.P.)

Fig. 63 - Regiones de Planificación en Panamá:

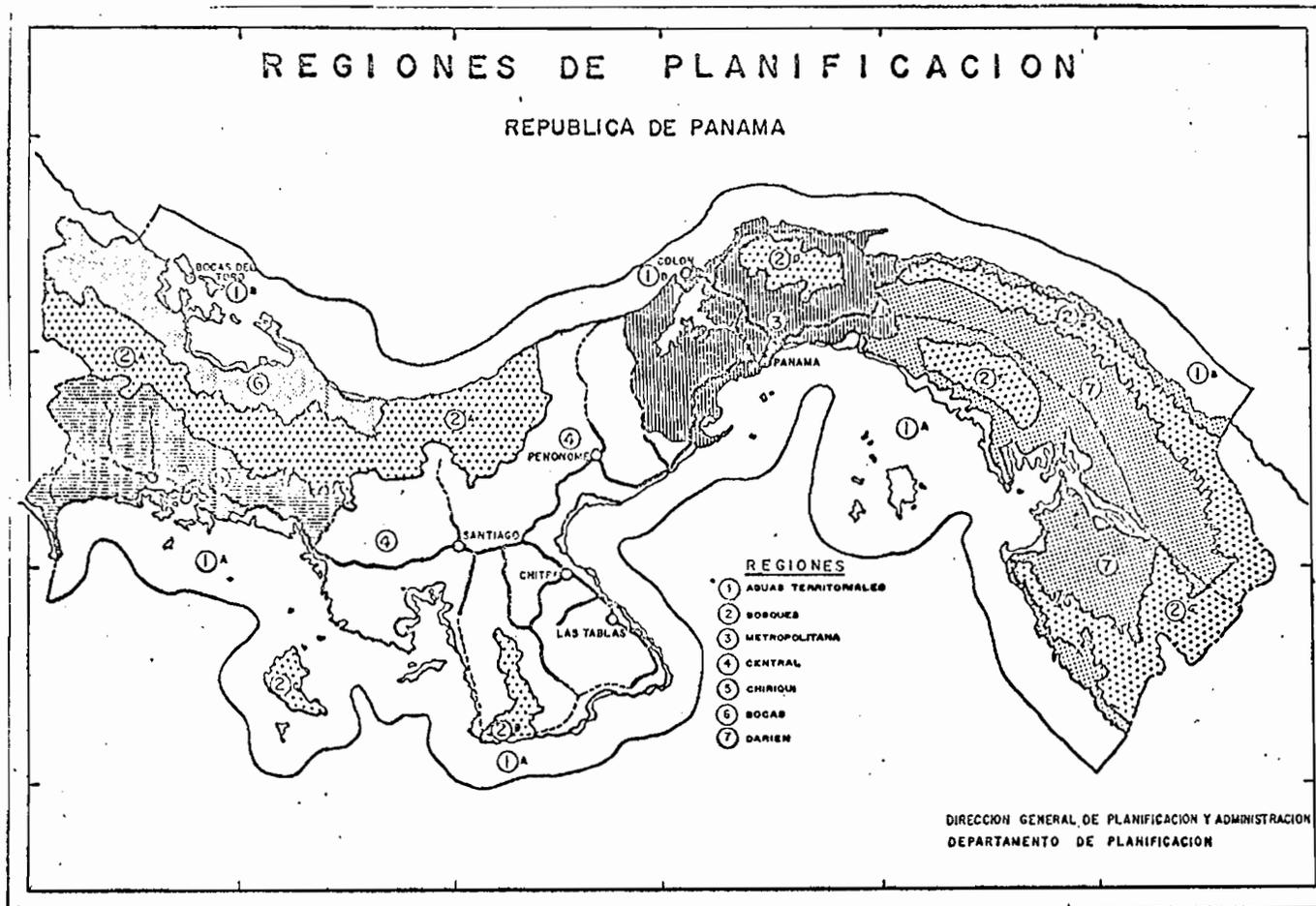
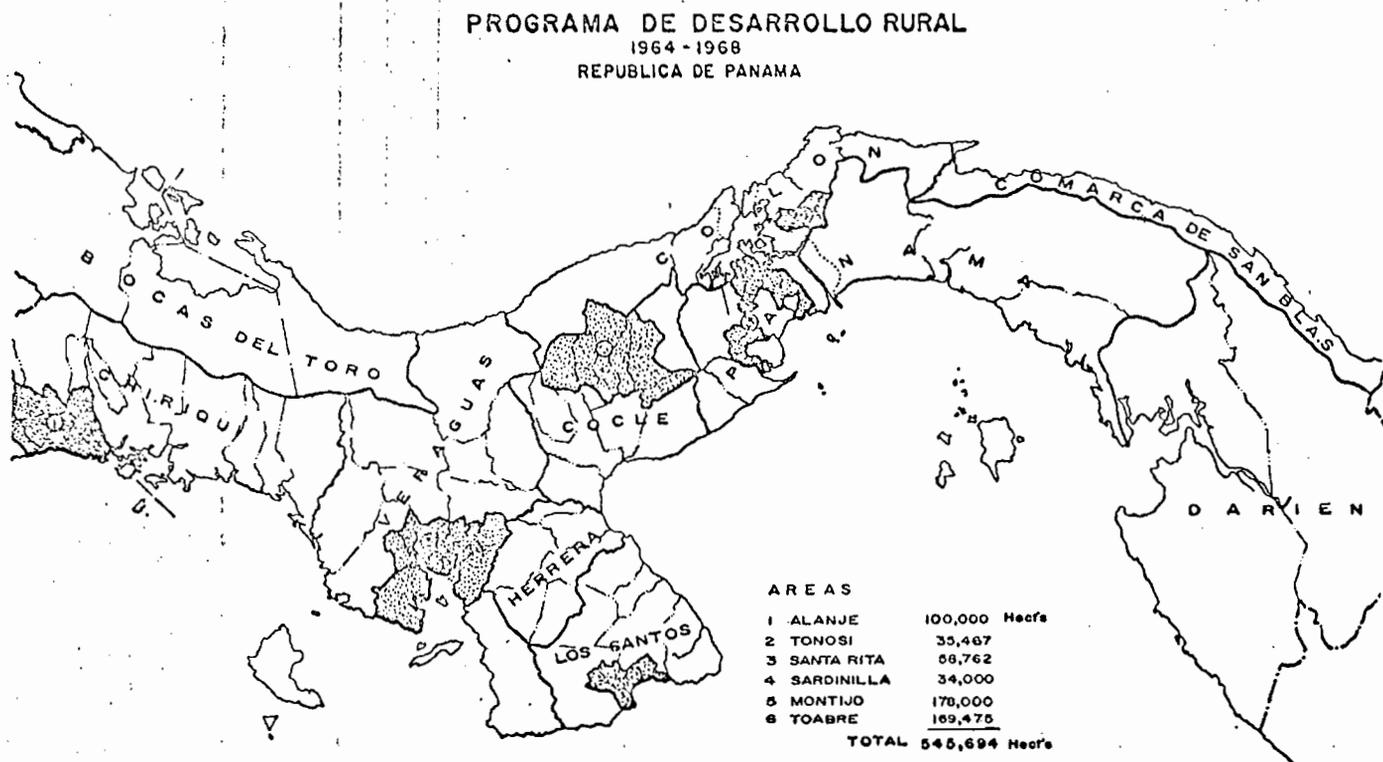
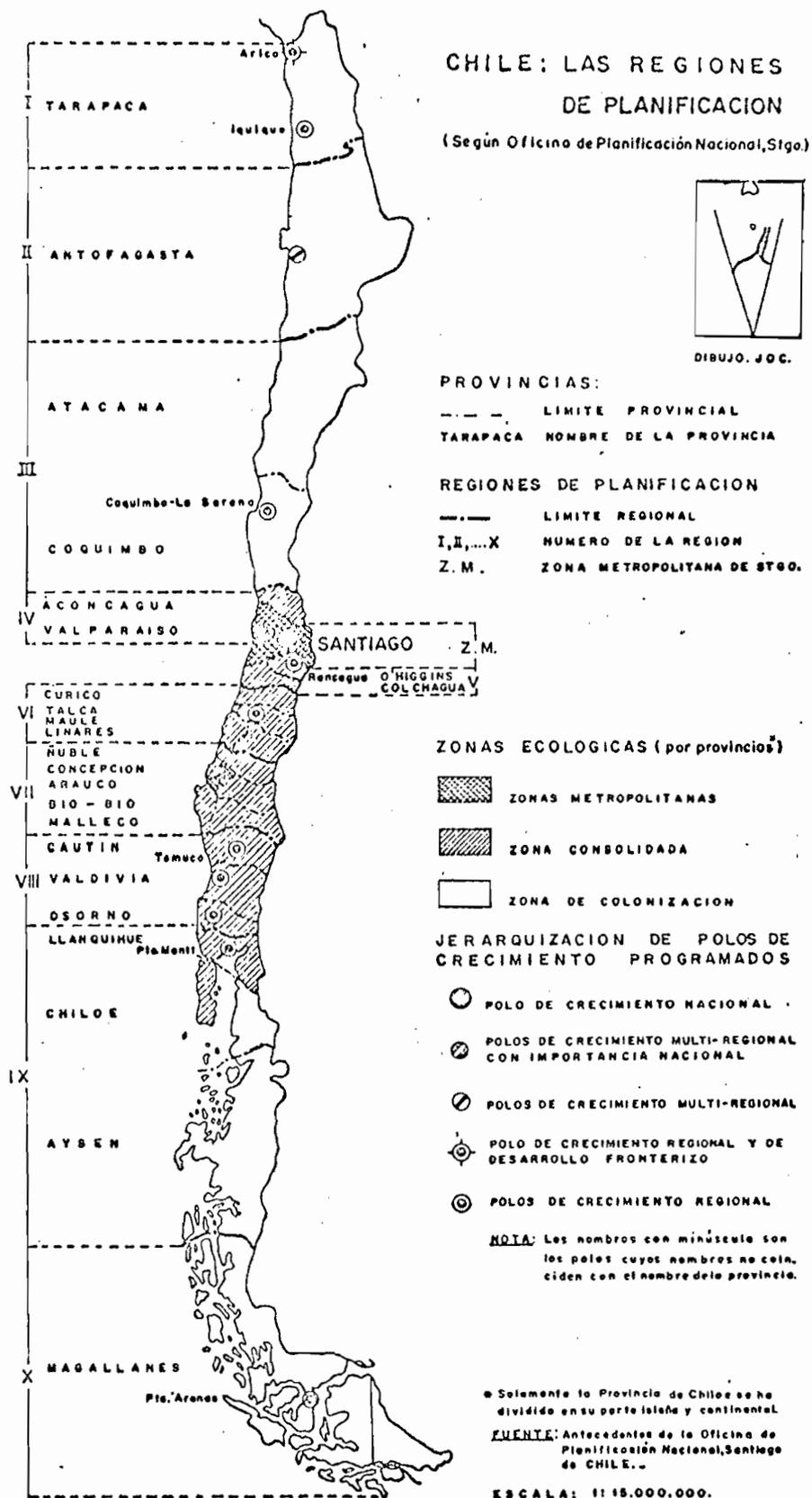


Fig. 64 - Programas de desarrollo regional rural en Panamá:



(fuente: S.E.A.P.)

Fig. 65 - Las regiones de planificación en Chile (fuente: SIAP).-



de atracción, cuyo influjo podía trascender incluso los límites tan artificiosamente trazados. El mapa siguiente ilustra sobre el proyecto.

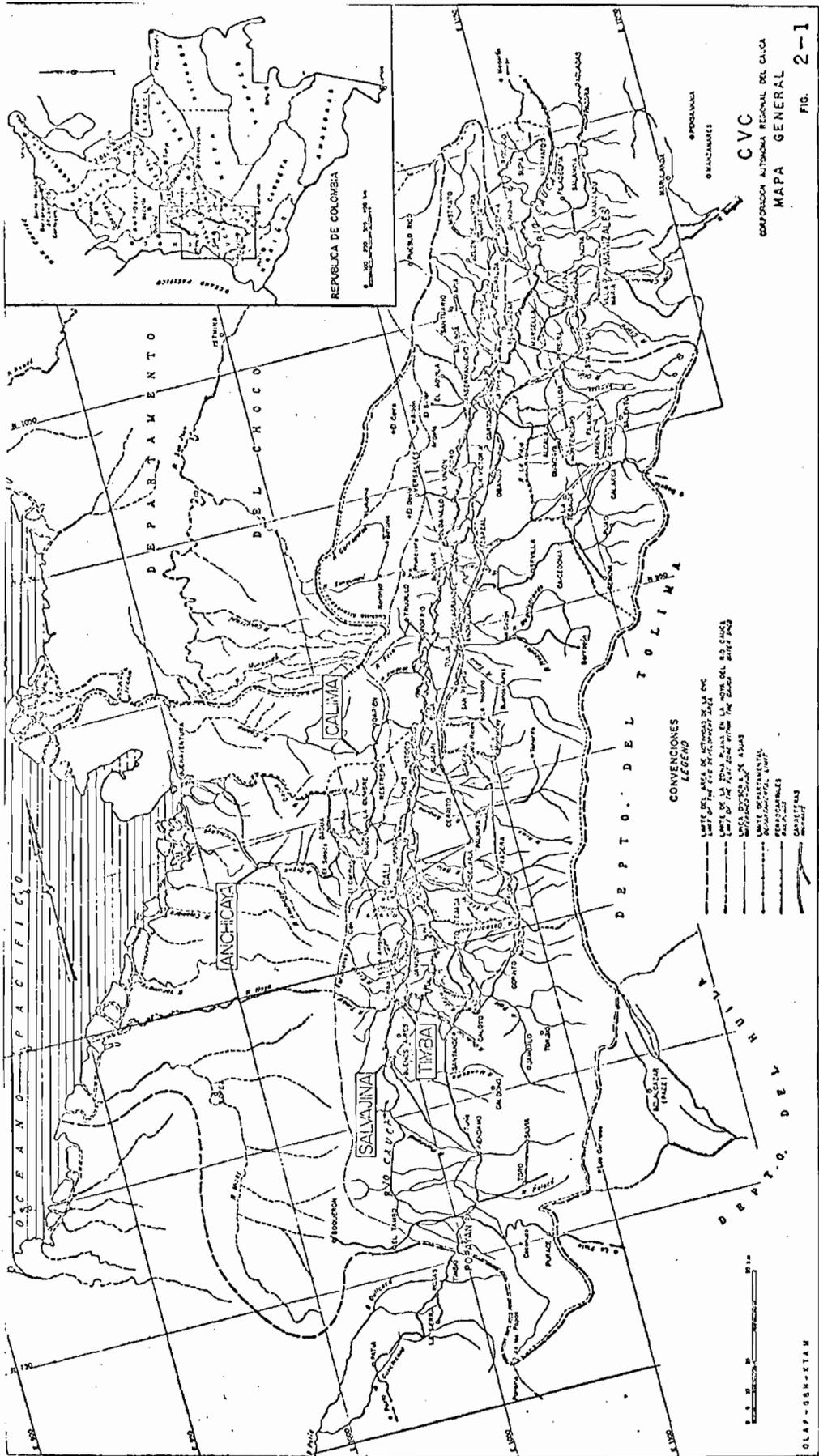
Panamá: En 1963 se dió a publicidad el Programa de Desarrollo Económico y Social, que incluía Programas Regionales que dividían el país en 5 regiones de planificación, y, lo que resulta sumamente novedoso, se definen también como regiones, tanto las aguas jurisdiccionales (cuyo potencial de desarrollo es, así, advertido) y los bosques nacionales. Se trata de las regiones geográficas o naturales, dentro de las cuales se procura instalar programas de microrregionalización, a fin de posibilitar programas parciales, y adecuadamente polarizados. Los dos mapas siguientes, tanto el de las regiones, como el de las microrregiones, ilustran sobre el particular.

Chile: La Oficina de Planificación Nacional ha ideado las siguientes regiones de desarrollo.

Se procuró centrar las regiones en torno de núcleos urbanos tradicionales que ejercieran, funciones de "polos de desarrollo". Se tomó en cuenta, además, el grado de complementación interna y las economías de escala posibles en cada una.

Colombia: En Colombia reviste particular interés como antecedentes la implantación de la Corporación Autónoma Regional del Cauca (CVC), con vigencia sobre parte del territorio del valle o cuenca hidrográfica del río Cauca; solamente su curso alto, las vertientes del Pacífico vecinas a éste y el hinterland subsidiario aledaño. La CVC es un organismo autónomo descentralizado y apolítico, beneficiado con aportes del gobierno nacional y con impuestos especiales sobre la región considerada (caso inverso a los programas de revalorización regional de Europa occidental), que procura el desarrollo de la misma a través de obras de control y aprovechamiento de las aguas, planificación y ejecución de obras de generación hidroeléctrica, de control de inundaciones, de riego y de drenaje, extensión

Fig. 66 - Area de planeamiento y acción de la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca, en Colombia:



(fuente: SIAP)

Fig. 67 y 68 - Regiones de planeamiento y polos de desarrollo urbano en Colombia (fuentes: SIAP, Visión).-



47 agrícola, conservación de suelos y de bosques.

Con 50.000 km2. el valle de Cauca constituye una región homogénea (o casi) de planificación. De todos modos, se critica a la CVC no haber dividido dicha área en sub-distritos para su mejor organización y acondicionamiento ulterior.

En 1969 el presidente Lleras Restrepo propuso al Congreso de Colombia la implantación de una política de planificación regional, a fin de combatir con éxito la disparidad regional del país (tres departamentos, Antioquia, Cundinamarca y Valle, que sólo tienen el 20% de la superficie nacional, generan el 60% del producto total, en tanto otros ocho, Boyacá, Magdalena, Chocó, Cauca, Nariño, Córdoba, Bolívar y Huila, con el 60% de la superficie, coadyuvan al PBI en sólo un 20% del mismo. A su vez, sólo cuatro ciudades: Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, concentran el 73% del valor agregado, el 75% del empleo y el 58% de la población urbana). Se propone el establecimiento de grandes regiones funcionales, con centro en una ciudad que pueda asumir funciones polares en cada una (la primera zona con centro en Barranquilla, la 2a. en Bogotá, la 3a. tendría por polo a Cali, la 4a. a Medellín, no habiéndose aún elegido los centros urbanos que dirigirían las restantes 4 regiones), y el establecimiento de áreas metropolitanas con poblaciones superiores a 300.000 habitantes, con órganos propios de administración, gobierno, y con recursos que les permitan autonomía. De esta manera, a un tiempo, se trasciende de las antiguas jurisdicciones provinciales (o estatales) y municipales, en aras de un desarrollo efectivo y del reconocimiento de la realidad regional, aún de la meramente urbana (o metropolitana).

México: Bassols Batalla reseñó sucesivos intentos de dotar a México de una planeación regional. Desde la clasificación de Manuel Orozco y Berra en 1865, que sirvió de base para una ley que dividió el territorio en 50 departamentos

8

(en la que se habían tomado en cuenta tanto las estructuras geográficas o naturales, como aspectos atinentes a la cultura de la población, su lengua y actividades, etc.) Hasta los intentos mucho más próximos, de Villarreal en 1936 (37 regiones antropogeográficas), Emilio Alanís Patiño en 1946 (344 distritos, 44 regiones y 8 zonas económicas), el esquema de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en 1959 ("Estudio de Planificación de las vías terrestres nacionales"), el de P. Zamora en el mismo año, titulado "Diagnóstico Económico Regional", todos ellos fundamentalmente apoyados en consideraciones geográficas primarias; el estudio del geógrafo ruso Y. Mashbits; en 1961, el análisis de Francisco Quintanar en 1961 sobre las Regiones Económico-Agrícolas de México, etc. A su vez, indicando que, tanto oficialmente como a nivel de investigación particular, dicha clasificación aún está pendiente, Bassols Batalla recomienda planificar por medio de una concreta separación entre tres clases distintas de regiones geoeconómicas: a) zonas económicas o regiones básicas, de primer grado; b) regiones económicas típicas de segundo grado, inmersas en aquéllas; c) regiones económicas internas, de tercer grado, o distritos, dentro de las típicas; d) finalmente, subregiones económicas, dentro de las regiones internas. Determina regiones típicas dentro de los estados de Yucatán, Campeche, Tabasco, Chiapas, Oaxaca y Veracruz (1966).

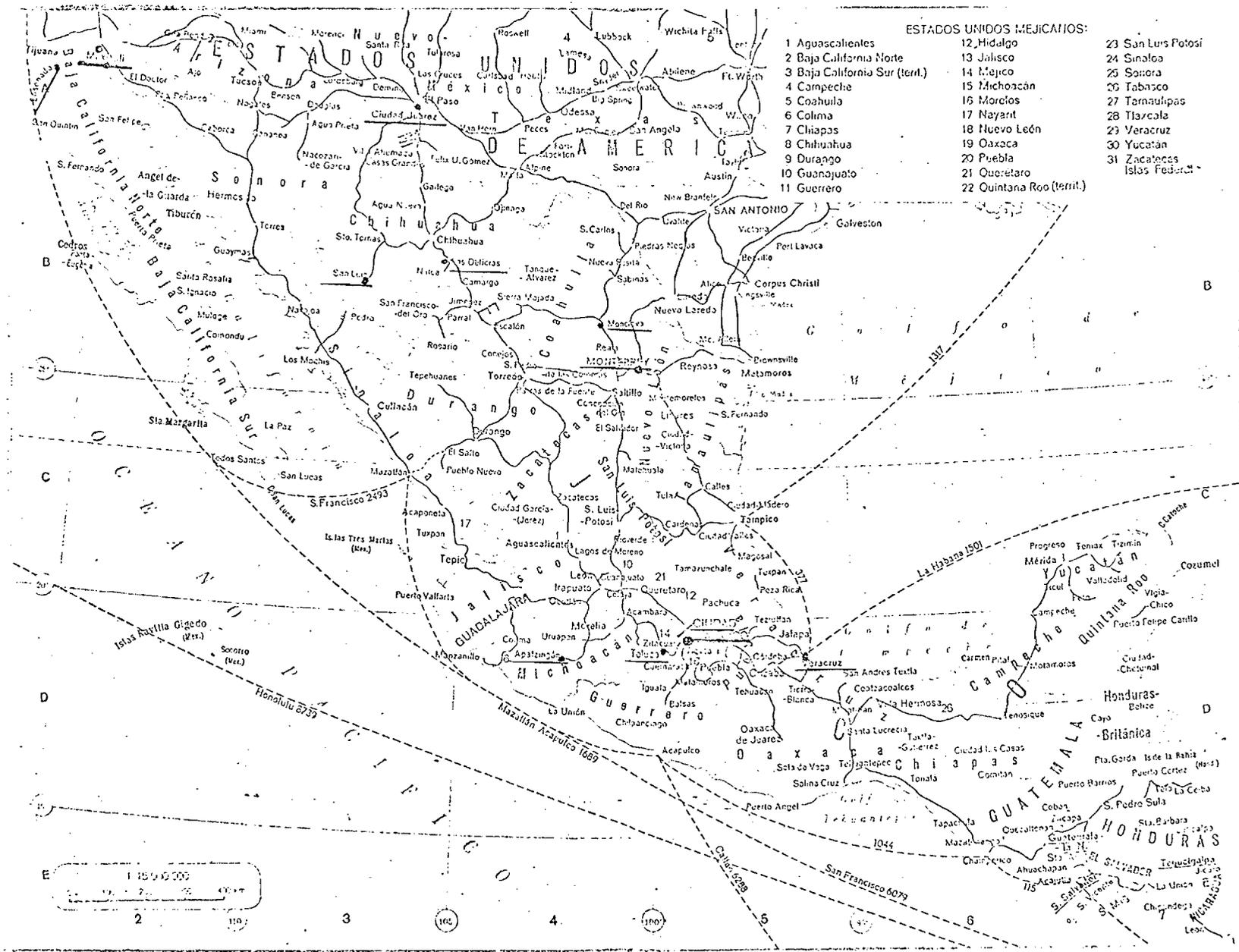
Un trabajo de Eliseo Mendoza Berrueto, de 1968, procura discernir la influencia de distintas metrópolis regionales en el desarrollo económico de México. Si bien no plantea, ni da cuenta, de regionalización "ad hoc" alguna, su análisis de regiones "emergentes", favorecidas por actividades industriales "estratégicas", permiten atisbar cierto tipo de polarización, primera etapa de un estudio de regionalización, del que da cuenta el mapa siguiente, confeccionado de acuerdo a las informaciones contenidas en la aludida investigación.

En un trabajo publicado por la revista mexicana de Comercio Exterior en el año 1969, el C.P. Francisco Alcalá Quintero refiere el caso especialísimo de aplicación de una política de desenvolvimiento regional a un área de frontera, en la situación, aquella, de más de 3.000 km. de extensión, situada entre México y los Estados Unidos. La misma sirve como lugar de pasaje anual a decenas de millones de visitas, ingresando a la balanza mexicana unos 713,5 millones de dólares anuales (cifras de 1968), en concepto de gastos efectuados en su territorio por los turistas norteamericanos (y por mejicanos afincados en EEUU que realizan viajes más o menos periódicos a su país de origen), en tanto se distrae dos tercios de esa suma (450,4 millones de dólares en 1968) en las intensas compras que realizan semanalmente mejicanos afincados en la zona limítrofe, en los almacenes de allende la frontera, estimulados por la mejor presentación de los artículos, su variedad, la presunción de una mejor calidad, y, sobre todo, por el "efecto-demostración" que la riqueza de sus vecinos genera en ellos. México, naturalmente, procura agrandar la brecha entre ambas cifras, estimulando la radicación de industrias en sus áreas norteñas, propiciando para ellas desgravaciones fiscales y subsidios (régimen de zonas y perímetros urbanos libres, que se remonta a 1933, aplicándose inicialmente en Tijuana, Ensenada, Mexicali, Tecate, San Luis Río Colorado, luego en Sonora, extendiéndose paulatinamente a toda la Baja California), y procurando que los habitantes de una región que ha alcanzado intensísimo desarrollo (el ingreso bruto en la Baja California supera en un 40% la media nacional, hay un automóvil cada 9 habitantes, la población se expande a una tasa anual del 9,7%, especialmente favorecida por migraciones internas; en los últimos quince años los establecimientos industriales crecieron en 2,5 veces y el valor de su producción se triplicó, no obstante lo cual la región se distingue más bien por una mayor concentración de población activa y de producto en el sector terciario, con lo que evidencia un cierto carácter "parasitario" respecto del resto del país, si se contempla la legislación de favor que se le dispensa), no olvide sus deberes para con el resto de la comunidad nacional.-

En un orden más afín con nuestro trabajo, la existencia de esa región cuasi-homogénea en la faja fronteriza mexicano-estadounidense, revela

una jerarquía de predominio con centro en el sector de EEUU., que influye sobre las actitudes y la economía del sector mexicano (trasciende más allá aún de la faja, preocupando a toda la política económica del Estado nacional), en la cual el cosmopolitismo social y la liberalidad económica, producen una adhesión a los aprovisionamientos externos -dependientes, por otra parte, de decisiones de los particulares extranjeros, de efectuar visitas y radicaciones de capital en el país de menor desarrollo-, que puede constituir grave factor de distorsión en un real proceso de desarrollo regional.-

En suma, que entendemos que una política de frontera debe procurar la integración de la región extrema con el resto del país al que pertenece, y no constituirse en apéndice -so pretexto de aprovechamiento de ventajas inmediatas- de una comunidad extranjera.-



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS:

- | | | |
|---------------------------------|---------------------------|--------------------|
| 1 Aguascalientes | 12 Hidalgo | 23 San Luis Potosí |
| 2 Baja California Norte | 13 Jalisco | 24 Sinaloa |
| 3 Baja California Sur (territ.) | 14 Méjico | 25 Sonora |
| 4 Campeche | 15 Michoacán | 26 Tabasco |
| 5 Coahuila | 16 Morelos | 27 Tamaulipas |
| 6 Colima | 17 Nayarit | 28 Tlaxcala |
| 7 Chiapas | 18 Nuevo León | 29 Veracruz |
| 8 Chihuahua | 19 Oaxaca | 30 Yucatán |
| 9 Durango | 20 Puebla | 31 Zacatecas |
| 10 Guanajuato | 21 Querétaro | Islas Federales |
| 11 Guerrero | 22 Quintana Roo (territ.) | |

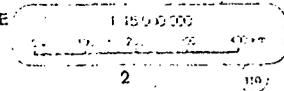


GRAFICO N.º 69 - MEXICO:

CUADRO 87

MEXICO: Ciudades de Altas Tasas de Crecimiento Debido
a Migraciones Netas, 1950-1960

C i u d a d	Población en 1950 (m i l e s)	Población en 1960	Tasa anual de crecimiento	
			Total	Debido a migración neta
Ensenada, B.C.	18.0	42.0	8.0	4.5
Mexicali, B.C.	65.0	175.0	9.1	4.9
Tijuana, B.C.	60.0	152.0	8.7	4.8
Monclova, Coah.	19.0	43.0	5.5	4.2
C. Juárez, Chih.	123.0	262.0	7.2	4.4
Delicias, Chih.	18.0	40.0	7.4	4.3
Apatzingán, Mich.	8.0	20.0	8.0	5.3
San Luis Río Colorado, Son.	4.0	29.0	15.0	10.2

MEXICO: Población y Tasa Anual de Crecimiento de
algunas ciudades, 1940-1960

C i u d a d e s	Tasa anual de crecimiento %			
	Total		Debido a mi- gración Neta	
	1940/50	1950/60	1940/50	1950/60
Grupo 1				
Tecomán, Col.	7.5	7.7	1.7	4.5
Tepic, Nay.	3.3	7.5	0.8	4.2
Mazatán, Sin.	2.6	5.8	0.6	3.0
Navojoa, Son.	4.5	5.5	1.3	1.8
Minatitlán, Ver.	1.9	4.5	0.1	1.7
Grupo 2				
Lagos de Moreno, Jal.	0.5	5.7	-2.8	1.7
Sahuayo, Mich.	1.8	6.9	-2.4	2.3
Atlixco, Pue.	-0.9	6.5	-2.3	3.8
Matehuala, S.L.P.	-1.6	3.4	-4.1	0.9
Toluca, Mer.	2.0	4.1	-0.4	1.2
Arandas, Jal.	2.5	5.9	-1.1	2.6
Grupo 3				
San Francisco del Rincón, Gto.	4.1	1.4	1.1	-2.3
Cananea, Son.	4.8	1.0	0.7	-2.5
Poza Rica, Ver.	11.3	2.7	9.4	-0.9
Zamora, Mich.	5.4	1.8	3.2	-1.8
Hidalgo del Parral, Chich.	2.8	2.6	0.6	-0.9
Chilpancingo, Gro.	3.6	3.5	1.9	-0.4
Iguala, Gro.	4.1	3.2	1.6	-0.1
Uruapan, Mich.	4.2	3.7	1.7	-0.2
San Luis Potosí, S.L.P.	4.5	2.4	2.6	-0.9
Grupo 4				
Distrito Federal	5.4	4.6	3.7	1.5
Chihuahua, Chih.	4.2	5.7	2.0	2.8
Piedras Negras, Coah.	5.5	4.8	2.8	1.7
Durango, Dgo.	5.6	4.7	3.2	1.4
Celaya, Gto.	4.1	5.2	1.2	3.0
Irapuato, Gto.	4.2	5.2	1.2	1.7
León, Gto.	4.9	5.2	2.0	2.2
Guadalajara, Jal.	4.9	6.4	3.0	3.7
Monterrey, N.L.	5.9	6.3	3.6	3.3
Veracruz, Ver.	3.4	3.7	2.3	2.1
Ciudad del Carmen, Camp.	4.1	5.8	1.5	2.0
Ciudad Acuña, Coah.	6.8	5.5	4.0	2.3
Norelia, Mich.	3.6	4.7	2.0	1.7
Tehuacán, Pue.	3.5	3.2	2.6	1.1

CUADRO 98 (conclusión)

Los Mochis, Sin.	5.0	5.6	1.7	1.9
Nogales, Son.	5.5	4.2	3.0	0.8
Villa Hermosa, Tab.	3.2	4.4	1.3	1.6
Ciudad Victoria, Tamps.	4.8	4.6	1.9	1.5
Coatzacoalcos, Ver.	3.8	6.4	2.3	3.6
Grupo 5				
Puebla, Pue.	4.5	2.6	3.6	0.8
Querétaro, Qro.	3.8	3.1	1.7	0.4
Culiacán, Sin.	7.6	5.4	5.0	1.5
Ciudad Obregón, Son.	8.5	7.5	5.1	3.2
Hermosillo, Son.	8.0	7.5	5.1	3.6
Matamoros, Tamps.	9.8	6.7	7.4	2.8
Grupo 6				
Parras de la Fuente, Coah.	1.8	0.6	-1.6	-2.6
Santa Bárbara, Chih.	0.6	0.7	-1.8	-2.8
Acámbaro, Gto.	2.6	1.3	-0.4	-2.3
Pachuca, Hgo.	1.0	1.1	-1.7	-2.2
Fresnillo, Zac.	2.0	1.7	-1.0	-2.2

CUADRO 9a

MEXICO: Población y Tasa Anual de Crecimiento de algunas ciudades, 1940-1960

C i u d a d e s	P o b l a c i ó n		
	1940	1950	1960
	1,000		
Grupo 1	3.3	7.2	16.2
Tecomán, Col.	3.3	7.2	16.2
Tepic y Nay.	17.5	24.6	54.0
Mazatlán, Sin.	32.1	41.8	75.8
Navojoa, Son.	11.0	17.3	30.6
Minatitlán, Ver.	18.5	22.5	35.4
Grupo 2			
Lagos de Moreno, Jal.	12.5	13.2	23.6
Sahuayo, Mich.	10.5	12.5	25.7
Atlixco, Pue.	17.0	15.6	30.6
Matehuala, S.L.P.	16.5	14.1	19.9
Toluca, Mex.	43.4	53.0	77.1
Arandas, Ja.	7.3	9.3	17.1
Grupo 3			
San Francisco del Rincón, Gto.	12.1	18.2	20.1
Cananea, Son.	11.0	17.9	19.7
Poza Rica, Ver.	4.0	14.9	19.6
Zamora, Mich.	15.4	23.4	34.4
Hidalgo del Parral, Chih.	24.2	32.1	41.5
Chilpancingo, Gro.	8.8	12.7	18.0
Iguala, Gro.	12.8	19.4	26.8
Uruapan, Mich.	20.6	31.4	45.8
San Luis Potosí, S.L.P.	77.2	125.7	160.0
Grupo 4			
Distrito Federal	1 584.6	2 900.0	4 707.2
Chihuahua, Chih.	56.8	87.0	150.4
Piedras Negras, Coah.	15.7	27.6	45.0
Durango, Dgo.	33.4	59.4	97.3
Celaya, Gto.	22.8	34.4	58.9
Irapuato, Gto.	32.4	49.4	83.8
León Gto.	74.2	122.7	209.9
Guadalajara, Jal.	229.2	377.0	736.8
Monterrey, N.L.	186.1	333.4	569.9
Veracruz, Ver.	71.7	101.2	144.7
Ciudad del Carmen, Camp.	7.7	11.6	21.2
Ciudad Acuña, Coah.	5.6	11.4	20.0
Morelia, Mich.	44.3	63.2	100.8
Tehuacán, Pue.	16.3	23.2	31.9

CUADRO 9. (conclusión)

Los Mochis, Sin.	12.9	21.6	38.3
Nogales, Son.	13.9	24.5	37.7
Villa Hermosa, Tab.	25.6	35.4	55.4
Ciudad Victoria, Tamps.	19.5	31.8	50.8
Coatzacoalcos, Ver.	13.7	19.5	37.3
Grupo 5			
Puebla, Pue.	138.5	211.3	289.1
Querétaro, Qro.	33.6	49.2	67.7
Culiacán, Sin.	22.0	48.9	85.0
Ciudad Obregón, Son.	12.5	31.0	68.0
Hermosillo, Son.	18.6	43.5	96.0
Matamoros, Tamps.	15.7	45.8	92.3
Grupo 6			
Parras de la Fuente, Coah.	15.6	18.5	19.8
Santa Bárbara, Chih.	13.9	14.9	15.8
Acámbaro, Gto.	17.6	23.0	26.2
Pachuca, Hgo.	53.4	58.7	64.6
Fresnillo, Zac.	24.6	30.0	35.6

c) Sectorialización de la política regional: los parques o conglomerados industriales. Los complejos industriales. Las Corporaciones de Desarrollo:

Hemos analizado hasta ahora tanto políticas referidas a ciertas zonas geográficas de un país, como políticas de desarrollo regional emprendidas globalmente. Para aquilatar en forma integral los diversos cauces de la acción estatal en pro de la reactivación de regiones deprimidas, o bien procurando un equilibrio armónico entre las regiones más y menos avanzadas de su espacio total, nos faltaría considerar aquellas iniciativas de radicación de "porciones urbanas" seleccionadas, específicamente dedicadas al quehacer industrial, que, en virtud de sus efectos de promoción y seguimiento, pueden dotar de impulsos de desarrollo zonas más vastas de un país.

Llámense "distritos industriales", "parques industriales", "conglomerados o conglomeraciones industriales", o bien "ciudades industriales", y hasta "nuevas ciudades", tales centros urbanos de nuevo cuño, producto de la última etapa de la revolución industrial, tienen por objeto, esencialmente, la obtención de economías externas a través de las ventajas que ofrecen: en primer lugar la propia aglomeración, que permite economías de escala a los servicios comunes de infraestructura; luego la localización en sí, que puede dotar de ventajas comparativas al nuevo centro urbano; a continuación el hecho en sí del eslabonamiento entre las distintas actividades que forman la aglomeración, lo cual no siempre se ha tenido en cuenta, y que constituye, bien orientado, un factor fundamental de desarrollo del parque, toda vez que crea un mercado local autónomo para buena parte de los productos de las empresas allí radicadas. Finalmente, estos distritos, al integrar el módulo o núcleo de la nueva ciudad que paulatinamente se va formando en su derredor, van beneficiándose de las ventajas de concentración propias de todo centro urbano.

Cabría, antes de continuar, una distinción entre aquellos parques absorbidos por industrias livianas, y los que se rigen en función de complejos industriales de gran potencialidad; en estos últimos se aplica la noción de "industria motriz" de Francois Perroux, y, si bien son propios de naciones más desarrolladas, la utilización de este arbitrio por parte de los países de menor desarrollo relativo, probablemente sería aún más aconsejable que el de los parques industriales propiamente dichos. Por ejemplo: España ha dotado de polígonos industriales a sus nuevos polos de desarrollo o de promoción, y en ellos se radican preferentemente industrias livianas, a veces sin eslabonamiento alguno entre sí. Pero también este país ha erigido complejos industriales de mayor envergadura, como el petroquímico de Puertollano, cuya dimensión es tan importante como cualquiera de tales polígonos. En el mismo sentido, en una obra tenida en cuenta en la bibliografía de este trabajo, Walter Isard y otros, exploran concienzudamente la perspectiva y costos de instalación de un complejo petroquímico en Puerto Rico, labor de evidentes mayores resultados prácticos que la ingente tarea desarrollada en dicha isla en pro de radicaciones industriales, agrupadas o no en distritos "ad hoc".

Se ha definido al parque industrial como un distrito planificado de tal manera que se garantiza la compatibilidad entre las actividades industriales y la vida y características de la comunidad en que está ubicado. Ello significa que es posible la coexistencia entre un conjunto de industrias (heterogéneo o no), y una aglomeración urbana colindante (o imbricada en el mismo) que pueden integrar servidores y usuarios de aquél conjunto. O bien que, más que posible, tal coexistencia es necesaria, resultante de la implementación del distrito industrial, que, como buena creación humana, no puede darse en el espacio por sí mismo, sin un enraizamiento real con la máxima creación humana: la ciudad. De donde el parque, que puede ser

FIGURA 70 - PARQUES INDUSTRIALES EN EEUU (70a) Oeste de EEUU)
 (fuente: NU, Conglomeraciones Ind.,).-



FIGURA 70- PARQUES INDUSTRIALES EN EEUU (70b)Este de EEUU

)fuente: Conglomeraciones Industriales, N.U.)-

CANADA



51 el origen de la ciudad, o al menos el motivo de la resurrección de ésta, pasa a devenir servidor de la misma.

En general el parque industrial ha sido un recurso de países avanzados, a fin de procurar la reactivación de regiones deprimidas dentro de su ámbito: la primera conglomeración se estableció en 1896 en Trafford Park, Manchester, en suelo inglés, y, desde entonces, el sistema ha sido adoptado gradual y extensamente tanto por Gran Bretaña y otros países europeos, como por Estados Unidos, donde adquirió gran predicamento.

En otras partes de este capítulo hemos dado cuenta de la legislación inglesa e italiana en pro de la radicación de parques industriales. Otro país desarrollado donde los mismos han alcanzado notable difusión es Estados Unidos (92) donde a comienzos de la década de los 60 existían más de 1.000 distritos industriales distribuidos en todo el país, como puede apreciarse por el mapa adjunto.

En la mayoría de los casos (70%) el establecimiento de parques industriales en E. Unidos ha sido realizado por entidades privadas, que perseguían un propósito lucrativo analógico al de quienes urbanizan terrenos para vender lotes con destino a la vivienda, aspecto difundido en nuestro país. Quienes han acudido a aceptar aquella oferta, en la mayoría de los casos sucursales de grandes empresas radicadas en los lugares de gran concentración del país del norte, han tenido en cuenta, fundamentalmente, la existencia de economías externas (infraestructura suficiente) y la ausencia inicial de congestión. No existen, generalmente, estímulos estatales para tales raditaciones, salvo cuando están comprendidas en el programa de la A.R.A., ya reseñado. Sí suele existir el alquiler de los predios, los edificios y aún las máquinas (leasing), lo que favorece la implementación inicial.

Donde los parques industriales han sido organizados directamente por las comunidades (municipios), ha habido in-

7

centivos fiscales, además de la oferta en alquiler de las fábricas (leasing). Los municipios suelen emitir bonos libres de impuesto federal para financiar estas realizaciones, o sea que aquí sí existe cierto estímulo estatal.

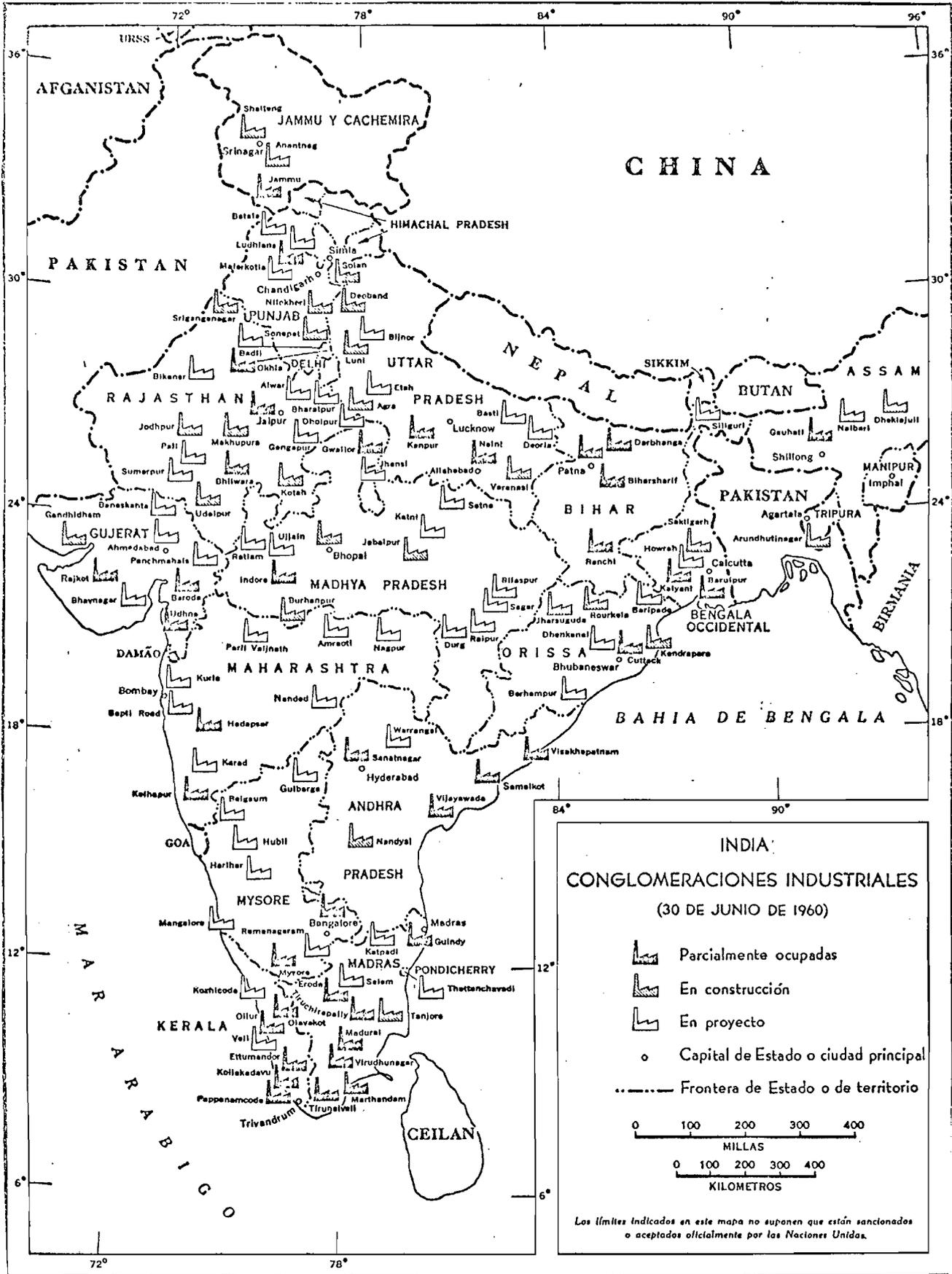
Interesa más para nuestro cometido reseñar las realizaciones de este tipo emprendidas en países subdesarrollados, en los cuales, más que la descongestión de zonas excesivamente concentradas, o un cierto equilibrio territorial, se ha perseguido iniciales propósitos de "despegue" económico, adoptando en forma consciente el método del "desarrollo desequilibrado" para su cumplimentación.

India: El establecimiento de "conglomeraciones" industriales fué aprobado en 1952 y formaba parte del plan quinquenal 1952/56. La planificación y ejecución de este y subsiguientes programas similares se inició, en realidad, hacia 1956. En 1960 funcionaban ya 40 parques industriales, sobre 120 programados.

En el 2º plan quinquenal (1956/60) se destinaron 100 millones de rupias (unos 20 millones u\$s) para este programa, previéndose la erección de dos clase de aglomeraciones: grandes, con un costo de 500.000 a 1 millón de dólares, y más pequeñas, a la mitad del costo total para cada una. Se procuraba con estas implementaciones, la obtención de economías externas y el aprovechamiento de efectos de eslabonamiento por interdependencia entre las plantas a radicarse.

El plan consistía en la ejecución de las obras por cuenta del Estado, las que serían administradas por los gobiernos federales, locales, en tanto se venderían a plazos o alquilarían a las empresas demandantes. En virtud de su tremenda superpoblación, se procuraba también la creación de nuevos nudos urbanos, descongestionando los existentes, o sea que los parques constituirían el núcleo de modernos emplazamientos urbanos futuros.

Fig. 71 - Parques industriales en la India:



(fuente: N.U., Conglomeraciones industriales).-

Además, se procuraba fomentar la industria liviana y pequeña: empresas con 50 o menos obreros por turno, con inversiones propias no excedentes de 500 mil rupias (100.000 u\$s), pero a las que la aglomeración y la modernización de sus equipos dotaría de gran productividad y eficiencia, efecto aumentado por las relaciones de complementariedad que se buscaban entre las distintas industrias de cada parque.

Los préstamos del gobierno central para la compra de terrenos y la edificación son al 4,5% anual y a 20 años de plazo, período aumentado a 30 años para los gastos de desmonte y mejora de tierras y creación de infraestructura. Se subviene (donación) a los gastos por planos y proyectos de construcción. La dotación de capital para el 2° plan (en definitiva de 110 millones de rupias), tenía por objeto financiar la construcción de 90 parques industriales, con 3.600 fábricas y 50.000 obreros.

La mayoría de las conglomeraciones se ha creado en ciudades pequeñas o en sus cercanías: casi la mitad lo está junto a centros que no exceden de 50.000 habitantes, cifra exigua para la densidad poblacional de la India. Predominan las industrias livianas, como quedó dicho: mecánicas, plásticas (en total el 80%), textiles, cerámicas, productos de madera o cuero, alimentos y bebidas. Después de 1960 se crearon conglomerados especiales denominados de tipo "funcional" que consistían en un conjunto de industrias subsidiarias de otra de mayor enjundia radicada en las cercanías, se proyectaron cuatro para montaje de automóviles, tres para máquinas-herramientas, tres para instrumentos de precisión, tres para radios y tres para maquinaria de relojería y relojes. Finalmente, también se previeron aglomerados "auxiliares", establecidos por grandes empresas industriales, públicas y privadas, para fabricar piezas y subconjuntos como contratistas; y en pueblos de población inferior a los 5.000 habitantes, "naves" industriales para artesana-

19 mos. También en las cercanías de institutos de enseñanza superior.

No existen beneficios especiales por la localización en estos parques, salvo el alquiler de las construcciones, lo que disminuye la dotación fija inicial de capital (amén de las ventajas de la concentración y la complementariedad). En cuanto al crédito, los contratos del gobierno y otros estímulos a la empresa (variedad), su régimen no es influido por la radicación de la empresa. Toda nueva empresa con más de 10 obreros, está exenta por 5 años de impuestos a las rentas.

México: El Gobierno central planificó y financió la construcción de tres nuevas "ciudades industriales", a fin de descentralizar la actividad manufacturera, especialmente concentrada en las regiones del Distrito Federal y en Monterrey, amén de estimular la producción local en zonas rurales. La construcción está a cargo de corporación oficiales y el financiamiento de la banca oficial: la Nacional Financiera. Dichas ciudades son:

a) la Ciudad Industrial Bernardino de Sahagún, en el Estado de Hidalgo, a 104 kms. de la Ciudad de México. Se inició en 1953 por parte de la corporación pública Constructora Industrial Irolo y se planificó para 60.000 habitantes, dedicados a actividades industriales subsidiarias de dos grandes industrias estatales de elaboración de vagones, motores y camiones, y una tercera, más adelante, de fabricación de maquinaria textil. La inversión alcanzó los 6 millones de dólares, y los incentivos consisten en la exención del impuesto a la renta por 25 años y del 80% del impuesto sobre los bienes (capitales) por 15 años. La desfavorable ubicación geovial y respecto de mercados proveedores y consumidores, de la nueva ciudad, ha desalentado la radicación en la misma, que no empezó a actuar.

b) la Ciudad Industrial de Irapuato, en el Estado de Guanajuato, a 335 km. de México D.F., iniciada en 1957. Construida por la Comisión Federal de Electricidad. En las inmediaciones de una refinería de petróleo, con amplias dotaciones de energía y combustibles, así como agua, a precios económicos. Consta de 280 has. y tiene 50.000 habitantes.

c) la Zona Industrial Lagunera, en el Estado de Durango, a 1.100 km. de la capital del país, construida por la Comisión Federal de Electricidad, en las inmediaciones de la terminal de un oleoducto. También con amplio suministro de agua, energía y combustibles a bajo precio. Situada cerca de dos centros urbanos de tamaño medio: Torreón con 182.000 habitantes y Gómez Palacios, con 70.000, y con una superficie de 265 has.

Estas dos últimas han comenzado a funcionar en la década del 60, aunque buena parte de su población se mantiene subempleada. Se han vendido las tierras sumamente baratas y a largo plazo. Se conceden privilegios fiscales, y financiamiento para la adquisición de materias primas y la comercialización de los productos. Las industrias establecidas son de los ramos metalúrgico, textil, del calzado, etc., o sea subvienen, las necesidades de mercados rurales locales. Mediante el emplazamiento de un importante complejo automotriz ha adquirido notoriedad Toluca, entanto que nuevas radicaciones textiles y metalúrgicas han permitido el desarrollo de Querétaro y Cuernavaca.

Se estudia y planifica la construcción de nuevos emplazamientos urbano-industriales en San Luis de Potosí, Acapulco, Matamoros y Veracruz.

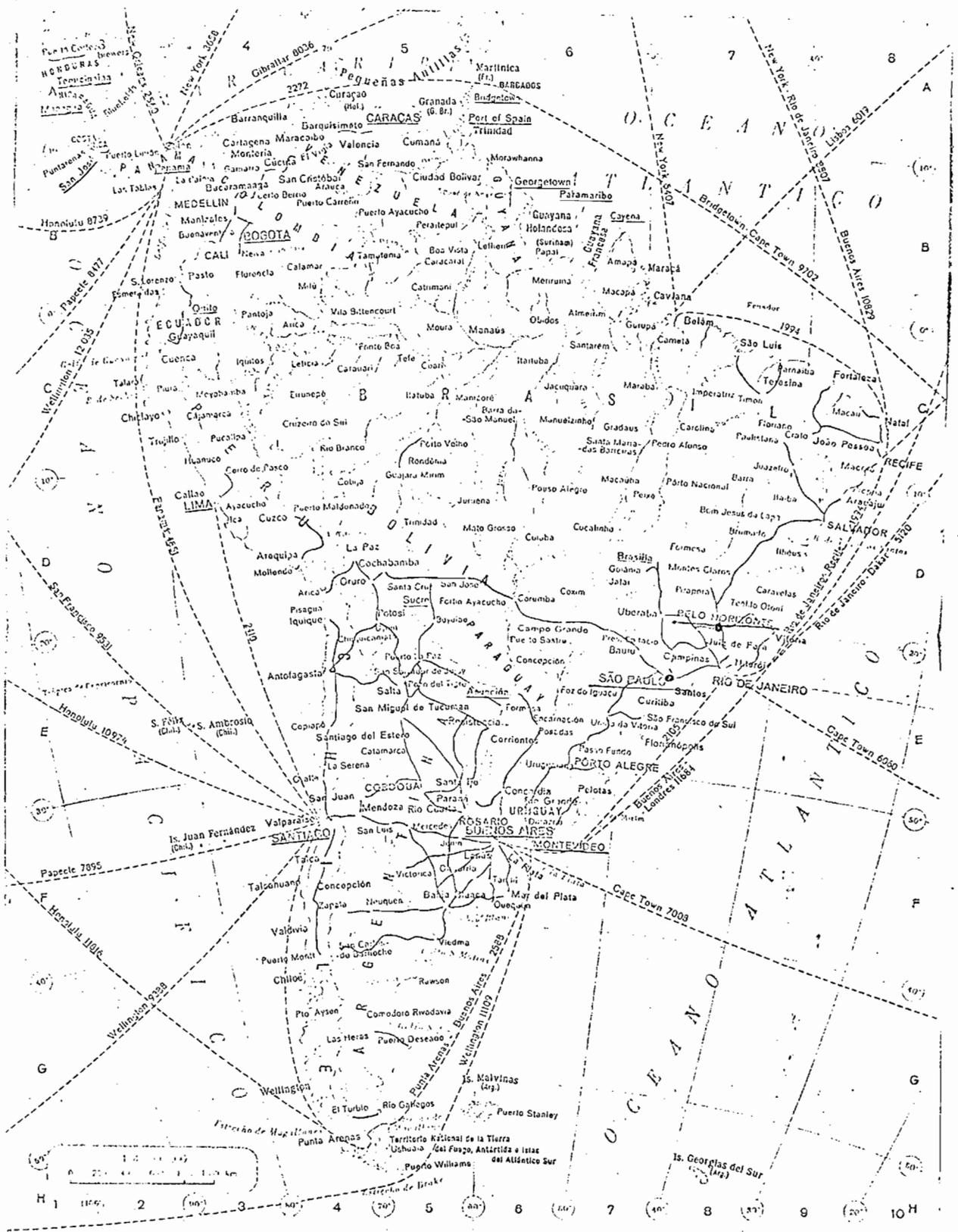
El economista mexicano Genaro González Torres, que visitó nuestro país y brindó conferencias sobre el particular en Marzo de 1970, se refirió a la implantación de parques in-

dustriales en su patria, y específicamente a experiencias en cuya dirección participó, como la de Nuevo León, al N.E. de México. En principio se creó un organismo para evaluar los recursos de la zona (infraestructura, mano de obra calificada, capitales, mercados), sobre cuya base se compiló una guía industrial, que, en sucesivas ediciones, procuró animar a presuntos inversionistas (del país y del extranjero) a instalar sus plantas en el lugar. Posteriormente, aquél ente practicó un análisis de industrias prioritarias, y confeccionó los proyectos de inversión pertinentes (estudios técnicos, de mercado, económicos y de factibilidad financiera), para ofrecerlos a los interesados, de modo que no perdiesen tiempo en tales investigaciones.

Con posterioridad, se erigieron las plantas, también para brindar a los inversionistas la posibilidad de un despegue inmediato. De tal suerte, Nuevo León posee en la actualidad un parque industrial donde funcionan seis plantas, y proyecta acometer la realización de dos nuevos parques, donde la concentración de los servicios y la interdependencia productiva brinde economías externas a sus futuros usuarios.

Brasil: En 1941 se inició la construcción de Contagem, y en 1950 de Santa Luzia, ciudades industriales radicadas en las cercanías de Belo Horizonte, capital del Estado de Minas Gerais, ciudad de 340.000 habitantes. El objeto era la atracción de industrias a zonas específicamente mineras o agrícolas, con un gran cuántum de intercambio: exportación a otros puntos del país de productos sin elaborar, e importación de casi todas las manufacturas requeridas para su subsistencia. También se perseguía la creación de nuevos empleos en zonas deprimidas, de alto potencial migratorio, así como la descongestión del centro urbano de Belo Horizonte. El respectivo estado financió y administra ambos proyectos.

FIGURA Nº 72 - BRASIL:



En ambas ciudades se ofrecen a las empresas solares urbanizados en el parque industrial de cada uno, mediante un alquiler perpetuo con una tarifa simbólica, del 6% anual del valor de la tierra. En 1960 funcionaban ya 42 fábricas, con 12.000 obreros y empleados, y un capital global de 3.000 millones de cruzeiros. La urbanización costó 100 millones de cruzeiros. Existen industrias pesadas (fundiciones de acero, minas, empresas metalúrgicas, montaje de automóviles, de tractores, de vagones y de maquinaria, cemento, petroquímica) y livianas (alimentos en conserva, lácteos, farmacéuticos, productos eléctricos, etc.). Se han construido viviendas para obreros, y servicios comunes de sanidad, restaurante, así como una escuela de oficios en cada ciudad.

El éxito impulsó a planificar nuevos emplazamientos, en el mismo Estado de Minas Gerais: Governador Valadares (20.000 habitantes en 1957) y Uberlandia (35.000 habitantes), a 240 y 475 km., respectivamente, de Belo Horizonte. También existen proyectos similares en el Estado de Bahía, y funciona una aglomeración en Lapa, suburbio de Sao Paulo, desde 1952. En ésta hay unas 40 empresas, y las fábricas se alquilan con opción a compra. La nueva política de ocupación de los espacios vacíos del país (se preconiza la radicación inicial de 10.000 familias en el área amazónica), puede estimular la continuidad de este proceso fundacional.

Existen planes similares en otros países (Puerto Rico, Jamaica, Nigeria, Pakistán, etc.) pero consideramos más ilustrativos los expuestos. En todos los casos, reviste particular importancia, como se ha visto, la dotación inicial de una infraestructura que genere economías externas, apta para inducir a las empresas a localizarse en el parque propuesto. Los efectos de eslabonamiento, como en el caso de la India, o la existencia de un real asentamiento urbano integral, como en

3 México y Brasil, constituyen importantes factores de consideración para la decisión de las empresas interesadas, pues aseguran el mercado de demanda de sus productos. Finalmente, el alquiler de las plantas, caso muy generalizado, tanto en países desarrollados como en los de menor desarrollo relativo, significa un interesante acicate para empresas no muy provistas de capitales para inversiones fijas iniciales y prefieran dedicarlos a su giro ulterior.

Tanto cuando las construcciones han sido realizadas por parte de organismos públicos, como, sobre todo, cuando intervinieron sociedades privadas (caso común en países desarrollados), se procuró realizar edificios modulares, aptos para usos múltiples por parte de industrias livianas. En cambio, en países de menor desarrollo (caso del Brasil) existe un mayor interés por industrias pesadas, o sea consideran a sus ciudades industriales como verdaderos "polos" de crecimiento económico-

El estímulo fiscal o crediticio, entre otros (asistencia técnica, etc.), es importante, pero no fundamental, y no se da en todos los casos, aunque, evidentemente, significa un factor primordial de la decisión de localización por parte de toda empresa privada.

En un enjundioso estudio de las Naciones Unidas, tenido en cuenta para la redacción de estas notas, se ha clasificado a las políticas de industrialización mediante el establecimiento de aglomeraciones "ad hoc", en:

1 - políticas de ubicación y desarrollo basadas en el control indirecto:

las industrias están autorizadas a radicarse en cualquier punto del país, si bien se estimula su radicación en los parques industriales, mediante incentivos crediticios y fiscales, y concesiones en alquiler de predios y/o edificios. Caso de Inglaterra, Italia, México y Brasil.

2 - políticas de ubicación y desarrollo basadas en el control directo:

los planes de nuevas localizaciones deben ser aprobados por el Gobierno Central. La descongestión de Londres y París, por ejemplo, ha obligado a adoptar este tipo de medidas, pero ello no significa que las empresas se radiquen necesariamente en un parque industrial. En España rige también la necesidad de obtención de autorización estatal para localizaciones en lugares distintos de los siete polos creados.

3 - políticas de industrialización basadas en la concesión de incentivos a los inversionistas extranjeros:

es fundamentalmente el caso de Puerto Rico, que debió ingeniar^{se} para atraer empresas norteamericanas, aprovechando su "status" singular.

4 - políticas de industrialización basadas en medidas integradas de asistencia:

el caso de la India, donde se presta particular atención a la existencia de servicios públicos comunes, y al nacimiento de relaciones de interdependencia y complementariedad entre las empresas de cada parque.

El caso de las Corporaciones de Fomento, si bien particular de algunos países, ha coexistido en muchos casos con la instrumentación parques industriales, o bien con la existencia de una política regional integrada y coherente. Como caso cercano al de nuestro país, nos ilustraremos con el de Venezuela:

La Corporación Venezolana de Fomento, entidad semi-autónoma, comprendida en la jurisdicción del Ministerio de Fomento de la economía venezolana, procura la promoción de la empresa privada a través del otorgamiento de asistencia financiera y técnica a industrias cuyo capital oscile entre 200.000 y 1

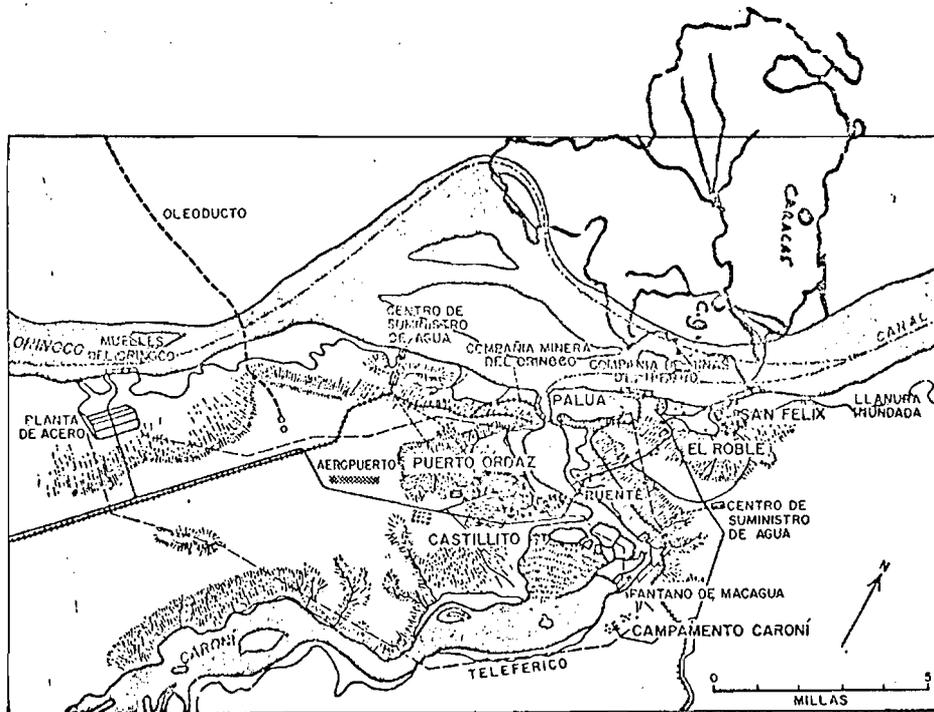
5

millón de bolívares, y que cumplan algunos de los siguientes requisitos: a) ser prioritarias (petroquímica, acero, aluminio), hagan uso intensivo de materias primas agrícolas o mineras, creen oportunidades de trabajo para obreros no calificados, se hallen orientadas a la sustitución de importaciones o creación de nuevas exportaciones, sean competitivas, o bien promuevan la descentralización regional.

La técnica de promoción más generalizada por la CVF es su programa de arrendamiento-compra, por el cual ofrece plantas industriales totalmente equipadas a las firmas nuevas o por ampliarse, construidas según planos y proyectos elaborados de común acuerdo con éstas, alquilándolas por diez años (las maquinarias por ocho), con opción a compra. Entre enero 1962 (iniciación del plan) y mediados de 1963, habían sido beneficiadas 21 empresas, con una inversión total de casi 21 millones de bolívares, 17 de los cuales habían sido proveídos mediante crédito de la CVF, habiéndose creado 785 nuevos empleos.

Pero en Venezuela ha habido otro ejemplo de corporación de fomento, de mucho mayor alcance. Nos referimos a la Corporación Venezolana de Guayana, fundada en 1959, bajo la presidencia de Rómulo Betancourt, y que tuvo por móvil la creación de una nueva ciudad. Ciudad-Guayana (93), a 300 millas de Caracas, en plena selva tropical, a la vera de la encrucijada de los ríos Orinoco y Caroní. A un tiempo, se trata de una epopeya que puede inscribirse entre las propias de una política de "nueva frontera" -con su secuela de estímulo a la participación popular, por medio de la apelación a la intrepidez, la imaginación, la innovación-, y de la salida lógica hacia una solución a mediano plazo de la situación "monocultural" de Venezuela. Estudios realizados demostraron que el país podía emerger de la misma, y, sobre todo, de manera de proporcionar mayor número de empleos a una población en ascenso, irri

Fig. 73 - Ciudad Guayana, en Venezuela:



(fuente: Lloyd Rodwyn, en "La Ciudad", Scientific American).-

tantemente relegada por el actual esquema (la explotación de petróleo permite ostentar al país un alto nivel de ingreso per cápita, pero esto es irreal, dado que la mayor parte de los ingresos son absorbidos por las compañías extranjeras, que no requieren, por otra parte, la alta tasa de ocupación que podría brindar una economía industrial diversificada), si dedicaba los mayores esfuerzos a montar su industria pesada, particularmente con destino a la exportación. Precisamente, se espera que Ciudad Guayana, que podría alcanzar 400.000 habitantes en 1975, proporcione, para ese entonces, el 20% de los ingresos venezolanos en concepto de exportaciones, en mérito a su producción fabril. La misma tiene por antecedente la planta siderúrgica montada por el gobierno mucho antes de la creación de la corporación, y que ha constituido el núcleo esencial de radicación de población.

La nación ha destinado unos dos billones de dólares para las inversiones en la nueva ciudad (aproximadamente la mitad del costo total), y esa cifra constituye el 10% de las inversiones públicas en el período de su erogación(1965-1975). La ciudad ha adquirido una forma de "urbe dispersa", al estilo de Los Angeles, por ejemplo, en virtud, no al deseo de los planificadores precisamente (intervino el Centro Conjunto de Estudios Urbanísticos, del I.T.M.-Massachusets- y de la Universidad de Harvard) sino a las condiciones que los primitivos asentamientos (planta siderúrgica, aldea inicial), habían creado en el terreno elegido para la implantación. Se planificó así un polígono industrial, un centro cívico, un centro cultural, un centro médico y sanitario, los emplazamientos de viviendas, todos ellos núcleos separados, radicados en los lugares más apropiados -por altura, cercanía al río, microclimas, etc.- y enlazados entre sí por una autopista rápida, la Avenida Guayana. Las viviendas se levantaron con apoyo financiero de la Corporación, que creó una caja de préstamos y ahorros. Lo interesante es que la mayor parte del terreno de la ciudad continuará siendo de propiedad pública, dándolo la entidad en

7 arrendamiento, y evitando con ello la especulación, que sólo la beneficiaría a ella. Para el polígono industrial se aplicaron criterios de promoción de parques industriales, proporcionando tierra, créditos para equipamiento, y capacitación técnica de la mano de obra.

El caso perrouxiano de la industria motriz, aplicado generalmente en todo complejo siderúrgico y petroquímico, por ejemplo, ha sido bien caracterizado por Walter Isard, E. Scholler y T. Vietorisz en su "Estudio regional de complejos industriales", elaborado para Puerto Rico.

Se trata de un proyecto de implementación de un complejo de refinación de petróleo, elaboración de fibras sintéticas y petroquímica, en aquella isla, aprovechando el amparo de la legislación que la vincula a EE.UU. como "estado libre asociado", eufemismo que le permite ventajas económicas (en este caso: bajos precios e inexistencia de aranceles para la importación de materias primas, y acceso prioritario al mercado norteamericano) al precio de la enajenación de su libertad de decisión política. El menor costo de la mano de obra portorriqueña, la falta de restricciones cambiarias, el fácil mecanismo de provisión de bienes instrumentales de la metrópoli, hacen el resto, y los productos a elaborar pueden competir en el amplísimo mercado estadounidense.

Un caso análogo al de las corporaciones de desarrollo, si bien su acción se refiere extrínsecamente al plano sectorial, pudiendo o no afectar benéficamente las necesidades de revalorización regional del país considerado, está constituido por las famosas INI, en España, e IRI, en Italia. Digamos unas pocas palabras respecto del primero, cuya función, por otra parte, se asemeja notoriamente a la cumplida por su par del país limítrofe.-

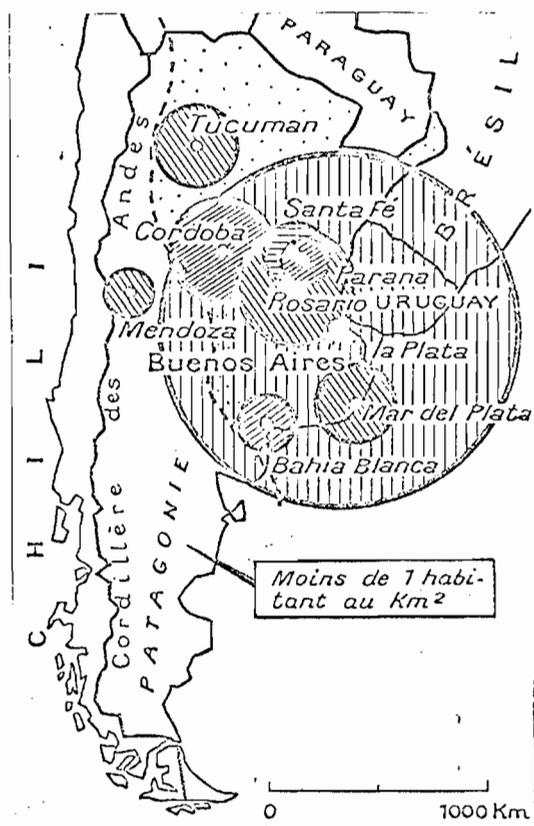
El Instituto Nacional de Industria (INI), de España, se creó hace unas tres décadas, con el fin de asegurar la estabilidad y la independencia de la industria española, en un período de difícil coyuntura político-económica, donde la ayuda externa brillaba por su ausencia. Sus inversiones se concentraron en industrias básicas (energía eléctrica, acero, fertilizantes, combustibles líquidos, etc.), si bien, paulatinamente, el propio proceso acumulativo de concentración industrial y de interdependencia de eslabonamientos interindustriales, le llevó a absorber total o parcialmente a industrias livianas. Hacia 1966, el complejo se evaluaba en unos 1.400 millones de dólares de patrimonio neto, integrado por 70 empresas, donde se ocupaba a 150.000 personas. Sus programas de inversiones para 1967 alcanzaban a los 550 millones de dólares, y la participación de las mismas en el total de la inversión industrial en España en el cuatrienio del Plan (1964-67) trepaba a los 1.700 millones de dólares. El 76% de sus inversiones sigue estando en industrias de base, incluidas las de seguridad, siendo también copartícipe de entidades bancarias. Hacia la fecha antes referida, sus empresas proporcionaban el 19% de la producción siderúrgica del país, el 43% de la electricidad, el 33% de la construcción de buques, el 43% de los productos hidrocarburos, el 53% de los fertilizantes, el 57% de los automóviles y el 60% de la pasta para papel. Actualmente se asiste a una probable reversión del proceso, estimulándose a una mayor participación privada en las empresas administradas por el Instituto, estimándose cumplida a satisfacción la etapa de "despegue" industrial a cargo del Estado.-

CAPITULO 8: EL DESARROLLO REGIONAL EN LA ARGENTINA.

Jean-François Gravier (94), el economista francés que ganó reputación y reconocimiento por su famosa obra "París y el desierto francés", el que, por otra parte, se desempeña como consejero en el Comisariado General del Plan y es miembro de varias organizaciones oficiales y mixtas de desenvolvimiento regional, escribió en un número de 1966 de la revista francesa "Janus" (Nº 13), dedicado a "L'homme et la ville", con el título de "Une nouvelle civilisation urbaine", un agudo artículo cargado de afán prospectivo, en el cual, refiriéndose específicamente al caso argentino, enunció conceptos tan importantes, viniendo de un extranjero, que no resistimos la tentación de incluir totalmente su análisis, con una traducción "ad-hoc", según nuestras modestas posibilidades: "Según tal modo de ver, el caso más dramático es probablemente el de la Argentina, inmensa comarca cinco veces más vasta que la Francia, donde la tercera parte de la población está concentrada en una sola y monstruosa aglomeración, la de Buenos Aires, que sobrepasa actualmente 7 millones de habitantes. Fuera de ella, no existe vida regional sino alrededor de una media docena de centros urbanos, donde los principales son Rosario (670.000 habitantes) y Córdoba (600.000). Lo demás, a pesar de abundantes recursos físicos, a pesar de un clima y una ausencia de relieve muy favorable a la vida económica, a pesar de una amplia fachada marítima, es el desierto casi absoluto: En todas partes menos de 8 habitantes por km². y menos de 1 hab/km². en la Patagonia. A pesar de una estructura política federal, la miseria económica de las provincias las coloca en una dependencia total de la decisión de los burócratas de Buenos Aires. Por otra parte, la capital argentina es, también ella, el asiento de pujantes grupos de interés que, hasta el presente, se han opuesto eficazmente a toda política de planificación territorial para lograr metrópolis de equilibrio. Entretanto, esta capital no posee la irradiación que habría sido dable esperar de su enorme masa hu

FIGURA 74 - LA DISPARIDAD INTERREGIONAL ARGENTINA

(fuente: J.F.Gravier).-



mana; se estima que, faltos de empleo, alrededor de 20.000 especialistas argentinos han debido expatriarse en veinte años. En fin de cuentas, las riquezas naturales y humanas de la nación argentina han sido esterilizadas por una aglomeración que, abusando de su localización portuaria privilegiada, y, sobre todo, de su poder político-financiero, se ha transformado en un organismo monopólico."

El mapa que Gravier adjunta a su "Le cas de l'Argentine" permite aquilatar visualmente la tremenda realidad de nuestro país vacío; así como la distribución de áreas de influencia de la megalópolis y los centros menores, prácticamente englobados en aquélla.

Durante la última década, en que irrumpió en la sociedad argentina, por conducto de su "inteligencia", la preocupación por los problemas y la temática del desarrollo económico-social, se ha polemizado, desde distintos bandos, acerca de si nuestro país se halla inmerso en el mundo desarrollado o en el del subdesarrollo. Mucho se ha escrito sobre el tema, las estadísticas se han multiplicado, sin llegarse a una definición categórica y única, que excluyera la controversia. Pues si bien diversos índices socioeconómicos (particularmente los sociales) dan idea de un avance cultural, educacional, de sanidad, demográfico, etc., que coloca a la Argentina muy por encima de la realidad asiática, africana o aun indoamericana general, también es cierto que, hallándose radicada la mayor parte de la población en la zona de influencia de la metrópoli principal, con condiciones promedio de vida muy superiores a las que rigen en el interior, esta distribución demográfica influye sobre las estadísticas, las "carga", por decir así, denotando diferencias sustanciales que no se dan en todo el territorio, si no solamente en su porción privilegiada. Por su parte, los índices económicos generales, si tomamos en cuenta clasificaciones muy utilizadas, pero ya un poco antiguas, como la de Colin Clark, también ofrecen un panorama alentador. No obstante, sa-

bemos; al menos desde que Perroux ha insistido en ello, que las sociedades industriales modernas fincan su poderío y su dinamismo en industrias "enteramente nuevas", no ya modernas meramente, y no son tales industrias, básicas en el desarrollo, las que "llenen" el sector manufacturero de nuestra estadística. Si a estas reflexiones añadimos que, según una autorizada corriente de opinión, deben revisarse las estadísticas sectoriales, influenciadas por los precios internacionales en el sector agropecuario (menores a los internos) y por los internos en el sector manufacturero (mayores a los internacionales), probablemente, si bien no habrían de invertirse los términos, el ingreso de la industria no duplicaría al del agro y otras actividades primarias en conjunto.

En los últimos tiempos, el profesor Federico Daus ha hecho conocer, en su libro "El desarrollo argentino", de reciente aparición, un cuadro de comparación de situación a distintos niveles económicos y sociales, que parece alentador. Antes de repetir los diagramas, suficientemente ilustrativos por sí mismos, y dando por exactos los mismos en cuanto a representación de las cifras manejadas por el autor, indiquemos que se trata de un ejercicio comparativo para el cual se tomaron dos unidades opuestas, los países desarrollados y los que no lo son, sobre la cual formación de grupos, en sentido estricto, podría disentirse. Para el primero, Daus toma a EEUU, Canadá, R. Unido, Suecia, Luxemburgo, Austria, N.Zelandia, Noruega, Francia, Islandia, Finlandia, Suiza y Alemania Occidental (no vemos clara la exclusión de Bélgica, Países Bajos, Australia; no nos parece necesario incluir a Luxemburgo e Islandia, y pensamos que sería interesante moderar aquel cuadro con la inclusión de Japón e Italia). Para el segundo, elige a Nepal, Birmania, Etiopía, Afganistán, China Continental, Pakistán, India, Bolivia, Haití, Nigeria, Libia, Sudán, Jordania y Corea del Sur. Confesamos que nos hubiera gustado más una comparación estricta con países latinoamericanos, o tal vez la formación de un

v Dimensiones del desarrollo argentino (fuente: F.Daus, op.cit.)
 (A: Argentina, D: países desarrollados, S: países subdesarrollados, B: Brasil, M: México).-

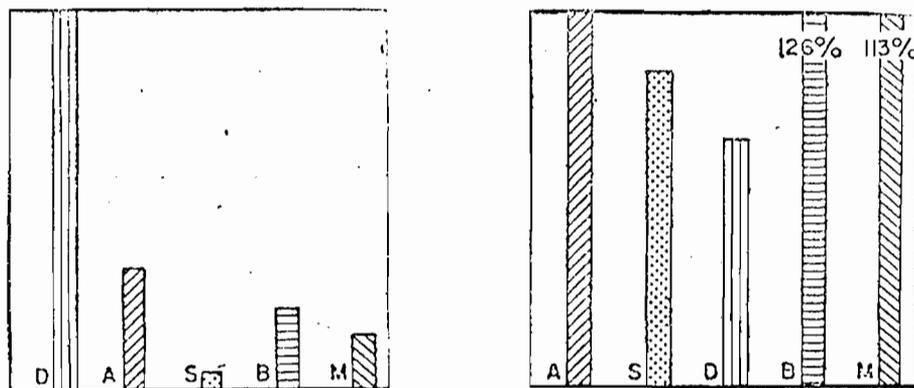


FIG.75-- Producto Bruto p. cápita

Crecimiento anual de la pobl.

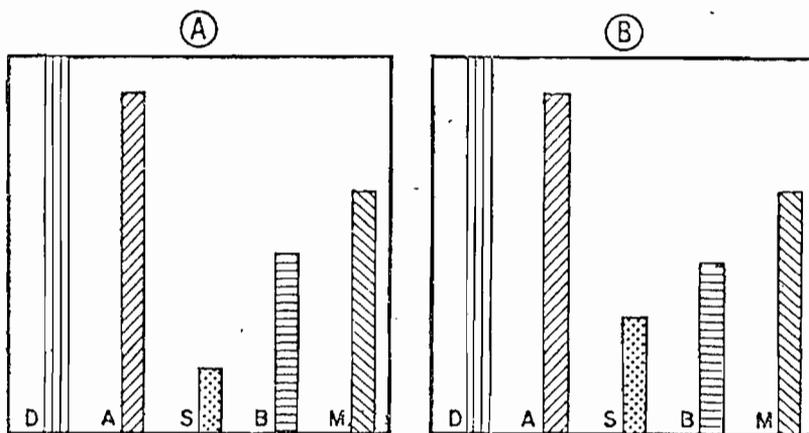


FIG.76--

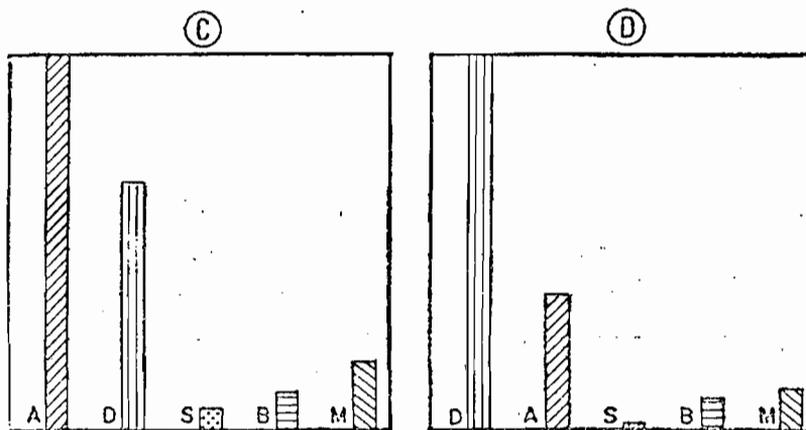
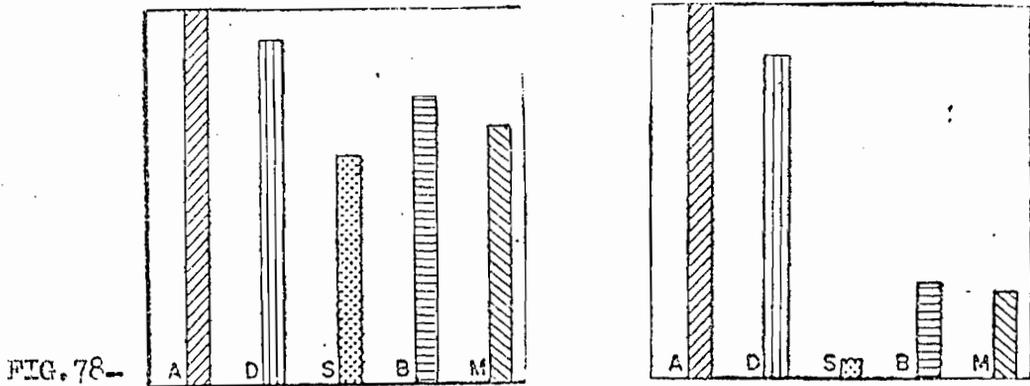


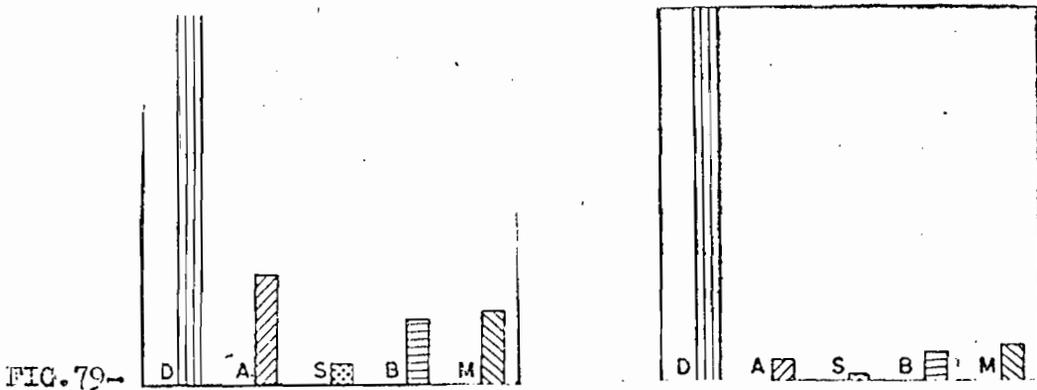
FIG.77--

(A) coeficientes de alfabetismo, (B) concurrancia a escuelas primarias,
 (C) inscripción post-primaria y universitaria, (D) circul.diaria de periódicos.-

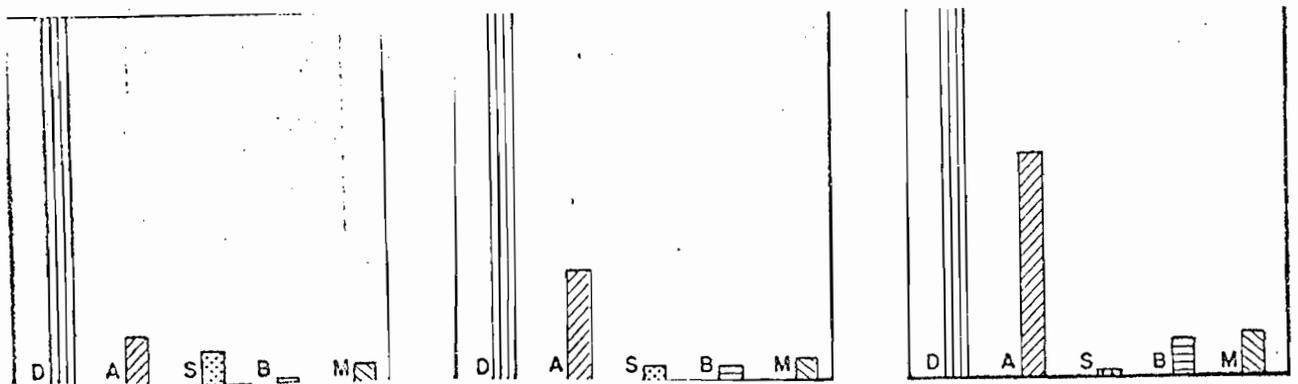
Dimensiones del desarrollo argentino (según F.Daus, op.cit.):
 (A:Argentina, D:países desarrollados, S:países subdesarrollados,
 B:Brasil, M:México.-)



En el primer cuadro se representa el promedio de calorías consumidas diariamente p.c., en el 2º el nº de médicos y dentistas por c/ 100.000 habitantes.-



Gráficos de comparación de la infraestructura energética, el 1º mide el potencial global en millones de kWh p.c., el 2º su consumo en mvh p.c.



Gráficos de comparación de la infraestructura vial: sucesivamente, relación entre la misma y la superficie, entre ella y la población, y, finalmente entre nº de automotores y población del país.-

Dimensiones del desarrollo argentino, según F.Daus (op.cit.)

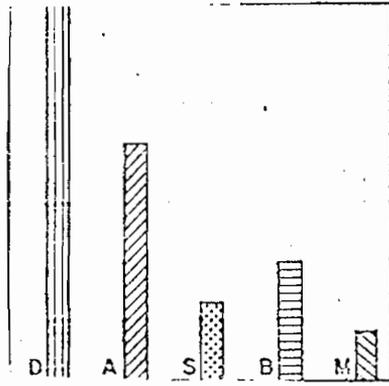


FIG.81-

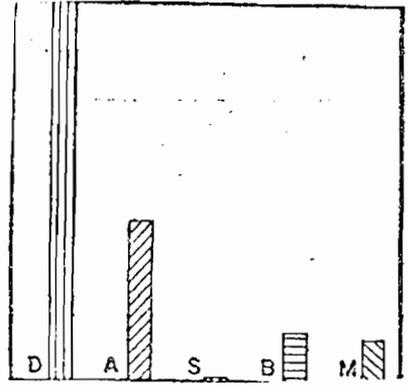


FIG.82-

Has.de tierra cultivada p.c., respecto de la población agraria, y consumo de acero per cápita.-

(A:Argentina, D:países desarrollados, S:países subdesarrollados, B:Brasil, M:México).-

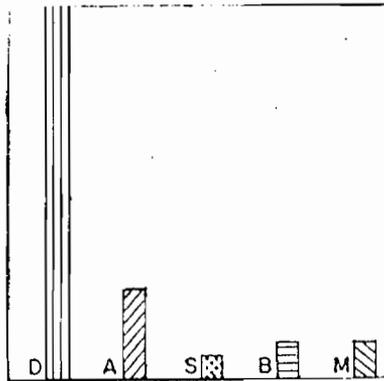
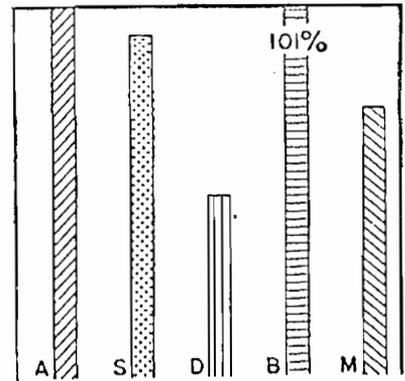


FIG.83-

Intercambio internacional p.c., y proporción de materias primas comprendidas en las exportaciones.-



grupo especial con países afines como España, Italia, Sudáfrica, Brasil, México, Chile y Uruguay, por ejemplo.

Se aprecia la situación intermedia de la Argentina entre ambos grupos, y su mejor situación respecto de Brasil y México (cuya inclusión en la comparación es un acierto), en diversos índices. Pero también se ve claramente lo que apuntábamos más arriba: los índices sociales son buenos, tal vez por influencia de la aglomeración más desarrollada del litoral, pero es en los índices económicos donde se aprecia el atraso tecnológico del país.

Para muchos, el atraso obedece a la falta de una clara política industrial, tanto en lo que hace a opciones (industrias básicas, por ejemplo), como a profundidad e intensidad de la dedicación a la industrialización. Para otros, es el olvido del agro lo que sume a la Argentina en la medianía y el estancamiento: v.g., Mario Cadenas Madariaga, representante de organismos gremiales empresarios del agro, afirmó recientemente (cf. rev. Confirmado, .../69), que los tipos diferenciales de cambio y los gravámenes a las exportaciones, produjeron una artificial depresión en las actividades básicas de las provincias (o sea el agro), en tanto que la alta protección a la industria metropolitana, que produce a costos mayores que los internacionales, y vende tales productos encarecidos al interior que, a su vez, le enajena demasiado baratos los propios, promovió el "deterioro interno de los términos del intercambio", razón fundamental del desequilibrio entre la metrópoli y el interior menos desarrollado.

Aquí entramos ya a nuestro tema: así como es posible que la política recién aludida sea uno de los factores de la disparidad existente, clave del subdesarrollo regional en vastas extensiones de la Patria, tampoco puede olvidarse que el mismo arranca de mucho antes a la instrumentación de tales medidas, al punto que su origen es casi el de la misma nacionalidad. No olvidemos el efecto que la liberalización del comercio, reclamada por los hombres de Mayo antes de la fecha magna, y aplicada

decididamente por ellos, luego, ejerció sobre la declinación de las artesanías regionales, particularmente las del Noroeste, cuyo retraso comenzó en ese momento.

El resto de la historia es muy conocido: país esencialmente agropecuario, la Argentina de la época de oro fincó su desarrollo en el sector externo. A tal fin procedió a una explotación extensiva de la región pampeana, gratificada por la naturaleza para la función elegida de productora de alimentos a un mundo ávido de los mismos, que aún no había pensado en discriminaciones, sucedáneos, aniquilación de precios, etc. La infraestructura ferroviaria, vial, portuaria, etc., afirmó las posibilidades de la "media Argentina" privilegiada. El interior (el verdadero interior, no todo el país, sino, como afirma el Dr. Basilio Serrano, el territorio periférico del triángulo fértil Córdoba-Rosario-Buenos Aires-Bahía Blanca, es decir, excluyendo la Patagonia, zona vacía, nueva, sin historia aunque con gran futuro, y de distinto tratamiento geopolítico y económico al de aquél) se estancó, perdió posiciones, resignó capitales (migrantes, o bien en forma del deterioro interno de los términos del intercambio) y brazos. Cuando la coyuntura mundial se mostró esquiva a la continuidad de una política exclusivamente agropecuaria y de exportación, cuando los avatares del crecimiento de la población, su migración en masa, y la falta de aprovisionamiento regular de productos manufacturados por parte de un mundo en guerra, obligó a la industrialización del país, nuevamente la metrópoli ejerció su "diktat". La industria fue solamente liviana, porque era más fácil y rápido, y porque lo que se buscaba era sustituir una importación irregular o transitoriamente carente; y se estableció en el confin más concentrado del área privilegiada, tanto porque allí estaban los capitales y las decisiones, cuanto que porque la cercanía del puerto prometía insumos a la incipiente actividad, en tanto que la infraestructura de transportes estaba creada para satisfacer la necesidad de los insumos internos, y el mercado mayor estaba también allí, en la urbe inmensa.

En definitiva, cuál es la configuración actual de esta Argentina joven y de tan irregular crecimiento? El Consejo Federal de Inversiones, en sus "Bases para el Desarrollo Regional Argentino", obra de 1963, señala que la estructura espacial argentina está representada por un polo dominante -la zona metropolitana-, dos polos de mucha menor importancia -Córdoba y Santa Fe: área Rosario y Santa Fe-, y un conjunto de islas económicas de poca magnitud, relacionadas casi directamente en forma exclusiva con aquellos polos. La incomunicación preside el cuadro, y, si bien hay una interdependencia de los mercados (es decir, repercuten en cualquiera de las "islas" los acontecimientos de los polos, por la debilidad de aquéllas), y, a nivel administrativo, se da una superposición de centros de decisión aparentes (las capitales de provincia deciden en distintos aspectos legislativos, pero les falta independencia financiera), existe una carencia total de integración. En el análisis de la relación entre la región privilegiada y el interior relegado, acuden a nuestra memoria las identificaciones de subdesarrollo de Gannagé: el dualismo funcional, social y territorial, la falta de irradiación creadora de los centros o polos sobre el territorio interior, la inexistencia de efectos de promoción y de seguimiento, y, en cambio, la verificación de efectos retardados (desplazamiento de factores de producción); por otra parte, se producen efectos perniciosos para el conjunto del país, debido a:

- a) en el plano geopolítico, la debilidad de ciertas regiones puede dar pábulo a la agresión externa, y, en los hechos, la "invasión pacífica" de zonas fronterizas por chilenos, paraguayos, brasileños, como apunta el General Osiris Villegas en su reciente obra "Políticas y Estrategias para el Desarrollo y la Seguridad Nacional", implica un progresivo abandono de resortes fundamentales para la seguridad del país, así como para su desarrollo futuro. En efecto, así

como la Argentina fue perdiendo su configuración original, que, hacia 1810, la dotaba de un territorio superior en un 50% al actual, por admitir el desgajamiento de regiones que constituyeron los países limítrofes, la actual inocuidad (o casi actual, pues está iniciándose, según el autor consultado, una "política de fronteras") frente a hechos como que, en el Sur, un 40% de la población sean chilenos, sumamente imbuídos de su nacionalidad, y cuyo festejo de sus efemérides patricias constituya el acontecimiento más importante de varios centros urbanos de nuestra Patagonia; que en Formosa haya un 30% de la población constituido por paraguayos, que en todo, el Nordeste ocupan expectable situación en la clase media, es más, en la "inteligencia" de la zona (abogados, médicos, maestros, administradores); puede resultar sumamente peligrosa en el futuro, Lo mismo que la evidencia del gran desarrollo de las regiones fronterizas emprendido por Brasil, en contraste con la situación del otro lado de la línea, en Argentina; y a nadie se oculta que el gigante porteño está enfrentado, a breve plazo, a una política de expansión en pro de tierras que le abastezcan de alimentos para su ingente población en situación de infraconsumo... De todos modos, sean o no fronterizas (y todo el interior es frontera!), las regiones subdesarrolladas del interior, para poder integrarse con el país, y reforzarlo, deben reestructurar su economía.

- b) en el plano social, parece no tener vigencia la norma de equidad que es fundamental para la cohesión y espíritu de participación y progreso que se reclama a todos los grupos nacionales. Siendo el fin del Estado el Bien Común, es inexcusable que se desfavorezca a un tercio de la población del país, habitante

de las regiones-problema.

- c) en el plano económico, es evidente que la antinatural concentración excesiva en la megalópolis y zonas adyacentes, desaprovecha los vastos recursos naturales de las zonas relegadas. Como apuntó Gravier, las mismas están dotadas de materias primas, de buen clima, de una "fachada marítima" cuyo olvido es fantástico, y ha influido toda la historia argentina. Un país recostado junto al mar, que ha podido medrar largamente sin contacto con él, resulta inexplicable en la actual coyuntura mundial, cuando en el mar se buscan las reservas futuras de alimentos, cuando se sabe que nuestro mar epicontinental posee no sólo miríadas de peces, sino existencias en fósforo, tal vez en petróleo; cuando en EEUU la investigación oceanográfica es la única materia que compite -y puede llegar a desplazar en un futuro no muy lejano- a la investigación espacial astronáutica...
- d) insistiendo con razones económicas: la falta de integración y la incomunicación desaprovechan economías de escala. No es lo mismo la reiteración de pequeñas plantas productoras en cada isla, que una especialización favorecida por la existencia de comunicatividad y eslabonamiento, que permita plantas mayores de cada artículo, radicadas donde las condiciones naturales y de mercado las tornen más eficientes y rentables (ya hablamos de costos sociales, no contables).

En el trabajo del C.F.I. se detallan los índices socio-económicos indicativos de la disparidad interregional del país. En sus conclusiones, apunta: "El análisis de la distribución de los principales atributos económicos sobre el espacio geográfico ofrece como resultado el panorama de una estructura espacial deformada y desarticulada. Deformada por la excesiva concentra-

ción acumulativa de los atributos esenciales en una estrecha parte del país, y desarticulada por la incomunicación en el sentido más amplio, entre las distintas regiones del mismo. Así, la forma predominante de las interrelaciones se reduce a una vinculación directa de la serie de islas económicas regionales con el gran polo dominante constituido por la Zona Metropolitana".

La Zona Metropolitana es el polo demográfico dominante (36,3% de la población), siendo la zona de concentración poblacional la pampeana, con el 72% del total. A su vez, tal región pampeana ostenta los mayores índices de producción de cereales y oleaginosas (66,7%) y de ganadería (75%). En la industria, la Zona Metropolitana y el resto de la Provincia de Buenos Aires monopolizan el 72,9% de la misma, particularmente en los renglones dinámicos (76,7% del total). El ingreso bruto se reparte en un 43% a la Zona Metropolitana y otro 18,5% al resto de Bs. Aires: la provincia más relegada, Catamarca, posee sólo el 25% de productividad media de la Zona Metropolitana! Para peor, el trabajo del C.F.I. rastrea en las tendencias de crecimiento de las distintas provincias, y encuentro signos de declinación en Formosa, Misiones, Río Negro, Neuquén, Salta, Santiago del Estero, Entre Ríos... Calcula que si Catamarca y la Zona Metropolitana mantuvieran su actual nivel, aquélla tardaría 54 años en llegar al actual de ésta!. Como colofón de correlaciones, hallan que las provincias menos industrializadas (buena parte del Noroeste y el Noreste) tienen el menor nivel de bienestar (bajísimo producto per cápita), deben recurrir mucho más en su valor agregado al influjo del sector público, y su nivel de eficiencia es sumamente menor al de las restantes.

CUADRO N° 10

AÑO 1958

Jurisdicciones	Aporte de in- dustrias ma- nufactureras al prod. geo- gráf. bruto jurisdiccio- nal		Aporte del gob. gral. al produc- to geogr. bruto juris- diccional		Producto geográf. bruto por habitante Lugar de creciente	Productiv. total en la indust. manufac. Lugar de- creciente
	%	Lugar decre- ciente	%	Lugar cre- ciente		
Area Metropolitana	40,1	1	9,4	9	4	5
Mendoza.....	25,4	2	10,4	12	7	2
Santa Fe.....	25,0	3	9,5	10	10	9
Tucumán.....	23,1	4	9,1	7	12	14
Río Negro.....	21,2	5	6,9	2	5	7
Córdoba.....	21,1	6	10,1	11	13	11
Chubut.....	20,0	7	7,4	3	3	3
San Juan.....	19,0	8	8,3	4	9	4
Jujuy.....	19,9	9	8,5	5	11	13
Chaco.....	18,5	10	8,7	6	14	10
Salta.....	18,3	11	12,9	14	17	15
Resto de Bs.Aires.	18,1	12	11,8	13	6	6
Entre Ríos.....	14,2	13	14,3	15	15	12
Sgo. del Estero...	10,0	14	17,4	16	23	24
Misiones.....	10,0	15	17,5	18	24	19
Formosa.....	9,6	16	17,5	17	21	20
San Luis.....	8,7	17	22,3	22	18	23
Corrientes.....	8,2	18	21,0	20	19	16
Catamarca.....	7,6	19	24,8	24	22	21
Neuquén.....	7,4	20	21,2	21	16	17
Tierra del Fuego..	6,6	21	18,4	19	1	8
La Rioja.....	6,5	22	23,6	23	20	22
La Pampa.....	5,5	23	9,3	8	8	18
Santa Cruz.....	3,8	24	4,5	1	2	1

En un trabajo de las Naciones Unidas "El desarrollo económico y la distribución del ingreso en la Argentina", en el que, por razones de carencia de información se optó por una división sui-géneris del país en cuatro regiones: Pampa, Oeste Central, Norte y Patagonia, para cuya identificación trazamos a continuación un mapa, se hallaron las siguientes indicaciones sobre población e ingreso por habitante:

CUADRO 11

GRANDES REGIONES DE LA ARGENTINA: PRODUCCION Y POBLACION
POR HABITANTE, 1959

Región	Producción por habitante (promedio nacional = 11)	Porcentaje de la población total
Pampa	114	71,4
Oeste Central	84	8,2
Patagonia	174	1,0
Norte	52	19,4

Nota: Las jurisdicciones presentadas en el cuadro han sido combinadas como sigue para formar las regiones aquí presentadas.

La Pampa incluye: Gran Buenos Aires, resto de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, La Pampa y Santa Fe.

El Oeste Central incluye: Mendoza, Neuquén, Río Negro, San Juan y San Luis.

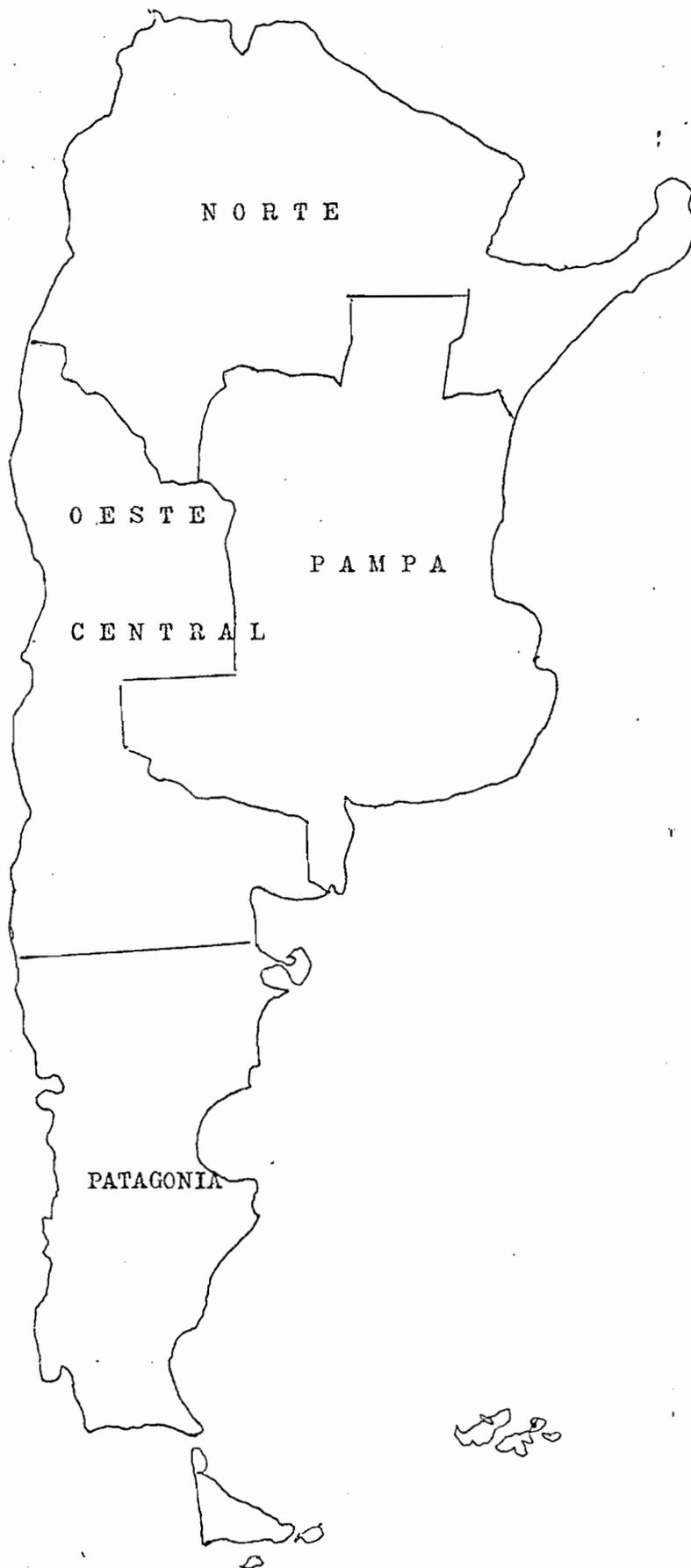
La Patagonia incluye: Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

El Norte incluye: Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, La Rioja, Misiones, Salta, Santiago del Estero y Tucumán.

Lo interesante del análisis está dado por algunas afirmaciones, que consideramos importante reseñar:

- a) en razón de la gran aglomeración de población en la zona de Buenos Aires y limítrofes, los índices de des

FIGURA 84 - REGIONES DELIMITADAS POR LAS NACIONES UNIDAS
PARA SU ESTUDIO DE PRODUCTO POR HABITANTE:



proporción urbano-rural resultan menos significativos que en el resto de América Latina. Es decir, el interior se parece mucho más a América Latina en conjunto...

Por ejemplo, la Cepal publicó "Algunos aspectos de la economía latinoamericana hacia fines de la década de 1960", donde se da el siguiente cuadro:

CUADRO N° 12

ALALC: UNA ESTIMACION SOBRE LAS CIFRAS DEL PRODUCTO TOTAL Y POR HABITANTE HACIA FINES DE LA DECADA DEL 60
(Dólares de 1960)

Países	Producto total (millones de dólares)	Producto por habitante (dólares)
Argentina	22.529	950
Bolivia	923	203
Brasil	34.398	379
Colombia	7.860	367
Chile	6.411	671
Ecuador	1.901	323
México	33.108	677
Paraguay	627	272
Perú	5.929	450
Uruguay	2.025	710
Venezuela	8.809	878

Si comparamos este cuadro con el anterior, vemos que, por ejemplo:

1. En la Zona Norte el ingreso de 52 (para un total nacional = 100), equivaldría a 475 dólares, o sea

menos que el promedio de Chile (671), México (677), Venezuela (878), Uruguay (710), muy parecido a la media peruana (450) y no muy lejos de la brasileña (379).

2. En la zona Oeste Central (menor densidad de población, esfuerzo combinado agro-industrial mediante el regadío), el índice de 84 equivale a unos 798 dólares, siempre menos que el de Venezuela, y no muy lejos del chileno y mexicano, o uruguayo.

b) el problema de bajos ingresos por habitante, se aprecia sobremedida en la región Norte (corresponde a las regiones Noroeste y Noreste, en conjunto), que posee un 20% de la población del país. La situación se caracterizaría por una hipotética dicotomía entre el 80% de la población con un ingreso medio del 110% del total nacional, y el otro 20%, con un ingreso del 60% del promedio nacional.

El análisis por provincia se da a continuación:

CUADRO N° 13

NIVELES RELATIVOS DE LA PRODUCCION POR HABITANTE, POBLACION Y ESTRUCTURA DE LA PRODUCCION DE LAS DIFERENTES JURISDICCIONES DE ARGENTINA, 1959

Jurisdicción	Producto bruto por habitante (promedio nacional)	Población		Composición porcentual del producto bruto		
		Miles de personas	Porcentaje del total	Pri mario	Secun dario	Ter ciario
Tierra del Fuego	324	7	0,0	50	20	30
Santa Cruz	234	51	0,3	55	19	26
Chubut	144	138	0,7	40	28	32
La Pampa	134	159	0,8	59	9	32
Gran Bs. Aires	127	6.545	33,5	0	49	51

Resto de Bs.Aires	126	2.887	14,8	25	28	37
Santa Fe	98	1.849	9,5	25	33	42
Mendoza	95	804	4,1	33	30	37
Río Negro	94	180	0,9	29	29	42
Córdoba	82	1.736	8,9	32	28	40
Jujuy	76	233	1,2	39	29	32
San Juan	73	344	1,8	43	22	35
Entre Ríos	65	802	4,1	34	20	46
Tucumán	62	762	3,9	29	27	44
Chaco	61	526	2,7	37	24	39
Salta	60	401	2,0	33	29	38
San Luis	59	173	0,9	35	18	47
Neuquén	56	109	0,6	34	16	50
Corrientes	47	541	2,8	35	21	44
Formosa	45	172	0,9	29	17	44
La Rioja	43	127	30,7	30	17	53
Catamarca	40	170	0,9	15	33	52
Sgo. del Estero	34	476	2,4	23	26	51
Misiones	32	377	1,9	25	20	55
Total nacional	100	19.570	100,0	19	37	44

Fuente: Consejo Federal de Inversiones, Instituto Torcuato di Tella, Relevamiento de la estructura regional de la economía argentina.

c) A su vez, el menor ingreso de da en las actividades primarias, particularmente con disparidades tremendas en el caso de los agricultores independientes: en el Norte sus ingresos son tres veces menores que en la Pampa, o 1,5 vez menos que en el resto del país.

CUADRO N° 14

PRODUCTORES AGROPECUARIOS: INGRESO MEDIO Y COMPOSICION
DE LAS CATEGORIAS DE INGRESOS, POR REGION, 1961

Región	Ingreso por productor		Distribución porcentual de los productores		
	Dólares	Promedio de todos los productores = 100	Todos los productores	Productos de bajos ingresos	Productos de altos ingresos
Pampeana	4.860	150	42,4	8	73
Oeste Central	2.870	88	9,5	11	10
Patagonia	3.820	118	4,6	5	7
Norte	1.670	52	43,4	76	10

CUADRO N° 15

OBRREROS AGRICOLAS, INGRESOS MEDIOS Y COMPOSICION DE LAS
CATEGORIAS DE INGRESOS, POR REGION, 1961

Región	Ingresos por obrero		Distribución porcentual de los obreros		
	Dólares	Promedio del total = 100	Todos los obreros	Mitad con ingresos más bajos	Mitad con ingresos más altos
Región pampeana	840	119	42,8	14	73
Oeste Central y Patagonia	705	100	14,0	14	14
Norte	565	80	43,2	72	13

En definitiva, la disparidad regional en la Argentina produce una apariencia estadística de bonhomía del país frente a otros de América Latina, que no se da en las regiones más relegadas. Tampoco, en líneas generales, la situación total es comparada.

ble a la de naciones de mayor desarrollo. Pruebas al canto: la estimación que el mencionado trabajo de Cepal hace sobre la distribución poblacional en cuanto a la percepción de ingresos, por magnitudes, en varios países seleccionados del continente, precisamente los de mejor situación relativa en Centro y Sud América:

CUADRO N° 16

ESTIMACIONES SOBRE LA PARTICIPACION EN EL INGRESO TOTAL DE DISTINTOS GRUPOS DE POBLACION EN CINCO PAISES LATINOAMERICANOS

	20% de la población más pobre	30% bajo la mediana	30% sobre la mediana	15% bajo el máximo	5% superior
Argentina	5,2	15,3	25,4	22,9	31,2
Costa Rica	5,5	12,5	22,0	25,0	35,0
El Salvador	5,5	10,5	22,6	28,4	32,9
México	3,6	11,8	26,1	29,5	29,0
Venezuela	3,0	11,3	27,7	31,5	26,5

Para triunfar sobre estas disparidades, y precipitar un desarrollo económico nacional equilibrado (o al menos, más equilibrado que ahora. Como aclara el General Villegas: no es crecimiento lo que debe buscarse, sino primero, la reestructuración de la actual situación, es decir, el desarrollo, para luego crecer por incremento y multiplicación de todas las partes del conjunto, hacia el progreso social. La definición se asemeja a la de Zimmerman, que hemos visto en el capítulo referido a Desarrollo Económico. El C.F.I., en el trabajo aludido, preconiza:

- a) la necesidad de un desarrollo apoyado en un gran espacio-polo integrado con el interior a través de polos de menor magnitud (las metrópolis de equilibrio

que quiere Gravier).

- b) el establecimiento de ejes de desarrollo, que permitan el flujo de las informaciones (ideas, conocimientos de hechos, versación tecnológica) y difundan impulsos en los polos. Vale decir, la interconexión entre todos los polos, a fin de liquidar su actual carácter insular.
- c) la irreversible necesidad de la creación de polos en las regiones menores, a fin de integrar el país, por razones de equidad y de seguridad, para aprovechar plenamente los recursos, crear solidaridad y posibilitar economías de escala.
- d) la apertura a América Latina, como primera medida de trascendencia de la nación hacia el exterior, procurando la integración con la misma, especialmente a través de polos y proyectos multinacionales.

Vale decir, hay una opción en torno a la instauración de polos equilibradores en el interior del país. Esto no quiere decir dejar de lado, desaprovechar, la potencia del concentrado del litoral, como conjunto matriz de desequilibrios. Por el contrario, podrá seguir prevaleciendo el mismo, dado que nadie propugna su desmantelamiento, pero en una relación reestructurada de otro modo, respecto de las actuales "islas", con aditamentos tecnológicos en uno y otras que, en aquél, suplan los monopolios que se le resten (monopolio industrial, monopolio de intercambios, etc.), al par que en los nuevos polos permitan un efectivo despegue.

Como dijera recientemente el vicepresidente del Banco Industrial, Dr. Bulgheroni: "La idea del crecimiento equilibrado incluye consideraciones geopolíticas...". Queremos entender en esta afirmación el logro de equilibrios dinámicos, como ponderamos más arriba.

En el reciente Congreso de la Industria realizado en Salta (Setiembre de 1969), el desarrollo regional se dio como objetivo unánime (había delegados oficiales, tanto como de industrias generalmente enquistadas en la metrópoli), y se acordó que debería cumplirse en función de las siguientes bases:

- a) La localización de todo nuevo proyecto en el interior del país.
- b) La eliminación de la competencia interprovincial actual en materia de radicaciones, que hace que los distintos regimenes de promoción se neutralicen entre sí. Para ello, se preconizó que el P.E. fijara no sólo la política general de promoción, sino indujera además la localización de los polos. (Ya vimos en otra parte de este capítulo cómo en general los economistas y los políticos concuerdan en que la política de desarrollo regional es privativa del poder central). (También el C.F.I. recomendó un centro único de decisión).
- c) La adecuación del crédito, los impuestos y los aranceles, al desarrollo del Interior.

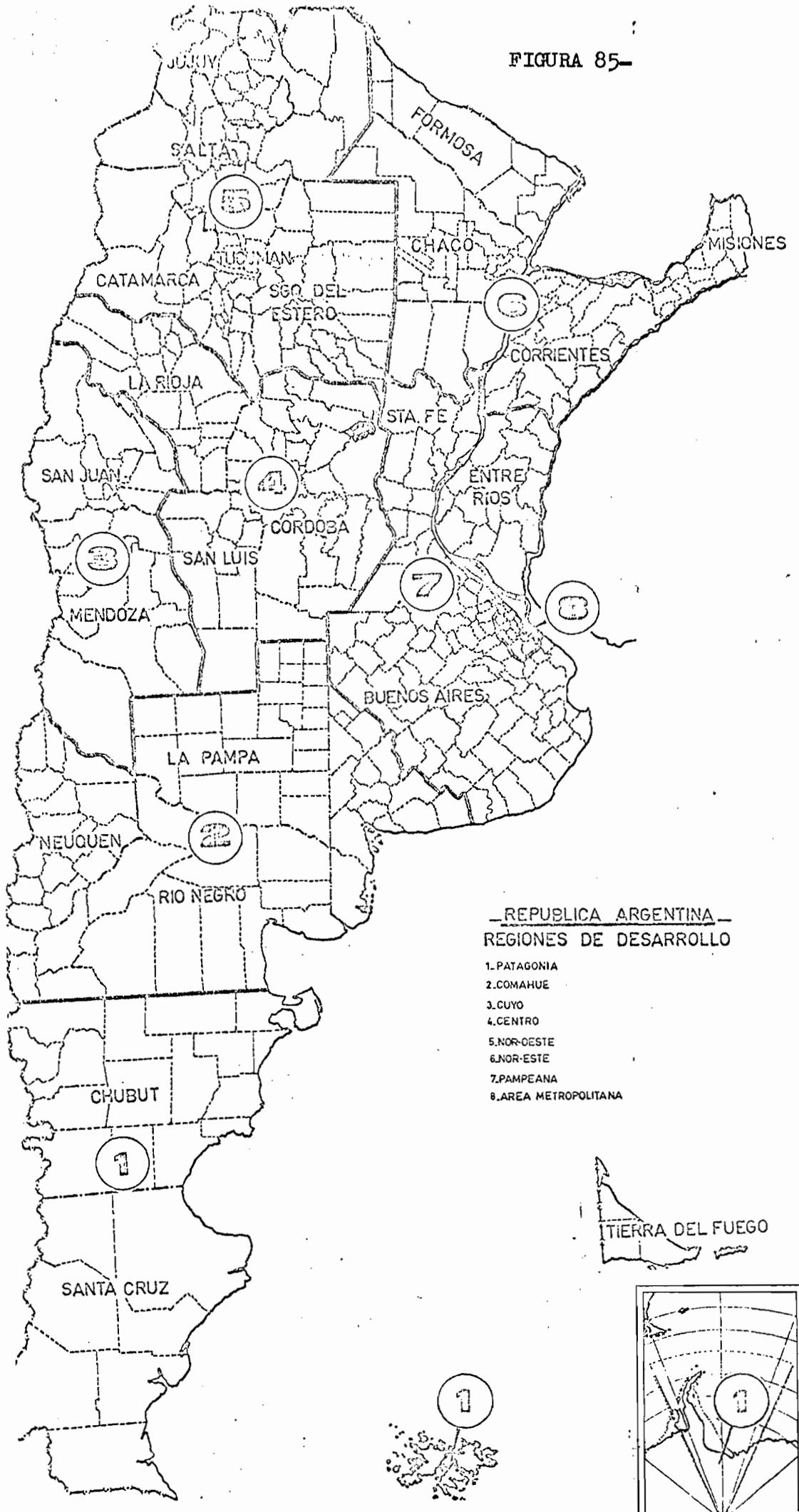
Esta última afirmación es muy importante, pues pone sobre el tapete la cuestión esencial: el financiamiento del desarrollo regional, tanto como su iniciación. A tales medidas de conjunto, el Dr. Serrano recomendó añadir un proceso de fusión y concentración de empresas (necesario en nuestra actual coyuntura industrial, a fin de salir del pernicioso "minifundio" empresarial), en lo posible entre entes de la metrópoli y correspondientes del interior: evidentemente, la relación así afirmada entre unos y otros crearía los tan necesarios canales de comunicación, de interconexión, entre el país privilegiado y las islas retrasadas...

Cómo encarar el desarrollo regional? En la obra ya mencionada del profesor Daus, éste enfatiza la necesidad de crea-

ción de "cinturones de agricultura especializada y de integración agro-industrial". En rigor, se trata de la aplicación de las teorías de Christaller y Lösch, puesto que se opta por un modelo de ancha base agraria, y no por el de Perroux, esencial y casi únicamente industrial. Daus acepta la caracterización, cuando dice que "queda como apto para el objetivo propuesto (el desarrollo) el camino definido por la metodología de regionalización, que distingue a los espacios naturales de mayor homogeneidad compleja en función de la productividad, a los cuales puede llamarse "cinturones", expresión que tiene vigencia tanto en geografía como en economía espacial. El cinturón de productividad es un espacio sin dimensiones fijas (toda área regional lo es, recordemos a Kayser), generalmente modestas en la escala de extensión de la pampa, en que las condiciones ecológicas, así como las relacionadas con los factores humano, fundiario y con los demás elementos determinantes, hacen especialmente propicia una singular aptitud para un ramo específico de producción agraria." En rigor, tales cinturones de agricultura intensiva con integración de una incipiente industrialización "in situ", ya existen en la Argentina, como apunta el mismo Daus: valle de Río Negro, Cuyo, cinturón del ajo en Pedro Luro, y algunos otros. Donde Daus insiste en una tipología original, es en el requerimiento de que, en plena zona pampeana, se instalen estos "polos", dado que la misma posee, según lo afirma, las mejores condiciones técnicas de desenvolvimiento de una fuerte agricultura o ganadería extensiva, en tanto que los ejemplos que, a lo largo y ancho del país pueden encontrarse, corresponden a zonas afectadas a cultivos industriales. El mapa de Daus, transcrito con anterioridad ilustra sobre algunas localizaciones propuestas.

Daus no olvida que una condición fundamental de la viabilidad del cinturón es la existencia, en su seno, de un centro urbano que realice la actividad industrial atribuida al mismo. Con esto, se reconcilia con las teorías que proponen metrópolis de equilibrio, o aun polos provistos de industrias motrices, en

FIGURA 85-



zonas seleccionadas de la República.

La preocupación por el desarrollo regional ha encarnado en los objetivos del actual Gobierno Nacional, según públicas y reiteradas afirmaciones. Finalmente, el decreto 1.907/67 estableció ocho regiones de desarrollo, como se ve en el mapa transcrito.

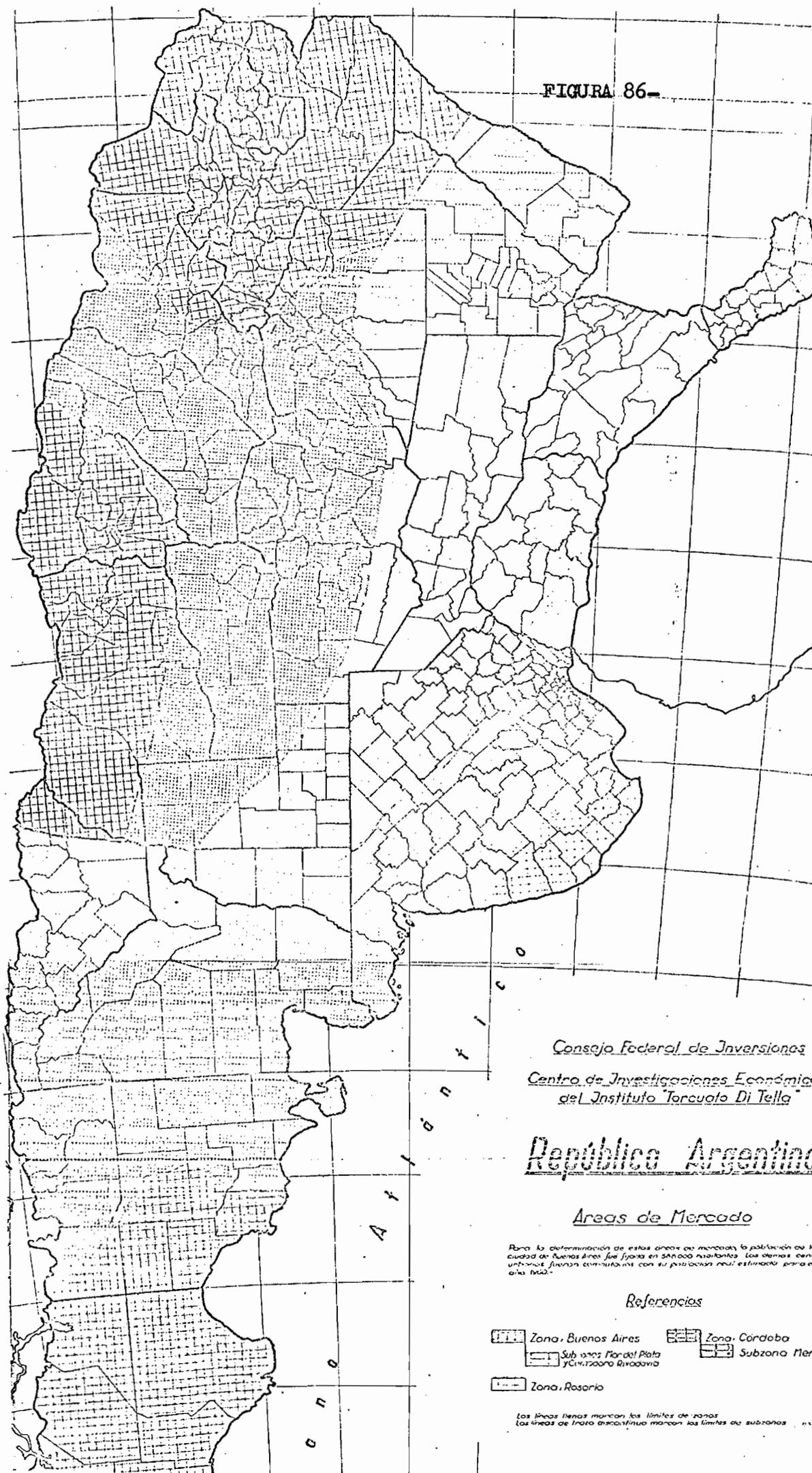
En las regiones actuará un Delegado Regional, como delegado del Presidente de la República (del que dependen en forma directa tanto el CONADE como el CONASE, máximos organismos de planeamiento económico y de seguridad), con rango de subsecretario de Estado. Será secretario de la Junta de Gobernadores, integrada por todos los correspondientes a las Provincias incluidas, en todo o en parte, en la región (o sea que algunos gobernadores participan en más de una Junta), asegurará la operatividad de la Junta y asistirá al Secretario de Gobierno de la Nación (hoy el Ministro del Interior se reserva tales funciones) en lo atinente a los asuntos de la Región.

Para la delimitación de las regiones se tuvieron en cuenta los trabajos del C.F.I. "Bases para el desarrollo regional argentino", de 1963 (68), y el elaborado junto con el Instituto Di Tella "Relevamiento de la estructura regional de la economía argentina" de 1962 (21). Apréciense uno de los mapas elaborados en este último, respecto de las áreas de influencia regional de las principales ciudades.

Tal delimitación no coincide exactamente ni con la distribución provincial ni con la de regiones naturales. Esta última, para Daus, según su "Fisonomía regional de la República Argentina", podría ser como el mapa transcrito.

No obstante, no pretendemos enjuiciar -no es el propósito de este trabajo- la clasificación realizada. Es tan funcional como cualquier otra que haya reparado en lo que el C.F.I. afirma enfáticamente en sus "Bases": el ámbito jurisdiccional de las provincias no coincide con las regiones geográficas, y ello

FIGURA 86-



Consejo Federal de Inversiones

*Centro de Investigaciones Económicas
del Instituto Torcuato Di Tella*

República Argentina

Áreas de Mercado

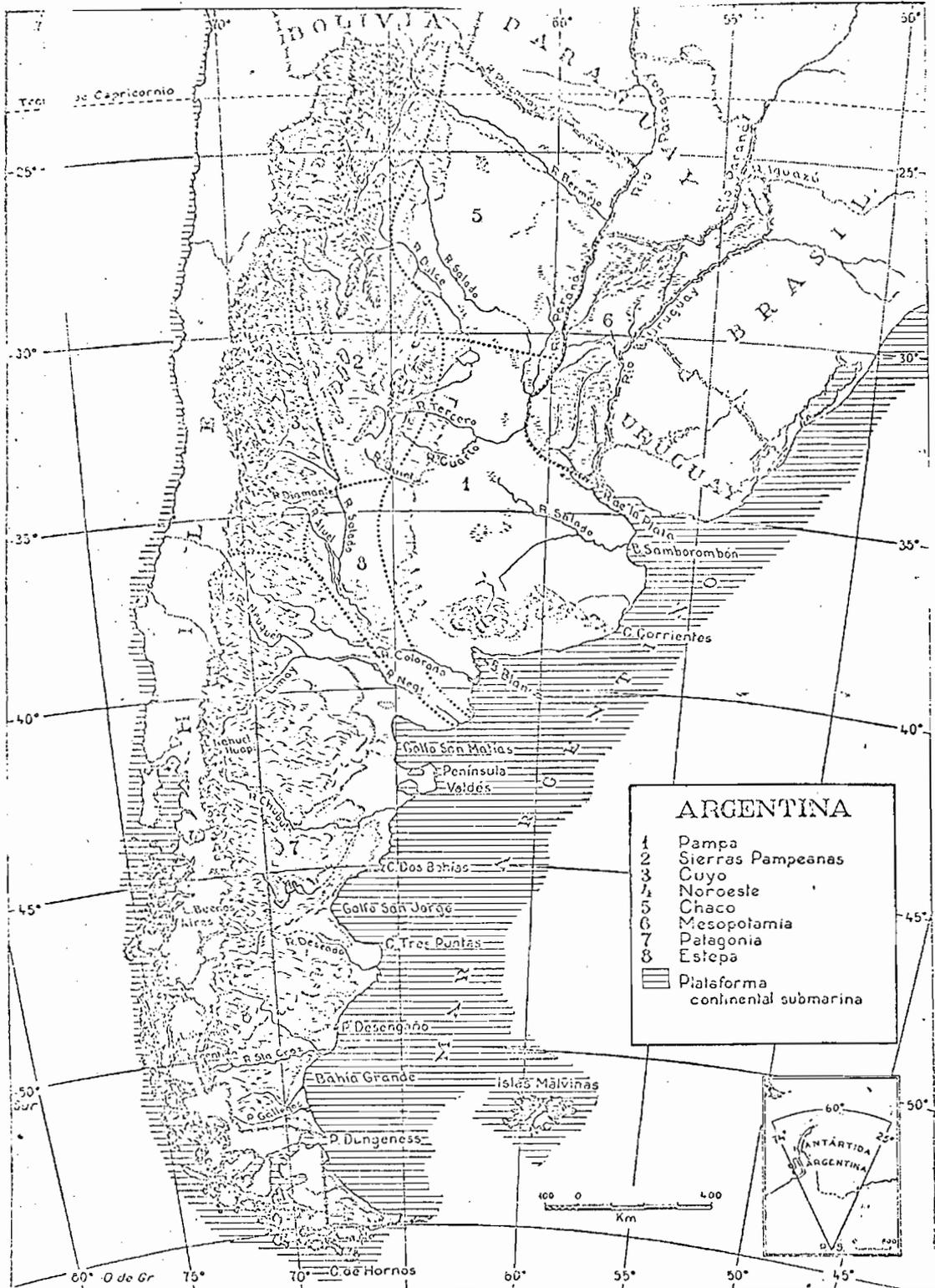
Para la determinación de estas áreas de mercado la población de la ciudad de Buenos Aires fue fijada en 500.000 habitantes. Los demás centros urbanos fueron comparados con su población real estimada para el año 1950.

Referencias

- | | |
|---|---|
|  Zona Buenos Aires |  Zona Córdoba |
|  Subzona Floreal Plata
y C. 12000 Rosario |  Subzona Mendoza |
|  Zona Rosario | |

*Las líneas llenas marcan los límites de zonas.
Las líneas de trazo discontinuo marcan los límites de subzonas.*

FIGURA 37 - REGIONES NATURALES, según F.Daus.-
 (fuente: Fisonomía Regional de la Rca.Argentina).-



también es causa de desintegración y subdesarrollo, por la continuidad, en el interior, de la política exterior ya tradicional de "miedo al desarrollo fronterizo" (ancestrales vivencias de la centralización de las ciudades europeas, por razones de seguridad? Los españoles crearon muchas ciudades en pleno interior, las dotaron de un hinterland, pero, naturalmente, no llegaron a civilizar todo su entorno, por lo que subsistieron vastas zonas "de nadie", entre unas y otras).

Los objetivos básicos de la planificación regional, según lo expusiera en 1967 el entonces Secretario del CONADE, Ing. Isidoro Marín, son:

- a) la disminución de las desigualdades regionales, mediante el desarrollo de áreas estancadas o deprimidas.
- b) la complementación de mercados regionales, para facilitar economías de escala.
- c) logro de mayor intercomunicación entre las regiones.
- d) aprovechamiento racional de los recursos naturales en las áreas insuficientemente desarrolladas.

Puntualizó también que la planificación regional no tenía por objeto la reactivación de las regiones-problema solamente, sino que comprendía la totalidad del territorio, y se buscaban soluciones integrales para el espacio económico total del país. Como aporte a las inversiones a realizarse en las regiones creó en Marzo de 1968 el Fondo de Integración Territorial (el programa inicial era invertir m\$ 100.000 millones en tres años).

Las Juntas de Gobernadores fueron totalmente integradas, y han celebrado ya algunas reuniones, de cuyas principales resoluciones, para la práctica efectiva del desarrollo regional, procuraremos ofrecer una sucinta relación.

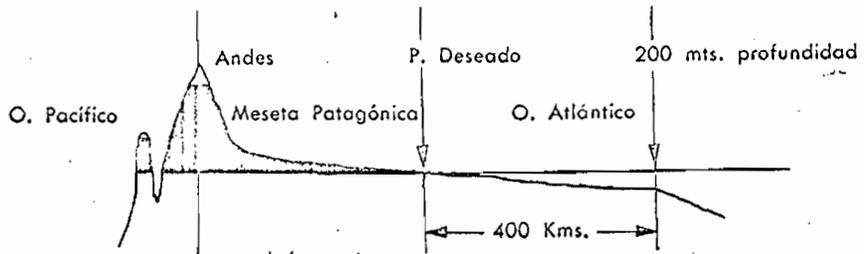
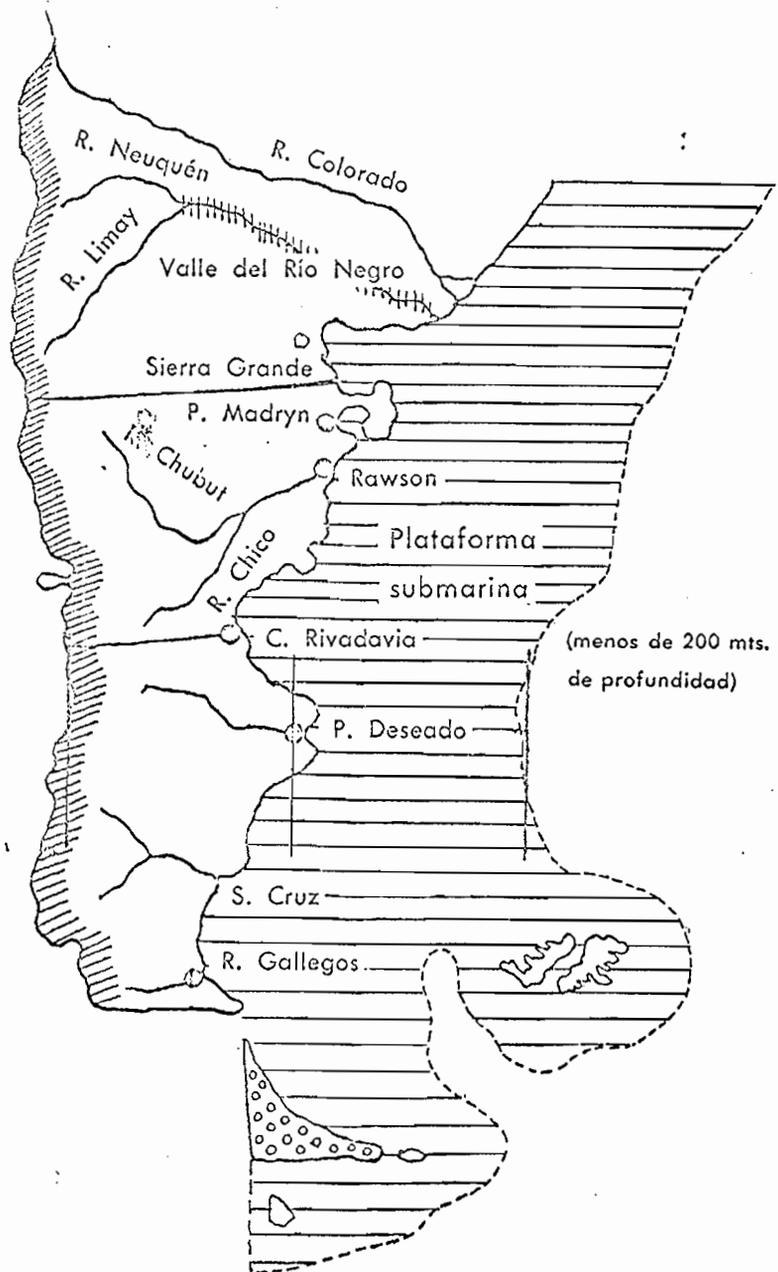
1. Patagonia: El 9 y 10 de Marzo de 1967 se realizó la primera

reunión de la Junta de Gobernadores de la región (Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego), con asistencia de altos dignatarios o f o f i c i a l e s (Secretario de Gobierno, Secretario del CONADE, etc.), en la cual, previa recensión de los problemas del área (baja den s i d a d a d e m o g r a f i c a , fuerte proporción de extranjeros en la pobla c i o n, desproporción de sexos en diversas zonas con su secuela de falta de base familiar, incomunicación, grandes distancias no co ne ct a d a s, falta de puertos y aeropuertos, insuficientes servicios p u b l i c o s, déficit habitacional, producción reducida a escasos ar t i c u l o s t r a d i c i o n a l e s h i d r o c a r b u r o s, lana y carne ovina, sin industrialización in-situ, desaprovechamiento del litoral mar i t i m o así como del bastión minero-forestal que se encuentra a espal d a s de la región) y delimitación de objetivos consecuentes (con so l i d a c i o n del sentimiento nacional en la población, expansión dem o g r a f i c a equilibrada, erección de la infraestructura, diversi f i c a c i o n de la producción con total aprovechamiento de recursos n a t u r a l e s -incorporando los del mar y del bosque- y la condigna in st a l a c i o n de industrias zonales), se comprometió a practicar las obras más urgentes (infraestructura, educación), en tanto el P.E. definiera las grandes líneas de acción, y (lo que no se di jo, pero es la base) posibilitara el financiamiento de la puesta en marcha del planeamiento regional.

La importancia de la región y sus recursos se evidencia con el siguiente cuadro, y los mapas que transcribimos más adelante.

Fig.88 - Recursos patagónicos (fuente: Ings.Zanotta y Rico).-

RECURSOS PATAGONICOS (RESUMEN GRAFICO)



LANARES

17.000.000 de cab.
65.000 t lana
500.000 cab. faena

FRUTALES

457.000 t/t
Manzana 294.000
Pera 55.000
Uva 108.000

BOSQUES

100.000.000 m³ 
Roble - Lengua - Coihue - Guindo - Alerce - Raulí (Subantártico).

43.000.000 m³ 
Lengua - Nire (Fueguino)

PESCA

71.350.000 kg
Producción 1958.

CLASIFICACION DE TIERRAS

Cult. anuales	0,1 %
Permanentes	1,6 "
Praderas	81,3 "
Bosques	11,2 "
Desperd.	5,8 "

Fig. 88 bis - Recursos Patagónicos (fuente: Ings. Zanetta y Rico)

RECURSOS PATAGONICOS
(RESUMEN GRAFICO)

CARBON

400.000.000 t

Río Turbio (Dorotea)
C. fijo 45 %
Volátil 35
Cenizas 11
P. C. S. 6300 C.
S 1

Otro: Pico Quemado (R. N.)

TURBA

26-100.000.000 t

Volátil 71,3 %
C. Fijo 19
Cenizas 9,7
Cenizas 28,7
P. C. S. 5124 cal.
S 0,45
Yacimiento: Tierra del Fuego.

ALUMINIO

26.500.000 t (alunita)

Comarones (C. Rivadavia)
Al₂O₃ 28,55 %
SiO₂ 25,16
Fe₂O₃ 2,40
SO₃ 27,33
H₂O 9,90

HIDROELECTRICIDAD

- 1 Huelches
- 2 Chivero

- 3 Cerro Colorado
- 4 Ing. Romero
- 5 Cipolletti
- 6 General Roca
- 7 E. Frey
- 8 Perito Moreno
- 9 Segunda Angostura
- 10 P. de Aguila
- 11 Chocón
- 12 Ameghino

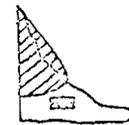
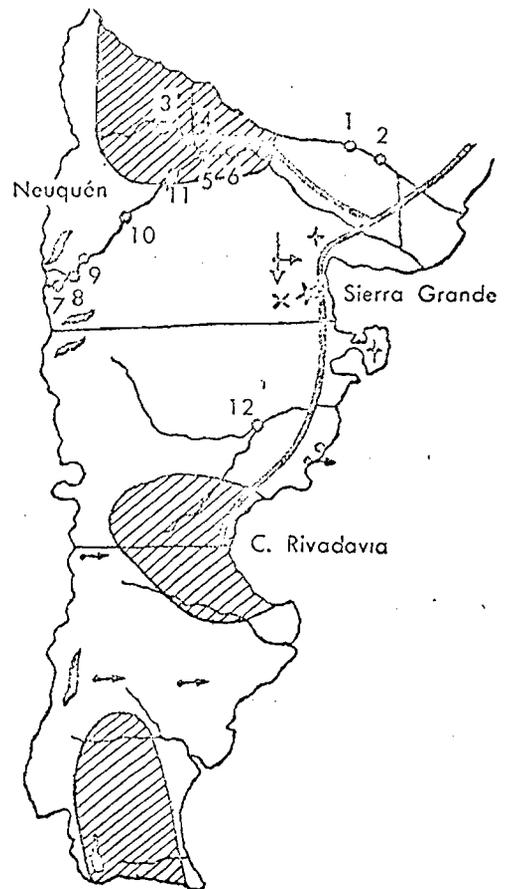
PETROLEO

Producción 1958

Neuquén } 749.152,7 m³
R. Negro }
Chubut } 2.693.339,5 m³
Santa Cruz }
Tierra del Fuego 100 m³/d.

GAS NATURAL

Neuquén } 240.496.720 m³
R. Negro }
Chubut } 804.477.640 m³
Santa Cruz }
T. del Fuego 1.076.390 m³
Ver: Cuadros II-III-IV.



FLUORITA

Los Menucos
Valcheta (N. O. de S. Grande)

MANGANESO

Arroyo Verde
(S. de S. Grande).

HIERRO

80.000.000 t asegur.

Sierra Grande
Fe 55 - 56 %
P 1 - 1,3 %
S 0,3 - 0,7

CALCAREOS

100.000.000 t

Arroyo Salado
20 km N. N. O., S. Gra
CO₂ Ca 64 %
CO₂ Mg 25
SiO₂ 5,7
Otros: Aguada Cecilio
Las Chapas.

SAL

125.000.000 t

Salár del Gualicho
Cl Na 90 %
Cl₂ Mg 2
H₂O 8
Otro: P. Valdez.

MADERAS

Composición química
Técnicas y determinaciones

ESPECIES

	COHUE (Nothofagus Dombeyi)	LENGA (Nothofagus Pumilio)	ÑIRE (Nothofagus Antarctica)	PEHUEN (Araucaria Araucana)	RAULI (Nothofagus Nervosa)
Solubilidad:					
Alcohol-Benceno (1:2)	6.00	3.88	4.76	1.95	4.44
Eter-Etilico	0.60	1.28	1.19	1.00	0.28
Agua caliente	6.60	3.45	3.33	1.10	2.10
NaOH 1 %	18.80	9.90	19.90	4.62	20.50
Celulosa Cross y Bevan	50.95	46.95	—	54.71	—
Celulosa Kruschner	45.50	—	45.16	—	47.66
Alfa Celulosa	31.10	30.31	—	49.19	31.05
Pentosanos	16.97	14.61	19.31	5.58	16.88
Lignina	23.25	21.34	24.10	32.93	24.34
Cenizas	0.30	0.20	0.26	0.35	0.43
Fibra:					
Longitud (en mm)	0,8-1	0,6-0,9	0,4-0,9	3-4	0,8-1,5
Diámetro (en mm)	0,025	—	—	0,027	0,015
Densidad	0,650-0,700	0,537-0,590	0,570-0,620	0,600	0,590-0,60

CUADRO N° 17

RECURSOS NATURALES E INDUSTRIALES EN LA PATAGONIA
SU VALORIZACION

Industria o materia prima	Producto	Subproduc- tos y dese- chos	Valorización de productos, subproductos y desechos	
			1a. etapa	2a. etapa
Petróleo	Carburantes	Gases de Refinería	Propano	Carburantes alto octanaje
			Butano	Lubricantes Etileno y otras olefinas Petro- aromáticos química caucho sin tético
Gas natural	Metano CH	Gases raros	Combustible	Metano Negro de humo Amoníaco — Fertil. Gases raros Petroquímica
Siderurgia	Fe (arrabio)	Escorias Thomas	Arrabio	Acero
			Fertilizantes	Cementos
	Coque o Semicoque	Destilados de carbón	Benceno Tolueno Xilenos Naftaleno	Carboquímica: Aromáticos Fenol y derivados Naftaleno y deriv. Antraceno Amoníaco
Industria papelera	Papel	Cloro NaOH Lignina	Cloro NaOH	Lignina Resinas

Industria azucarera (ex-remolacha)	Azúcar	Melazas	Etanol y Alcoholes alifáticos Melaza (alim. ganado)	Nuevas aplicaciones de la melaza
Industria textil	Textiles	Grasa de lana	Lanolina	Lanolina (farmacopea)
		Desechos hil.	Algodones	—
Industria maderera	Madera	Cortezas		Extractos curtientes
		Aserrín		Aglomerados
Pesquería	Pescados (aliment.)	Aceite de pescado	Pinturas, barnices, jabones	Margarina (hidrogenación)
		Harina de pescado	Alimento anim.	Dietética humana Fertilizante
Sales naturales	ClNa	—	CO_3Na_2 (Soda solv.) CO_3HNa	SO_4Na_2
		—	NaOH (Soda cañs.)	S_2Na
		—	Cloro	Derivados clorados: herbicidas plaguicidas pesticidas
Oxidos	CO_3Ca	Cemento Portland	Cementos especiales	
Carbonatos	CO_3Mg			
Silicatos	SiO_2	Vidrio	Silicato de sodio	
	Alunita Caolín		Sílice gelatinosa	
		Cemento abonos	$(\text{SO}_4)_3 \text{Al}_2$ clarif. agua)	Aluminio
		—	Cerámicas	Pigmentos-aluminio

Agua lacustre	OD2 (agua pesada)	--	Moderador reactores	Mercado internac.
Industria Frigorífica	Carnes Facturas Frutas Pescados	Conservas	Abonos Alimentos animales Dulces Jaleas	Antipodoterápicos Pectina

Fuente: Revista "Mirador", Bs.As., mayo de 1960. Artículo de los ingenieros Alberto Zanetta y Humberto Rico.

Una primera intervención efectiva del Gobierno Nacional en pro de la instauración de sectores motrices en la región, se ha cumplido mediante la decisión de instalar un complejo hidroeléctrico en Futaleufú, sobre el río Futalaufquen, en Chubut, y una planta de aluminio en Puerto Madryn, proyectada para una producción de 140 a 150.000 toneladas anuales a partir de 1974. En particular, se prevé dotar a Puerto Madryn, con esta realización, de precondiciones para instaurarla como "polo de desarrollo", al dotarla de abundante y barata energía eléctrica y mejorar su puerto.

La inversión será de 120 millones de dólares para la fábrica de aluminio, 70 para la central hidroeléctrica y 3 para el puerto de aguas profundas, obteniéndose un excedente exportable de 75.000 ton. anuales de lingotes de aluminio (la alúmina también será importada, y el coque nacional) (La producción mundial oscila en las 8.000.000 ton. y la demanda se halla en constante alza).

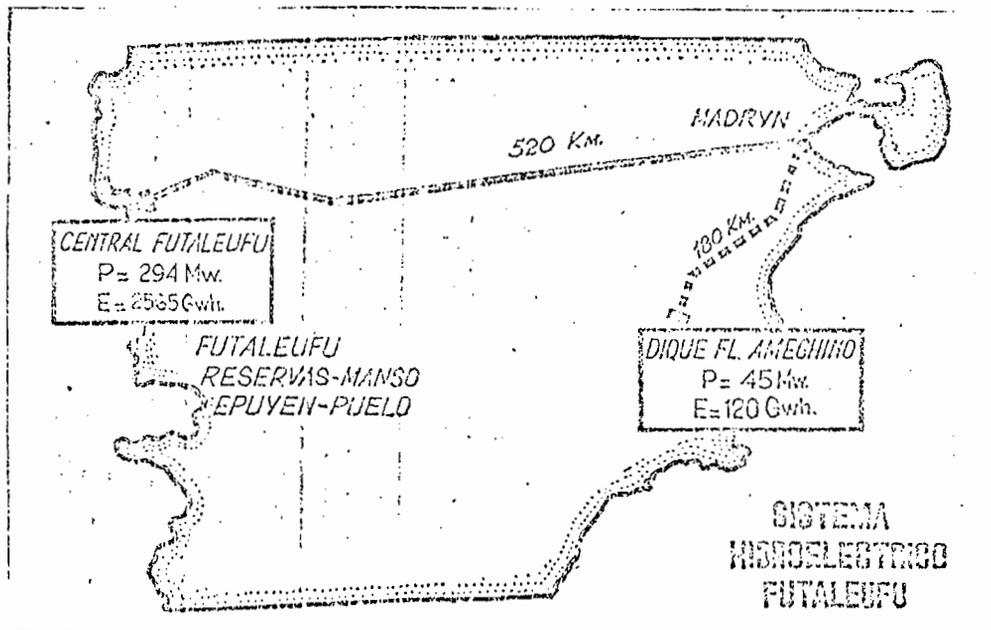
Entretanto las fuerzas vivas de la región se aglutinan y procuran encontrar solución a sus problemas: centros de estudios en Comodoro Rivadavia y en Santa Cruz, proyectos de parques industriales, apelación a los Gobiernos... (como un reciente memo

rial titulado "Bases para un régimen de promoción industrial en la Patagonia", por el que se proponen desgravaciones tarifarias e impositivas, subsidios a la exportación regional, traslado de industrias a la Patagonia, infraestructura y la erección de complejos industriales. Este último punto es sumamente importante, y tal vez la solución más clara para una zona vacía como ésta. La planta de aluminio es un ejemplo, y probablemente convendría analizar la conveniencia de montar algún complejo petroquímico, con derivaciones de industrias plásticas y textiles produciendo para la exportación, en Comodoro Rivadavia, por ejemplo).

En el orden nacional, la reciente ley 18.447 que dispone una política de descentralización industrial útil para el fomento de la Patagonia; en el orden provincial, similares regímenes promocionales implementados por los propios estados constituyentes de la región -caso del Chubut, que está realizando una interesante labor de divulgación e incitación de inversiones privadas, arrastradas por importantes inversiones públicas en curso: 16.000 millones mñn en caminos, 800 millones mñn en telecomunicaciones, 23.000 millones mñn en energía, 5.000 millones mñn en viviendas, 2.500 millones mñn en obras para provisión de agua; y por desgravaciones, subsidios y precios preferenciales-, procuran motivar el interés de las empresas nacionales por gratificar una eventual traslación de localización industrial hacia el Sur.

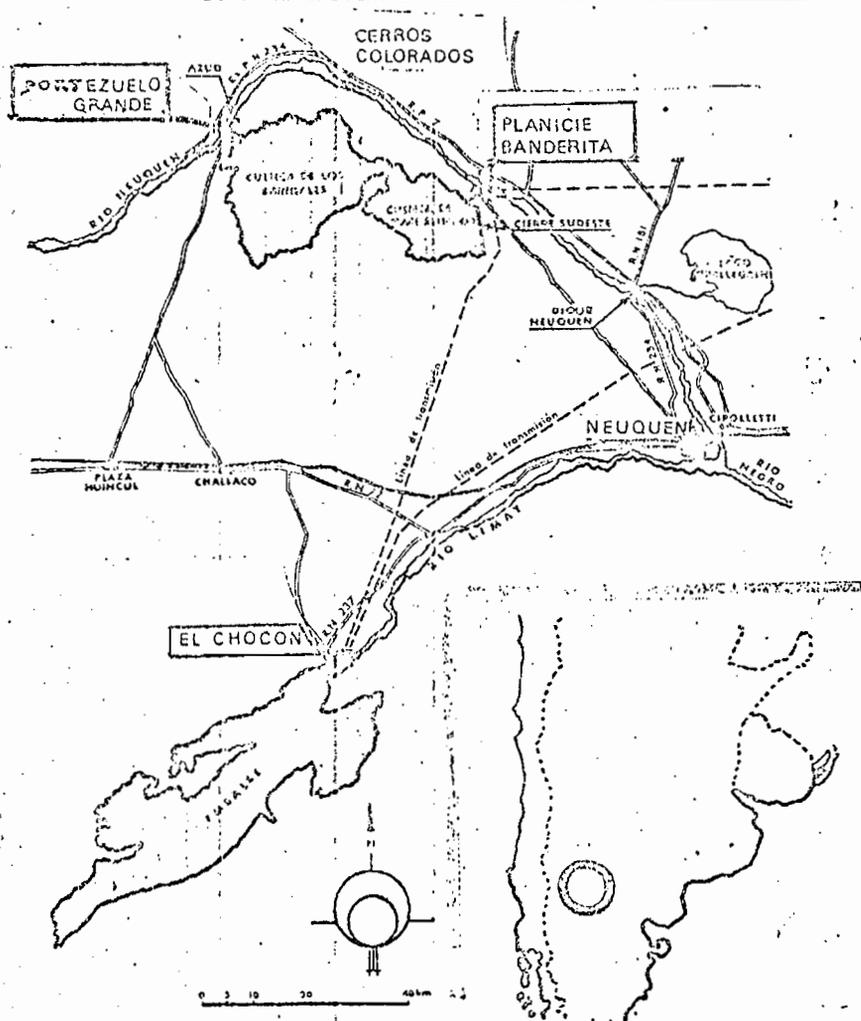
En el enfoque político del problema, distintas voces se han alzado -particularmente de miembros de las fuerzas armadas- reclamando la definitiva colonización de la Patagonia, por notorias razones geopolíticas. Recientemente, el general Juan E. Guggiialmelli resumió así su ponencia acerca de esta región considerada como un flanco vulnerable de la soberanía nacional: Infma densidad de población y elevado porcentaje de extranjeros, proclividad de emigración por parte de poblaciones limítrofes, política reivindicativa de territorios por parte de Chile, atracción de la riqueza del mar epicontinental hacia la actividad de flotas extranjeras... En suma, toda una frontera completamente

Fig.89 - Desarrollo regional en la Patagonia: Futaleufú
(fuente: LA NACION)



La línea Bena marca el tendido de la línea de alta tensión que llevará energía eléctrica desde la Central Futaleufú hasta la planta de aluminio, ubicada en Madryn. El sistema se completará con la energía proveniente del dique Florentino Ameghino

Fig. 90 - El CHOCON y su ubicación en la Argentina
(fuente: Primera Plana, 16-1-68)



desguarnecida y un inmenso país interior descuidado.

Por el momento, 600.000 habitantes en 800.000 km² parece ser el principal problema. Si no hay población no existe base económica para motivar ni continuar proceso alguno de desarrollo, porque, por lo menos, de erigirse grandes obras, su producido se exportaría totalmente al litoral, por ejemplo. Es cierto que una adecuada infraestructura de caminos, transportes, energía, viviendas, escuelas, hospitales y hasta centros de recreación, es condición previa e incitante vigoroso para la radicación de migrantes, que, por razones geopolíticas, tal vez, deban buscarse primero en nuestro propio territorio y no en el extranjero, malgrado los inconvenientes de clima o suelo que desalienten su arraigo (contra los que pueden tener éxito, adecuados estímulos financieros y fiscales, educacionales y culturales, etc.).

2. Comahue: El 27 y 28 de Marzo de 1967 se practicó la primera reunión de la Junta respectiva (Gobernadores de Neuquén, Río Negro, La Pampa y Buenos Aires), la que definió objetivos (incrementar el P.B. regional mediante desarrollo de industrias y actividades primarias, aprovechamiento integral de las cuencas hidrográficas -desarrollo hídrico y energético-, establecimiento de infraestructura vial y portuaria adecuada, propender al incremento óptimo de la población, mejorar la situación educacional y sanitaria) y planeó la política regional básica de la zona: explotación del mineral de hierro de Sierra Grande, promover la instalación de complejos petroquímicos electrometalúrgicos, electroquímicos, de soda solvay, prever la instalación de plantas de aluminio, instalación de destilería de petróleo, aprovechamiento de aguas subterráneas, desarrollar las posibilidades hidroeléctricas del complejo Chocón-Cerros Colorados, regadío en ríos Negro y Colorado, transformar a Bahía Blanca en el puerto eficiente de la región al par que evaluar la factibilidad del puerto de San Antonio Oeste, etc. En la reunión de Oc-

tubre de 1969 se reclamó mayor énfasis en la aplicación del Fondo de Integración Territorial, y la participación en empresas nacionales. El programa es sumamente más detallado que el ya visto para la región patagónica. En rigor, se encuentran en la región del Comahue las más extraordinarias posibilidades de contribuir a su propia revalorización, a la de la Argentina como conjunto estadístico, y de señalar hitos para un planeamiento físico y económico regional que constituya ejemplo mundial. Desde la reunión comentada, se ha producido un notorio avance en la realización de la grandiosa obra del Chocón, a través de la implementación de una sociedad mixta para encarar las obras: Hidronor, con amplio apoyo estatal. Las obras del Chocón-Cerros Colorados pretenden la obtención de un amplio superávit energético (4.620 millones de kw/hora en 1978, o sea 1.650.000 kw, en tanto que actualmente, la potencia instalada en Buenos Aires-Litoral no pasa de 2.300.000 kw), aunque su proyecto de utilización cuasi-total en el Litoral es fuertemente combatido por los intereses regionales, toda vez que quita al propio Comahue una extraordinaria fuente de desarrollo industrial y agropecuario. No obstante el proyecto contempla la instalación de industrias electroquímicas y otras en la zona, favorecidas por la dotación de electricidad y, sobre todo, la regulación del caudal de los ríos circundantes (Neuquén y Limay), lo que eliminará las periódicas inundaciones, al tiempo que favorecerá al regadío, y con él, el establecimiento en la zona de influencia de la obra, de una agricultura intensiva, de tenor similar a la que existe muy cerca, en el Alto Valle del Río Negro.

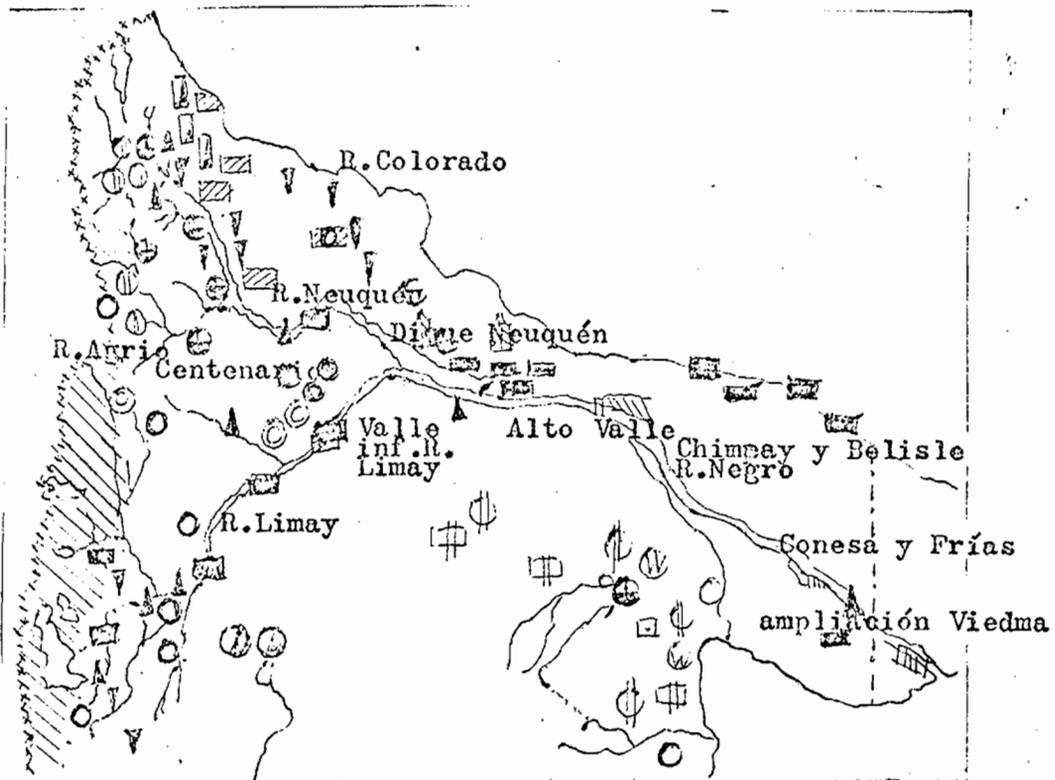
La preocupación por las obras del Chocón data de muy antiguo. En 1899, una gigantesca crecida de los ríos Limay y Neuquén provocó enormes pérdidas en una amplia zona norpatagónica (de reiterarse actualmente una catástrofe de tal magnitud, la pérdida total de los cultivos de la zona implicaría un costo de 30.000 millones de m\$n.). Diversas investigaciones "de visu" así como estudios técnicos se sucedieron desde entonces, cons-

cientes de la necesidad de regular los ríos Neuquén y Negro, dado que el Limay halla moderación en varios lagos. En 1938, técnicos de la Dirección General de Irrigación hallaron una angostura ideal para ejecutar las obras de endicamiento en el paraje denominado El Chocón. En 1957 el Gobierno resolvió la inmediata realización de la presa y central hidroeléctrica de El Chocón, sobre el río Limay, y se llamó a licitación sobre bases preparadas por Agua y Energía. Rechazadas las propuestas, el proyecto entró en un cono de sombra, hasta que diversos estudios realizados por consultorías extranjeras fueron analizados por el Gobierno en 1965, disponiéndose la renovación de las tareas previas a la realización de la magna obra, la que halla real estímulo y continuidad con el gobierno instalado en 1966. En 1967, un proyecto del ex presidente José María Guido llega a manos del presidente Onganía: en él recomienda la instauración de una administración autónoma, al estilo de la T.V.A. y otros organismos de desarrollo regional, que cita. Finalmente, se crea Hidronor, para tomar a su cargo la realización efectiva del proyecto, probablemente el de mayor envergadura de toda la historia de la República.

La ejecución de las obras (se han comenzado ya las obras civiles, que incluyen líneas de alta tensión, obrador, puentes, excavaciones, defensas, etc.) responde a la técnica más avanzada en ingeniería hidroeléctrica. Los objetivos declarados del proyecto son:

- 1) controlar las crecientes de los ríos Neuquén y Limay, y por su intermedio, del río Negro (provocan daños estimados en 400 millones mñn anuales).
- 2) asegurar un área de regadío de 267.000 has. para 1983 (actualmente, en el conjunto del país, es de 120.000 há.s.), lo que proveerá al desarrollo de agricultura intensiva y ganadería seleccionada en una amplia zona, favoreciendo el arraigo de población en vastos territorios vacíos.

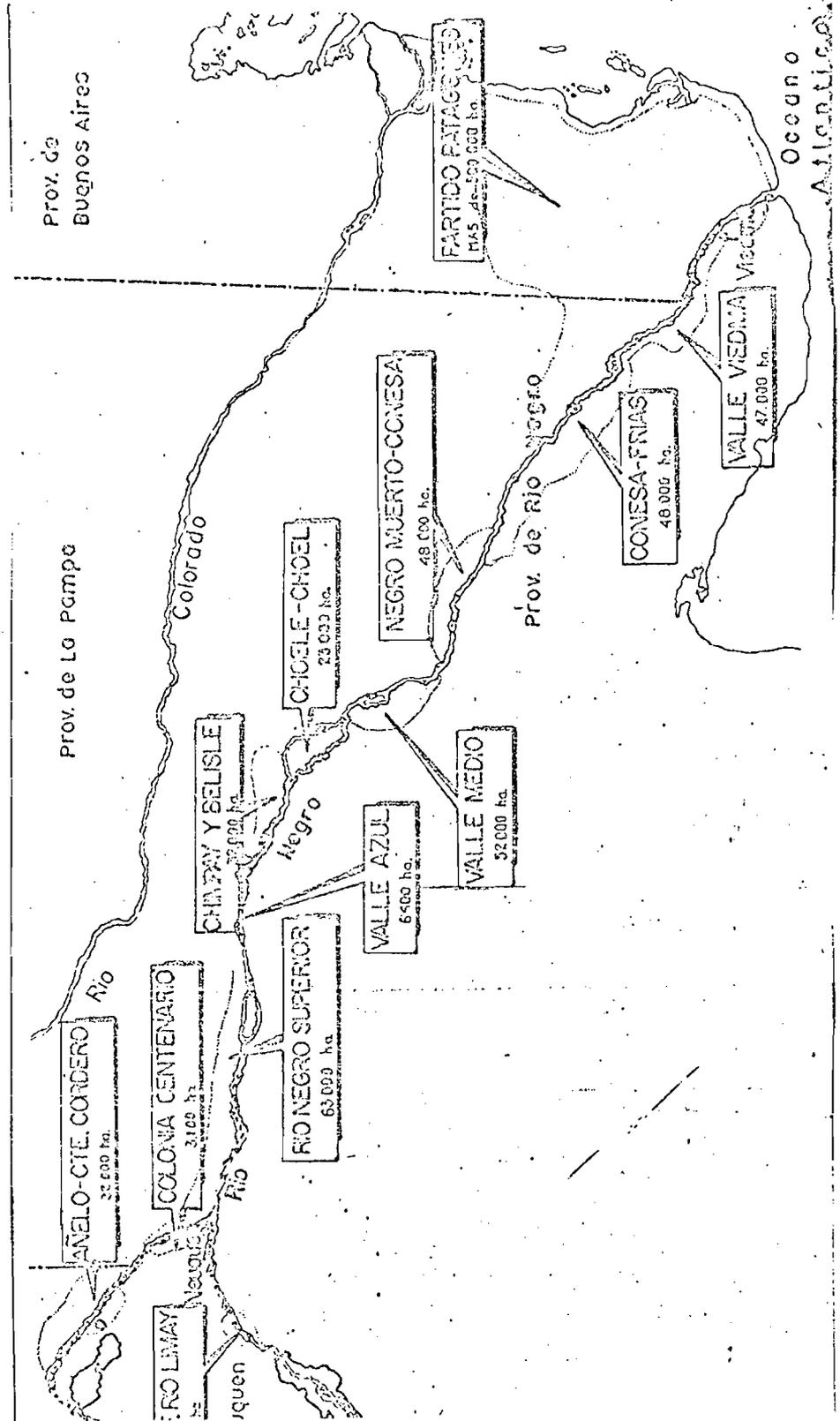
Fig. 91 - Recursos del Comahue
(fuente: Panorama, Bs.As.)-



- | | | |
|-------------|----------------------|------------------------|
| □ caolín | ○ oro | ▲ asphaltita |
| ⊞ fluorita | ⊞ azufre | ⊞ arcillas |
| ⊞ wolframio | ⊞ plomo, plata, cinc | ⊞ calcáreos |
| ⊞ baritina | ▼ est. aforo | ⊞ caliza |
| ⊞ cobre | ⊞ sal de roca | ⊞ granulado volcánico |
| ○ hierro | ⊞ yeso | ⊞ petróleo |
| | ○ sal común | ⊞ zona de riego actual |
| | ⊞ hidroen. men. | /// " " " ampliación |
| | ⊞ " mayores | |
| | ⊞ forestales | |

Fig. 92 - Aporte de la obra del Chocón al incremento de la zona de riego en el Comahue:

(Un millón de has. más.- Fuente: Ing. Clara, Dinamis, Bs.As.)



- 3) generar energía para el abastecimiento regional (aunque sólo quedará allí un 10%, con el que se proyecta montar plantas electroquímicas, petroquímicas, etc.) y derivar la mayor parte mediante un circuito directo hacia el Litoral, al que se proveerá con el 90% de la capacidad generatriz de ambas centrales : Chocón, 1.200.000 kw, y Planicie Banderita, 450.000 kw.

El dique permitirá el embalse de 20.170 millones de m³ de agua, lo que dará lugar a uno de los mayores lagos artificiales del mundo. Además, se está levantando, sobre el Limay, la Villa El Chocón, a la que se augura gran desarrollo urbano.

El costo de las obras se ha estimado en 183.015 millones de m\$ (522,9 millones de dólares), contándose con créditos del Banco Mundial (82 millones de dólares) y de once países. La construcción se realizaría en dos etapas, finalizándose las mismas, respectivamente, en 1973 y 1979.

Magna obra, cuya ejecución efectiva no sólo beneficiará a una importante y nueva región del país, sino que gratificará nuestra propia convicción de poseer la capacidad suficiente como para remontar, con afán, solidaridad e inteligencia, la actual estructura de estancamiento, hacia horizontes de grandeza nacional.

La Comisión Especial para el estudio del desarrollo de las zonas de influencia de los ríos Limay, Neuquén y Negro (C_omahue), elaboró en 1962 un memorial del que extraemos un interesante mapa revelador de las áreas o microrregiones de desarrollo que comprende la gran región (cuyo nombre indígena significa "Atalaya o Divisadero de las Aguas"), y que transcribimos:

Otros proyectos importantes en la región son: la inquietud neuquina por desarrollar su explotación forestal, incluyendo la elaboración mediante un proceso total, por encima del pri

FIGURA 93 - EL COMAHUE

Delimitación de zonas homogéneas según el estudio de la Comisión especial (senatorial) en 1962.-

1 - Neuquén Norte

2 - Confluencia

3 - Sudoeste

4 - Valle intermedio entre ríos
Negro y Colorado

5 - San Antonio-Viedma-Conesa

▣ - Zonas de irrigación

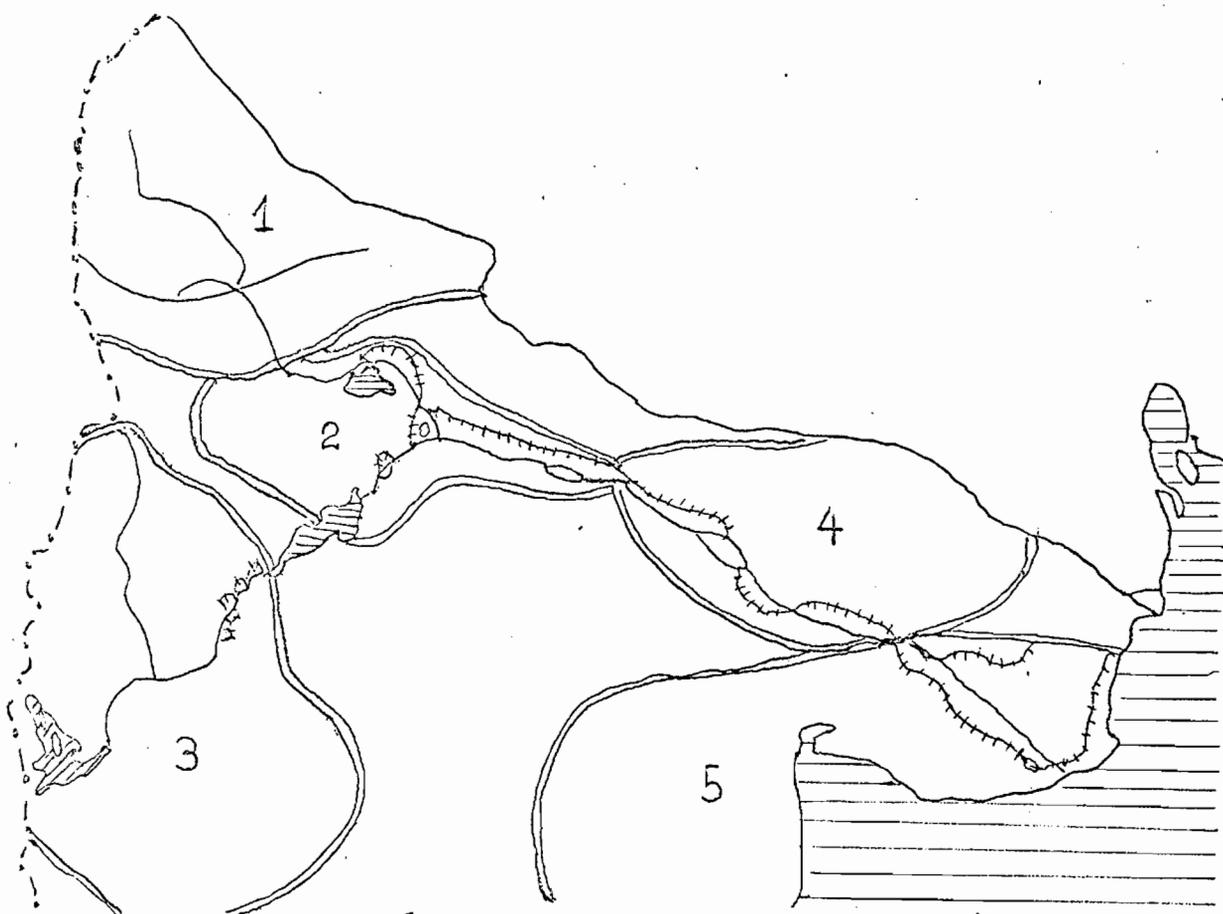


Fig. 94 - Ubicación de Sierra Grande, y vías de acceso:
(fuente: Cuarto Nivel, Bs.As.) -

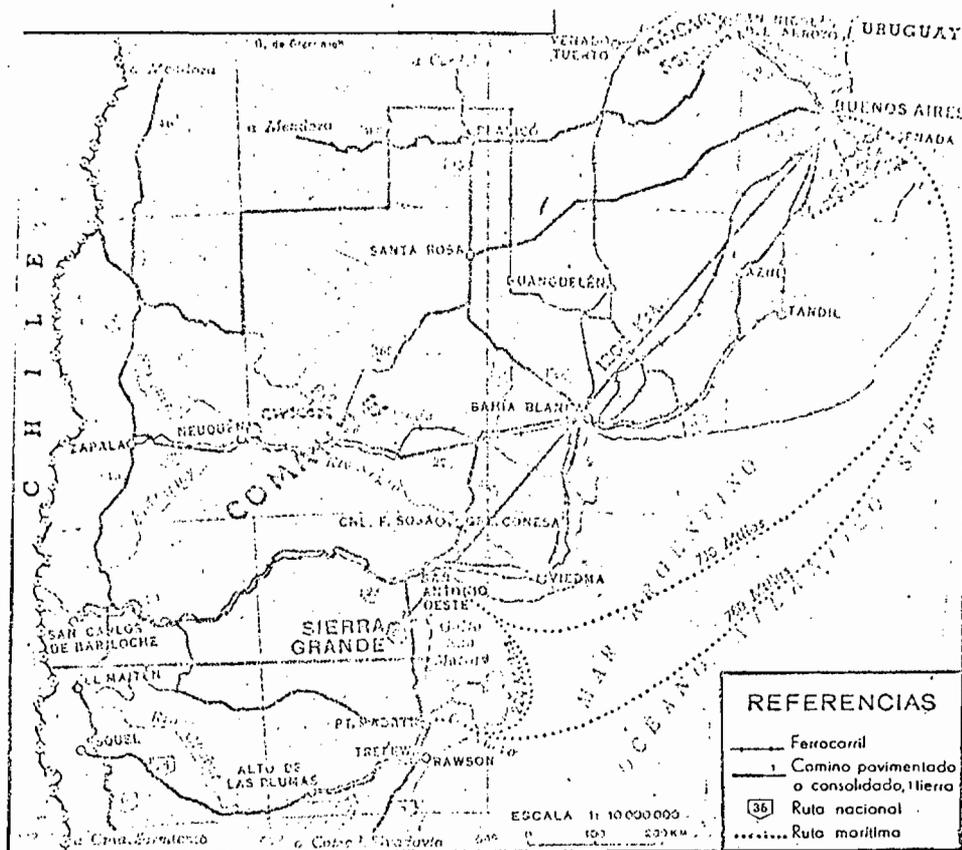
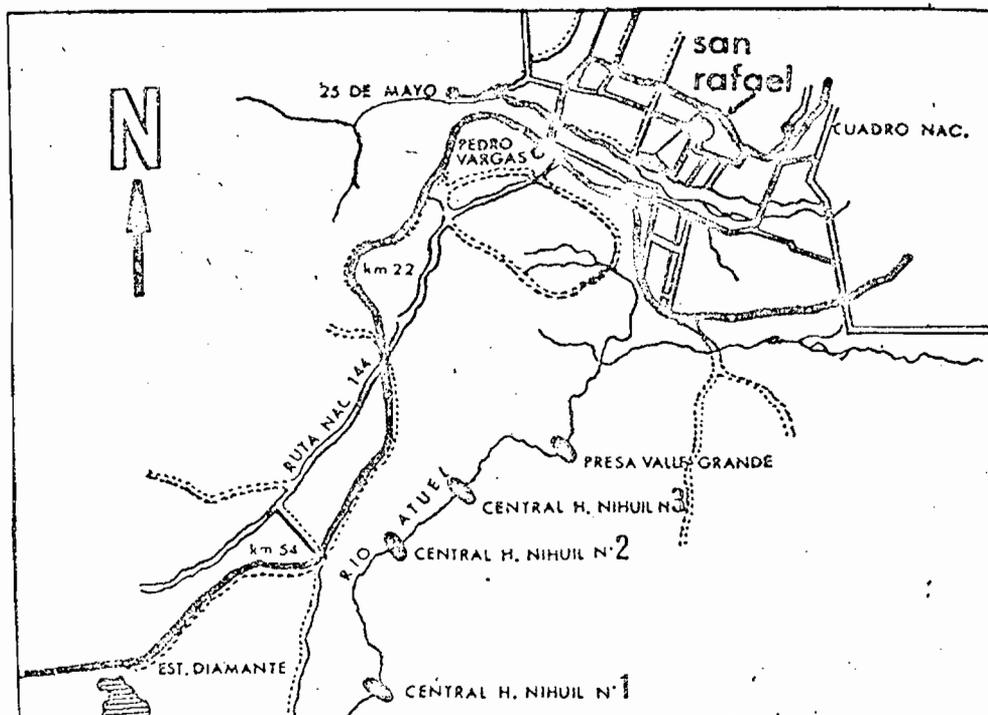


Fig. 95 - Sistema del Nihuil (fuente, Clarín, 15-3-70) -



mario actual del mero aserraje; la erección de un parque industrial en las inmediaciones de la ciudad de Neuquén, que provocaría interesantes efectos multiplicadores para su economía; y la próxima puesta en marcha del yacimiento ferrífero de Sierra Grande, en Río Negro, calculándose contar para 1974 con un complejo minero capaz de producir 2 millones de ton. anuales de mineral de hierro de alta calidad, un 30% del consumo proyectado para dicha época. Se designó a Punta Colorada, lugar de la costa atlántica, con aguas profundas, a 30 km. del yacimiento, como puerto de embarque, desestimándose a San Antonio Oeste y Puerto Madryn por su mayor distancia. Se realizará una inversión de 70 millones de dólares, de los cuales más de 45 corresponderán exclusivamente a la erección del complejo de minería, concentración y pelletización, generación de energía, servicios generales y externos, transporte a puerto y embarcadero.

El 16/12/69 el Banco Industrial anunció su participación en la inversión, con mán 1.400 millones.

Además de Hidronor y el proyecto Chocón-Cerros Colorados, (con la novedad que implica la constitución de una sociedad especial para la realización de una obra de infraestructura con secuela industrial y agropecuaria), existen en la zona otros ejemplos de planeamiento, anteriores incluso al establecimiento de las regiones de desarrollo y a la oficialización de la idea del Comahue. Nos referimos al IDEVI, Instituto de planeamiento y acción para el desarrollo del bajo valle de Río Negro, que lleva cumplida una importante obra en la región; y a la Corporación de Fomento del Valle bonaerense del Río Colorado (CORFO-Río Colorado), creada en 1960 en forma de organismo autárquico de derecho público y privado, que tiene a su cargo el desarrollo de la zona de influencia del Río Colorado en la provincia de Buenos Aires (partidos de Villarino y Patagones). Corfo se ha dedicado a planeamiento y a instauración de infraestructura en la zona (obras de riego), así como investigación tecnológica y apoyo de la diversificación rural. Su presupuesto para 1970 es de mán

680.000.000.- (483 millones son para riego y desagües).

Otra iniciativa de interés, surgida en la región, es la creación en Viedma de una Comisión de Desarrollo para la zona cordillerana de El Bolsón, organismo que se suma a los similares existentes en Choele-Choel, Río Colorado, Los Menucos y General Conesa, y que tiene por objeto obtener la reactivación de regiones o microrregiones-problema. En el caso de El Bolsón, se procura lograr, por medio de una agricultura intensiva, la obtención de excedentes "exportables" (cosechas tardías), luego de satisfacer la demanda total de San Carlos de Bariloche, hoy dependiente de producciones de la zona pampeana. Otro factor de desarrollo en la región puede constituirlo la erección de un complejo productor de soda solvay en San Antonio Oeste (200.000 ton. anuales) si bien hay intereses regionales convertidos en esta materia, los que pretenden la radicación del complejo en Malargüe (Mendoza), en El Gigante (San Luis), en El Gualicho (Río Negro) o en Puerto Madryn.

También se han convertido, al presente, Río Negro y Neuquén en importantes áreas petrolíferas (4° y 5° lugar, con una participación del 20,4% en el total del país). Teniendo en cuenta la meta recientemente esbozada de autoabastecimiento petrolero para 1971, el hecho no deja de tener significación. A ello debe unirse que también en La Pampa se han iniciado exitosas prospecciones y que probablemente el mar epicontinental que rodea la fachada este de la zona, desde el límite con Chubut hasta Bahía Blanca, posea ingentes recursos petrolíferos.

La relevancia de Bahía Blanca en la zona es inobjetable, al punto que cabe preguntarse si es lícito denominarla Comahue, o bien debió llamarse Región Económica de Bahía Blanca. Porque la influencia de este importante puerto del Sur es sumamente trascendente: para el Ing. Ricardo M. Ortiz "la zona de influencia del puerto de Bahía Blanca abarca el tercio suroeste de la Provincia de Buenos Aires, la mitad este de la de La Pampa, la mayor extensión de la de Río Negro y la totalidad de la de Neuquén.

Identificar la zona económica a la de influencia del puerto, equivale a decir que a toda la producción lograda en la superficie de aquélla, y a todo el volumen de mercancías que necesita incorporar desde su exterior, le es más económico movilizarse por ese puerto antes que por cualquiera de sus competidores. Se sobreentiende que el concepto de zona así considerada involucra la existencia de un centro urbano capaz de realizar el intercambio, y que los límites de esa zona dependen de los medios de transporte que la unan al puerto, de su sistema tarifario y de la productividad y poder de consumo de sus habitantes." (cf. revista Mirador, Bs.As., Mayo 1960). Datos: 170.000 habitantes (1967) PBI: 23.200 millones m\$u (1965); 2.300.000 toneladas de cereales exportadas (1966); puerto de ultramar: 1254 establecimientos industriales. Energía suficiente. Rutas.

Independientemente de su pertenencia a la región del Comahue, Bahía Blanca ha sido elegida por el gobierno de la Provincia de Buenos Aires como "polo de desarrollo" y subsecuentemente, se la gratificaría con la realización de obras de infraestructura que permitiesen su desarrollo económico integral. Una de dichas obras es el dique de Paso de las Piedras, a un costo de mín 9.423.000.000.- que permitirá el suministro regular de agua potable a la ciudad (500 litros por persona, a una población futura de 500.000 habitantes, en dos años más). La población actual no llega a los 200.000 habitantes.

Paralelamente, iniciativas privadas de envergadura, como la planta petroquímica de Dow Chemical, con una inversión de 120 millones de dólares, auguran el resurgimiento de la región. Se instalará un Parque industrial en 150 Hás. (se venderán los terrenos y habrá créditos y desgravaciones). Su élite interpreta la situación, y, particularmente, la Universidad del Sur se ha convertido en un bastión de culturalización y preparación psicológica para el proceso de desarrollo. Recientemente expresó el Director de Planeamiento de Desarrollo de la misma, Dr. Remus Tetu, lo siguiente: "Tenemos ante nosotros el enorme handicap

geohistórico del Sur que exige soluciones. No será solamente con fábricas que ello se hará. Necesitamos encontrar un papel funcional del Sur en el concierto territorial argentino y continental. Para ello, tanto, si no más importante, son las "fábricas de ideas" y los viveres de élites que son las escuelas superiores".

Hay quienes auguran para Bahía Blanca un futuro tan promisorio, que la convertiría, hacia fines de la década del setenta, en la primera ciudad de la provincia de Buenos Aires, y uno de los principales centros industriales del país. Se subraya que su puerto es el más profundo de la costa atlántica argentina, lo que lo hace especialmente favorable para el intercambio exterior; el flete que pagan los productos cuyanos hasta Bahía Blanca es menor que el que deben erogar para llegar a Buenos Aires; además del extraordinario futuro que proponen las grandes obras en curso: en el Comahue, que permitirá abundante y barata energía para el desarrollo industrial de su ciudad-puerto, sin olvidar el beneficio del complejo petroquímico Dow, etc.

3. Cuyo: el 5 y 6 de Abril de 1967 se reunió la primera Junta zonal (Gobernadores de San Juan y Mendoza), cuyo acuerdo versó, entre otras cuestiones, sobre la necesidad del aprovechamiento integral de los recursos hídricos de la región, la diversificación agrícola, la intensificación de la exploración y explotación minera y de hidrocarburos, la instalación de industrias zonales, e innovó, en relación a lo ya visto en otras regiones, en dos aspectos:

- a) consideró necesario crear condiciones para el desarrollo de un mercado de capitales local, y para la instalación en la región de servicios e industrias que impidieran el continuo drenaje de capitales hacia otras regiones.
- b) proyectó el planeamiento y desarrollo de microrregiones, como las de Malargüe, Jachal, Valles de Iglesias

y Calingasta, Valle Fértil, y cuencas de los ríos Mendoza y Tunuyán. Verdaderas regiones-problema, que trasantan la disparidad zonal en el seno de una región que, como la de Cuyo, ya de por sí no alcanza los niveles de las más favorecidas en el país.

En el plano industrial, se definieron industrias útiles y posibles para la región tales como: la industrialización de subproductos de la destilación de petróleo, soda solvay, industrialización de gas natural y otros hidrocarburos, abonos sintéticos, metalurgia del cobre, electroquímica, electrometalurgia, deshidratación de frutas. Como se aprecia, también en el plano industrial, ofrece Cuyo la perspectiva de instalación de actividades intensivas, de alto coeficiente de capital.

Recientemente, el gobierno mendocino reglamentó la ley 3110 de creación del parque industrial petroquímico, a emplazarse en poco más de 4 hectáreas, junto a la destilería de Luján de Cuyo. Se prevé la urbanización y construcción de caminos de acceso, la forestación del predio, y la instalación de industrias de transformación, de extracción y fraccionamiento de productos hidrocarbureados (denominadas "directas") y de industrias afines (tratamiento mecánico de sólidos, tratamientos químicos, térmicos, electrotérmico y electroquímico de minerales, etc.). Los terrenos serán alquilados a las empresas por 20 años, o vendidos mediante créditos del Banco Industrial a 5 años. Se eximirá a las empresas a radicarse, de cargas impositivas, y se gestionará su inclusión en el régimen nacional de promoción industrial.

Importante realización para el progreso de Mendoza, constituyen los complejos hidroeléctricos del Nihuil (I y II existentes, III en construcción y IV en proyecto), cuya capacidad total alcanzará, en conjunto, a casi 1.000 millones de kw/hora (344 millones cada uno de los dos primeros y 150 millones cada uno de los restantes). Estos complejos han permitido, paralelamente, la sistematización del río Atuel, constituyendo la otra cara del beneficio que prestan las obras, su contribución a la fertili-

dad provocada del suelo provincial, mediante el riego. En Cuyo se calcula en unas 600.000 has., la superficie bajo riego, con una producción anual evaluable en los u\$s 190 millones. Otra obra hidroeléctrica que completa el panorama de la provincia cuyana es la usina de Luján de Cuyo con un potencial de 120.000 kw.

En San Juan, las nuevas experiencias hacen más bien al problema agropecuario. Un reciente decreto autoriza a practicar un Plan Piloto de Desarrollo Agrícola en Jachal mediante la afectación de más de 70 has. en tres colonias fiscales, que se dividirán en parcelas de 3 has., con dotación de agua, y suministro de adelantos financieros a los colonos.

El dique y la Central hidroeléctrica de Ullún, a 35 km. de la ciudad de San Juan, constituye la gran esperanza de San Juan para su reactivación agrícola, al par que para instrumentar la implementación de condiciones para un eventual "despegue" industrial, al proporcionar la energía necesaria a éste. El costo de la inversión sería de m\$ 7.260 millones para el dique y otros m\$ 2.500 millones para la planta hidroeléctrica, pudiendo finalizar la obra en 1973. Para evaluar los beneficios del proyecto, uno de sus resultados sería el incremento de la producción de uva de la provincia en 424.000.000 kg., lo que implica casi la duplicación de la producción actual (1969: 467m7 millones kg.). Además, el control de inundaciones, la urbanización de sectores aledaños con fines turísticos, la provisión de energía a sectores agrarios, urbanos e industriales.

Todas las regiones, aún las más pobres, tienen en su seno subzonas de menor desarrollo relativo que el resto. Así acontece en Mendoza, cuyo departamento de Malargüe, en superficie poco más del 27% de la provincia, pero cuya población de 11.445 habitantes apenas constituye el 1,2% de la provincial (para peor, más de la mitad de tan exigua población reside en la capital del departamento), representa un palpable caso de deterioro, por la tendencia constante hacia la despoblación que registra la mencionada subregión. Se ha anunciado hace poco un plan

de forestación con álamos, a razón de 2.000 has. anuales, amén de la ejecución de canales y rutas para movilizar la actividad del departamento.

Entre tanto, la región busca coordinar un intercambio con otras, soslayando la atracción de la metrópoli capitalina. Entre Mendoza y Bahía Blanca se ha establecido en el último binio un interesante "puente" comercial, con promociones mutuas, tentando la posibilidad de abastecimiento en virtud de ciertas economías complementarias. Otro puente similar podría crearse con Rosario, existiendo ya un importante intercambio entre ésta y Mendoza, en virtud del abastecimiento de frutos y vinos cuyanos al importante mercado consumidor -y también coyuntura de intercambio hacia otras regiones- representado por la segunda ciudad de la República. San Juan envió muestras de sus productos a la feria internacional de Pefñuelas, en Chile, de Enero-Febrero 1970, y entre Cuyo y el país de allende la cordillera, la inauguración a principios de 1970 del camino internacional Mendoza-Luján de Cuyo-Cacheuta-Potreriillos-Uspallata-Las Cuevas-Portillo-Los Andes-San Felipe-La Calera-Valparaíso, abre importantes posibilidades de expansión de la producción regional en nuevos mercados (la obra fue financiada por el BID, costó 14 millones y medio de dólares estadounidenses, y cubre 404 km., trepando hasta 3.200 m. de altura en cierto tramo de los Andes).

Las prospecciones que llevará a cabo Fabricaciones Militares en la zona precordillerana y cordillerana cuyana, en cumplimiento del Plan Cordillerano, pueden brindar a esta región, de asentarse en su seno las plantas de tratamiento de dichos minerales, nuevos elementos de diversificación y expansión económicas.

Un plan similar de prospección minera se cumplirá en el área denominada "Cordillera Norte" (Salta, Jujuy, Catamarca, Tucumán, La Rioja, S. del Estero y norte de San Juan).

4. Centro: El 8 de Abril de 1967 se realizó la primera reunión, entre los Gobernadores de las provincias de La Rioja, San Luis y Córdoba. En el aspecto económico interesan los deseos de intercomunicación con fines estadísticos, de explotación industrial de productos zonales, de desarrollo forestal, de prospección minera. Lamentablemente, ninguna política concreta de desarrollo regional, ni de financiamiento del mismo, fue expresada en el acuerdo. Recientemente se realizó una nueva reunión de gobernadores de la región, en la que pugnaron las declaraciones amplias sin concreción, siendo sólo rescatable la preocupación por evitar el constante éxodo poblacional mediante la instalación de nuevas actividades que les doten de empleo. A todo esto, se ha iniciado en La Rioja un ponderable plan de desarrollo agrario, a partir de la sanción de una legislación tendiente a reestructurar la tenencia de la tierra, y eliminar el minifundio, realización de obras de riego y de diversificación rural, que colonicen el territorio provincial y constituyan el principal anclaje de arraigo de su población (se calcula en 150.000 el número de riojanos que migraron de su provincia, cuya población actual es de otro tanto). A su vez, en San Luis, el problema hídrico es prioritario, realizándose actualmente una profunda evaluación de sus reservas de agua en el valle del Conlara, en el límite con Córdoba. Resulta interesante la situación de esta provincia, con fines de análisis: geopolíticamente, la atracción de zonas de mayor desarrollo en Mendoza y Córdoba amenaza con la ruptura de la unidad puntana, en los hechos. La solución estaría, no solamente en la adecuación de la infraestructura hídrica para un cabal desarrollo agropecuario, sino también en la instalación de industrias especiales, que exportaran su producción a otros polos (tungsteno, cemento, lácteos, frigoríficos y secaderos).

En Diciembre de 1969, un documento de la Federación Económica y la Federación de Entidades Agropecuarias de San Luis, ilustra con patente énfasis la grave situación provincial:

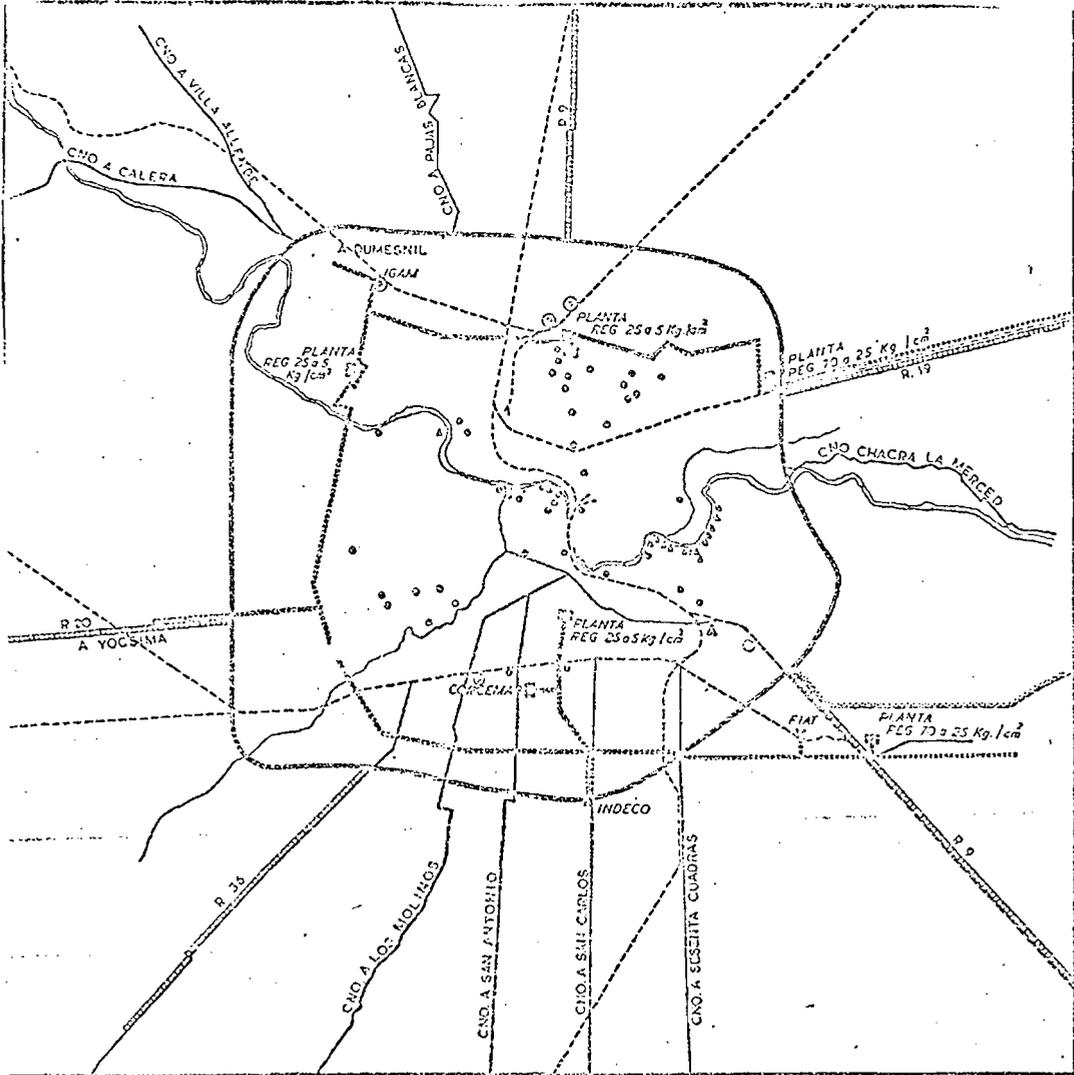
"San Luis se ve afectado por una creciente desocupación, y es alarmante el éxodo de su población, especialmente de elementos jóvenes. Sin población arraigada no hay desarrollo, e inútiles serán los esfuerzos de cualquier orden para mantener una población estable si la actividad privada no es incentivada a fin de que atraiga al hombre, que, a falta de un futuro cierto, emigra a otras provincias en busca de trabajo y mejor porvenir". Cruel paradoja! La Argentina ha sido en los últimos años fuerte exportadora de jóvenes de iniciativa: técnicos, artesanos, intelectuales... Y dentro de ella, el problema se reitera, las zonas de menor desarrollo remiten sus brazos, sus inquietudes, su exiguuo capital en suma, hacia otras que se presumen expansivas. Y de éstas, adónde...?

La Rioja, sin otras perspectivas por el momento que su progreso agropecuario, ha sido asiento en fecha reciente de una saludable iniciativa, que mejorará su posición comercial en materia de "exportación" de los productos locales. Se trata de la planta fruti-hortícola de Chilecito, instalada en 4.104 m². con una inversión de unos m\$ⁿ 257 millones (experimento cooperativo financiado por el gobierno, y rescatable por los productores). Chilecito tiene 25.000 habitantes, y sufre la incidencia de coyunturas desfavorables, tanto por causas naturales, como por las derivadas de su escaso "poder de regateo" comercial. La elaboración de sus remanentes, vale decir, la adición de mano de obra local a la mera oferta de la tierra, le conferirá la posibilidad de repartir sin picos estacionales su actividad y la comercialización subsiguiente, además de dotarlo de mayores ingresos por unidad de producto original. Se elaborará concentrado de tomate, extracto de tomate, tomates pelados, duraznos, damascos, jugos y esencias de frutas, dulces de membrillo, damasco y durazno, salsas, ketchup, etc. (se industrializará la producción de 1.650 has.).

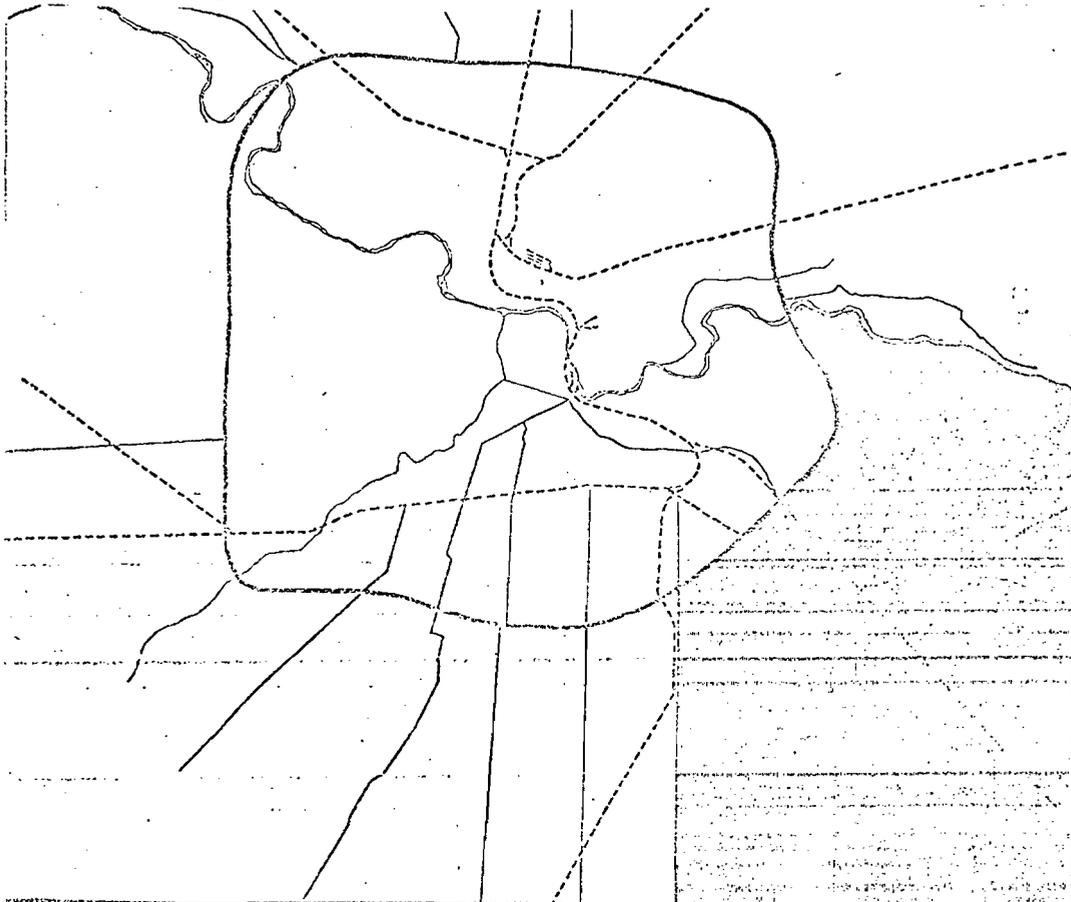
Dentro de la región, Córdoba parece un emporio de riqueza y posibilidades al lado de San Luis y La Rioja. El rector de la Universidad Católica de Córdoba, padre Fernando A. Storni, declaró: "Córdoba es la frontera entre el país desarrollado de la Argentina y el Subdesarrollado". A su vez, los empresarios cordobeses alzan últimamente la voz en forma reiterada para denunciar la continuidad irritante de una política fuertemente centralista por parte de Buenos Aires, que persiste en el ahogo financiero y en la limitación de mercados para la iniciativa económica del interior del país. El gobierno provincial, procurando un entendimiento social como base ineludible para una política solidaria de reactivación económica, ha anunciado inversiones en obras, educación, equipamientos sociales, al par que prohió la formación de una Comisión de Economía Concertada con la industria local -iniciativa que, de ser consecuente, implicará la participación de la comunidad en el planeamiento y la acción de gobierno de la provincia, móvil de una solidaridad que permita elaborar una real programática de desarrollo con estabilidad política.

En otro orden de cosas -y esto hace más bien al capítulo siguiente, sobre planeamiento urbano-, se ha iniciado una política de desarrollo urbano moderno en la ciudad de Córdoba: peatonización del centro ("casco chico" de 6 por 8 cuadras) mediante la prohibición de acceso de vehículos al mismo, y posteriormente la eliminación de calzadas, convirtiendo toda la zona en sector de paseos, alrededor de los comercios, hoteles, bancos, etc., que constituyen su equipamiento actual; la sistematización vial del Río Primero, que cruza la ciudad, en las zonas de mayor caudal humano de ésta, mediante la construcción de una autopista, a un costo estimado de 2.500 millones de m.n. La autopista unirá tres rutas nacionales: 9, 19 y 20.

En materia de parques industriales, Córdoba posee una experiencia interesante: en 1962 se celebró un convenio entre CAFADE (Comisión Nacional de Administración del Fondo de Apoyo al



- | | | | |
|---|--------------------|---|-----------------------|
| — | CAMINOS | △ | INDUSTRIAS INSALUBRES |
| — | PUTAS | ○ | " PELIGROSAS |
| — | RED FERROVIARIA | ⊙ | " E INSALUBRES |
| — | GASODUCTO | △ | MATADEROS |
| — | DESAGÜE INDUSTRIAL | | |



□ ZONA PROBABLE DE LOCALIZACION DEL PARQUE INDUSTRIAL PILOTO

Desarrollo Económico) y el gobierno de la Provincia de Córdoba, para la instalación de un Parque Industrial Piloto en las cercanías de la ciudad capital, como se aprecia por los diagramas siguientes:

El 12-2-70 se publicitó en todo el ámbito nacional la decisión del gobierno cordobés aprobando las directivas de planeamiento para el quinquenio 1971/75, que expresan la preocupación de dicha entidad por proyectar en el ámbito de su jurisdicción: la reforma educativa, la descentralización universitaria (pueden ser interpretados como objetivos políticos, toda vez que el núcleo estudiantil ha gravitado sobremanera en el último bienio en manifestaciones de intenso reclamo por un mayor desarrollo y, particularmente, por una justicia social eminentemente distributiva, en Córdoba), la institución de programas oficiales de salud y vivienda, la intensificación de estudios y trabajos por dotar a la provincia de acueductos, parques industriales, caminos (se mencionan específicamente nuevas autopistas al valle de Punilla, reserva turística provincial, y al Litoral, contacto económico esencial del estado), inclusive una usina atómica (en El Panqueque, Dique Los Molinos, capacidad 150.000 Kw, como modo de lograr autonomía energética, inquietud prospectiva, pues la Provincia, en mérito a trabajos realizados hace pocas décadas, está aún bien surtida de recursos energéticos).

Volviendo al plano prospectivo, para esta región del centro, que prácticamente coincide con su región física de las Sierras Pampeanas, Daus preconiza el establecimiento de cinturones agroindustriales en los pequeños oasis -actualmente de alta fragmentación fundiaria-, como por ejemplo, los cinturones de la menta, del pimentón, del anís, de los dátiles, etc.. El problema de la instalación de cinturones corre parejo con la resolución del grave inconveniente de la falencia de recursos hídricos en la zona. El uso racional de aguas subterráneas permitiría regar vas

FIG. 98 - CALIFICACION DE AREAS DE INSUFICIENTE HUMEDAD EN LA ARGENTINA (Fuente: Ing.S.San Martín, Rev.Techint).-

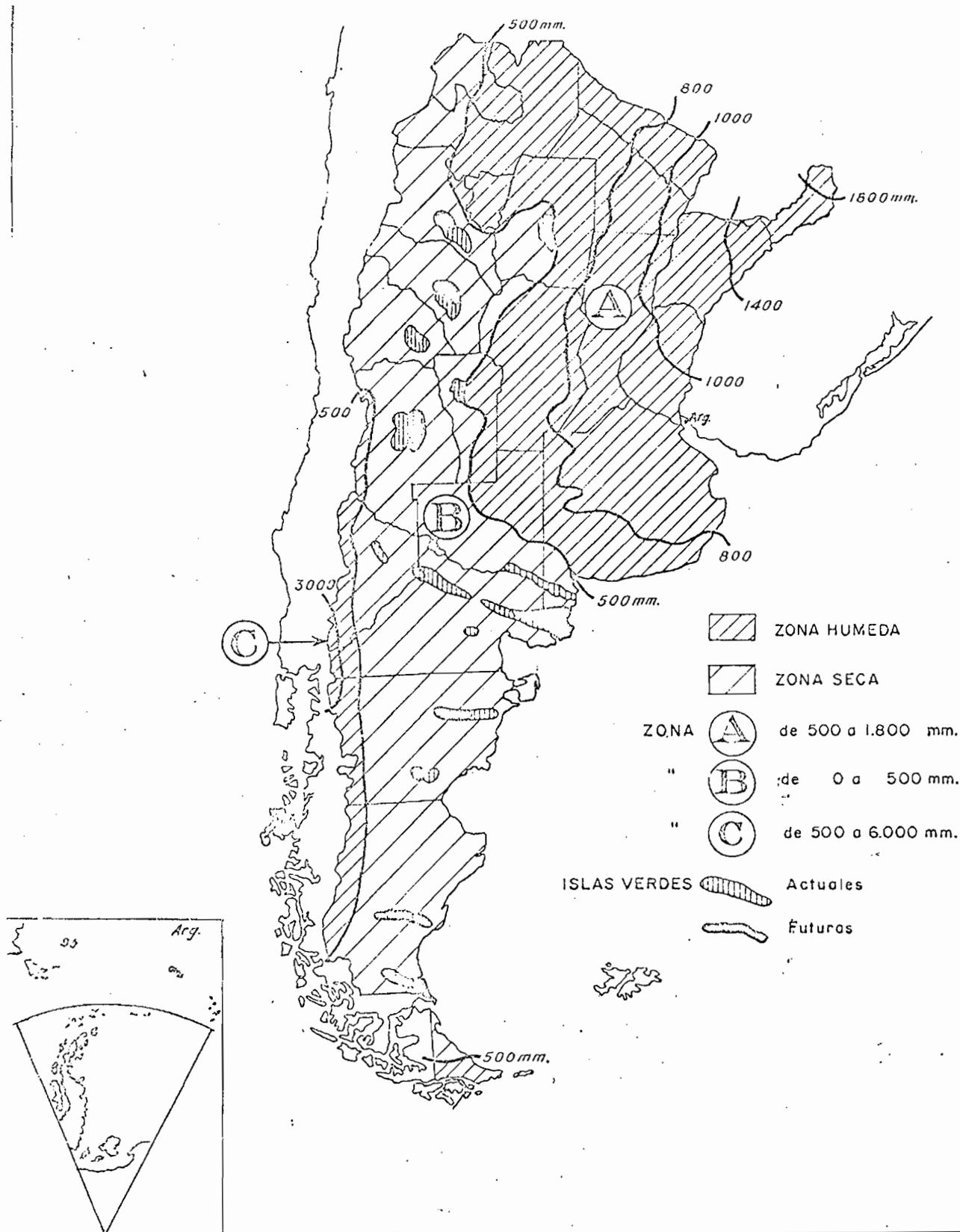
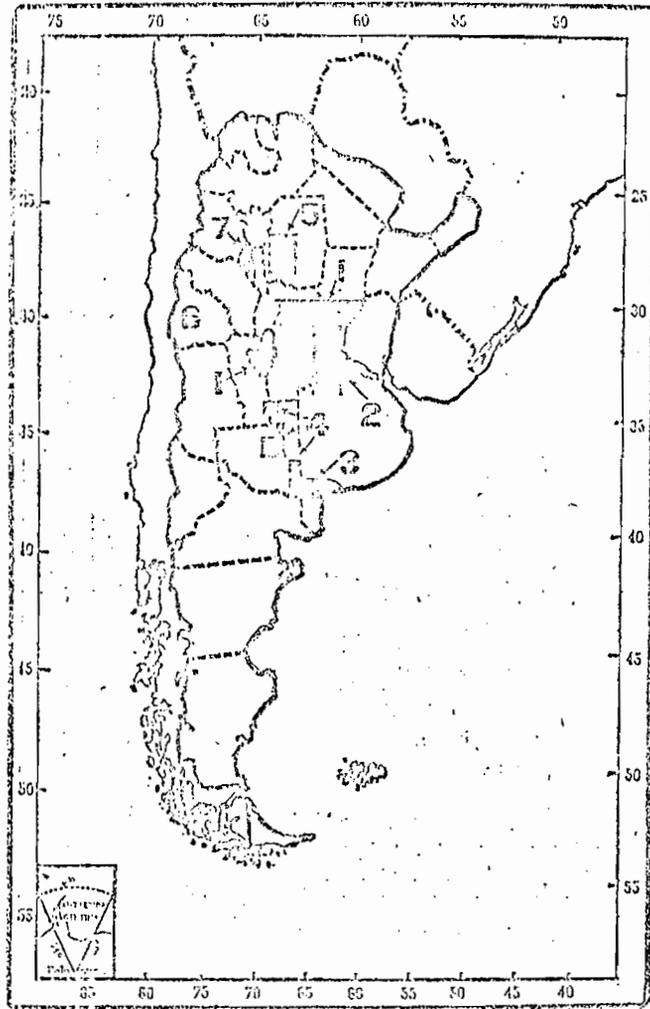


Fig. 100 - Investigaciones sobre aguas subterráneas en la Argentina:



En el mapa se señala la ubicación geográfica de las investigaciones que se están realizando en materia de aguas subterráneas: 1) Convenio Argentino-Alemán; 2) Zona de las "Arenas Puelches"; 3) Cuenca de Bahía Blanca; 4) Exploraciones en La Pampa; 5) Región de Santiago del Estero bajo estudio; 6) Convenio con la provincia de San Juan; 7) Convenio del Valle de Catamarca

tas zonas del país, propiciando una mayor extensión de sectores de agricultura intensiva. El panorama actual del país, al que en amplísimos territorios se le niega el agua dulce, surge del mapa que transcribimos, del trabajo del Ing. Salvador San Martín "Argentina, geografía difícil", publicado en la revista Techint de Octubre 1968:

Otro mapa siguiente da cuenta de las actuales investigaciones en torno a la existencia y aprovechamiento de aguas subterráneas.

En las zonas bajo riego del país, se producen intensivamente diversos productos agropecuarios, particularmente frutas, especialmente adaptables a una agresiva política exportadora. Dichas zonas constituyen verdaderos "polos" de desarrollo regional (restándoles probablemente completar una estructura autosuficiente de complejos agroindustriales integrados): Cuyo (unas 500.000 has.), valle de Río Negro (100.000 has.), Noroeste (casi 200.000 has.), Centro (250.000 has., si incluimos el proyecto del Río Dulce), valle del Río Colorado (50.000 has.).

5. Noroeste: La primera reunión de gobernadores (Jujuy, Salta, Catamarca, Tucumán y Santiago del Estero) se realizó los días 20 al 22 de abril de 1967. En ella se acordó la creación de organismos provinciales de planificación y la coordinación de los mismos entre sí, se proyectó la conclusión de diversas obras de infraestructura necesarias para el desenvolvimiento de la región (centrales hidroeléctricas de Cabra Corral, dique de Las Maderas, sistema Potrerillos, río Bermejo, y otras, en todas las provincias de la región); la planificación regional agropecuaria, incluyendo el estudio de mercados para la colocación adecuada de su producción; promover la industrialización en el propio ámbito regional de sus productos agropecuarios y mineros; la solicitud a la banca oficial de radicación de líneas de crédito; al Fisco de otorgamiento de exenciones que constituyan incitacio-

nes para la radicación industrial; se propició un tratamiento especial para Catamarca, considerada área de infradesarrollo en la región, etc. En reciente reunión, finalizada el 23 de Setiembre de 1969, la Junta de Gobernadores expresó su preocupación por el actual sistema aduanero, que no favorece las exportaciones zonales, indicándose la conveniencia de contactos con Chile y Bolivia para trocar la salida por Buenos Aires, en cambio, por la de mercados limítrofes y puertos del Pacífico, interesante medida que resulta lógica para la constitución de una verdadera área regional integrada, proyecto multinacional que, salvados inconvenientes de tipo político, beneficiaría a las tres naciones. También se deliberó acerca de la constitución de una corporación financiera del NOA. Esta región del Noroeste es rica en historia y enseñanzas: fue un bastión de desarrollo en la época hispánica, hasta que la liberalización del comercio por Buenos Aires y la paulatina unificación del país fueron deteriorando sus posibilidades, aniquilando sus artesanías y sumiendo en la miseria grandes zonas, arrebatándoles hombres, capitales y ánimos. Esta región, que alguna vez albergó un tercio de la población argentina, hoy sólo contiene al 11% de la misma. El 51% de su población tiene menos de veinte años (el 39% en el resto del país) y una buena parte ya ha pasado de la edad activa, debido al éxodo de la gente más apta para el trabajo.

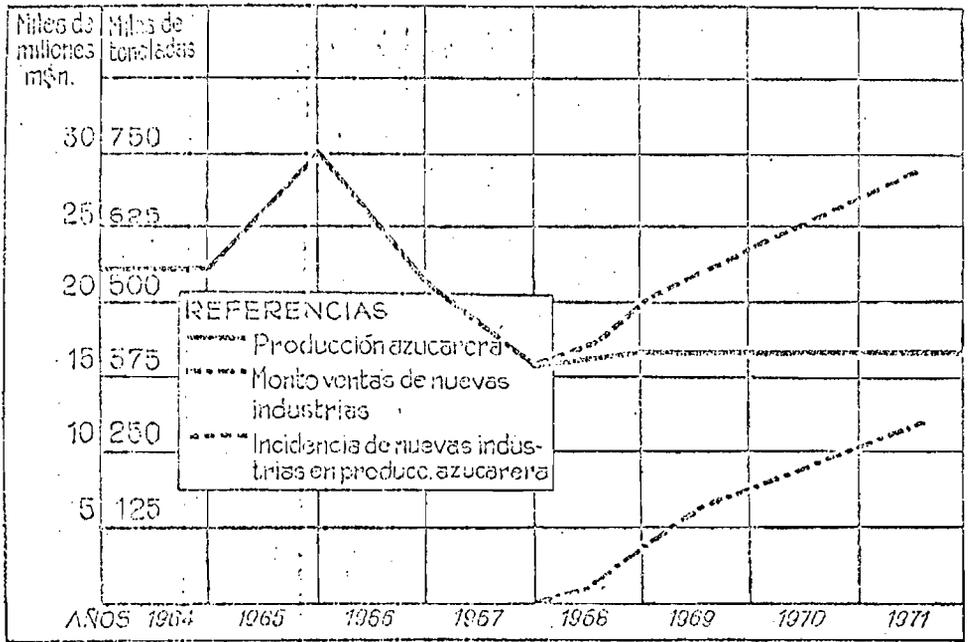
La región necesita urgentemente de políticas de reactivación agropecuaria y de instalación industrial, así como de integración con otras regiones limítrofes (Cuyo, Centro, el Nordeste, Chile y Bolivia), a fin de aprovechar efectos de complementaridad para el mutuo intercambio. Hace poco tiempo, tomó estado público una idea de los economistas Dávalos, Sansbarro y Blöser sobre la constitución de una región multinacional, el "modelo regional centro-sudamericano", constituida por el NOA y el NE argentinos, el N. de Chile, el S. de Bolivia y el S.O. de Paraguay. También nos parece a nosotros que un modo más idóneo que

la ALALC para propiciar el desarrollo y la integración común de Latinoamérica, puede estar dado por la realización de proyectos multinacionales, del tipo de la Cuenca del Plata, o de este modelo regional, o inclusive, a escala más reducida, por una suerte de acuerdos bilaterales que permitan un esfuerzo común para la promoción de áreas fronterizas (por ejemplo, ciertas extensiones de Cuyo y Chile, simultáneamente, o de Salta y Bolivia, etc., mediante complejos agroindustriales, o mineroindustriales, o agrícola-minero industriales). Entretanto, se han practicado innovaciones en algunas de las zonas o provincias componentes: En Tucumán, desde el alto plano oficial de la República se instrumentó un planeamiento integral de conversión de su actividad monocultural, por sustitución de la misma mediante la instalación de industrias. Esta campaña se encuentra en curso, las industrias radicadas son sumamente heterogéneas, muy beneficiadas por créditos y reducciones tributarias (tanto para inversiones como para importación de materias primas del extranjero), el proceso es incipiente, las soluciones socioeconómicas no han sido advertidas, el reclamo popular es perentorio, y, evidentemente, el panorama contemporáneo es lo bastante crítico como para no permitir un juicio objetivo sobre las bondades del plan. En Tucumán se designaron ocho subpolos de desarrollo, a base de parques industriales a gestar (100 a 200 has.): radios de 10 Km. de Los Palos, Ranchillos, Esperanza, Las Peñas, S. José, Amalia, Lules, Famallá, Bella Vista, Villa Quinteros, S. Lucía, Concepción, Aguilares y Santa Ana.

En Marzo 1970 se inició un plan de desarrollo minero e industrial, con apoyo del BIPA.

Para Santiago del Estero, la provincia más afectada por el éxodo poblacional y la insuficiencia hídrica, el proyecto Río Dulce puede satisfacer los prerrequisitos de un efectivo despegue hacia el desarrollo. La Corporación del Río Dulce dirige la realización del proyecto, que implica la fertilización

Previsiones originarias del Comité Operación Tucumán:
(fuente: La Prensa, 1967)



La inversión que el Comité Operación Tucumán tiene prevista para la instalación y ampliación de industrias no azucareras en esa provincia, asciende a los 7.665.000.000 de pesos, que rendirán en plena marcha del plan un monto de comercialización anual que oscilará entre los 14 y 15 mil millones de pesos. Dicho ingreso significará para la provincia el equivalente de 300.000 toneladas de azúcar

Fig. 99 - Tucumán:

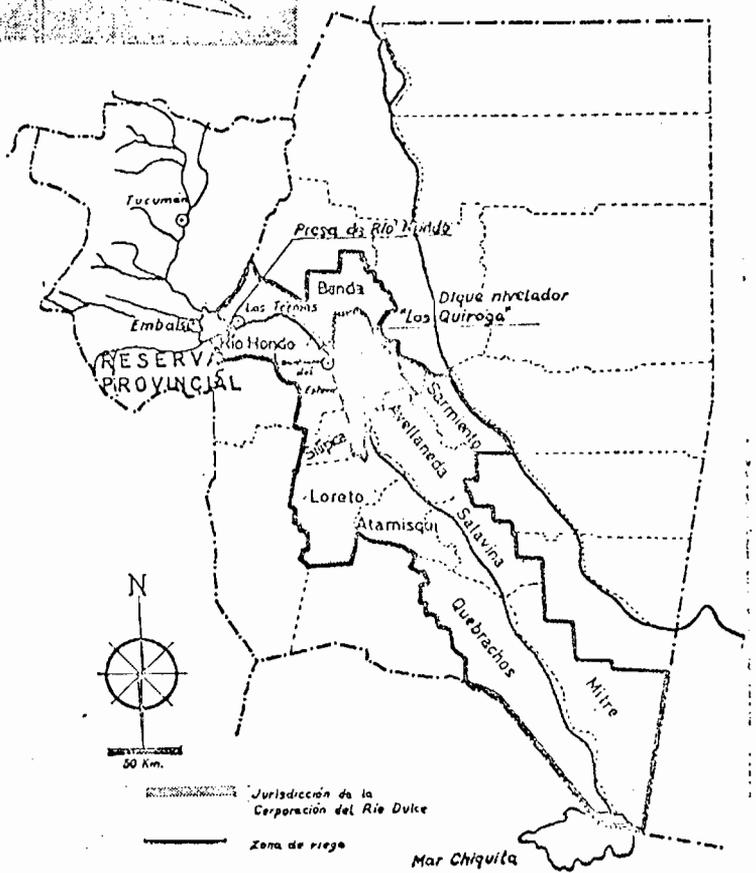
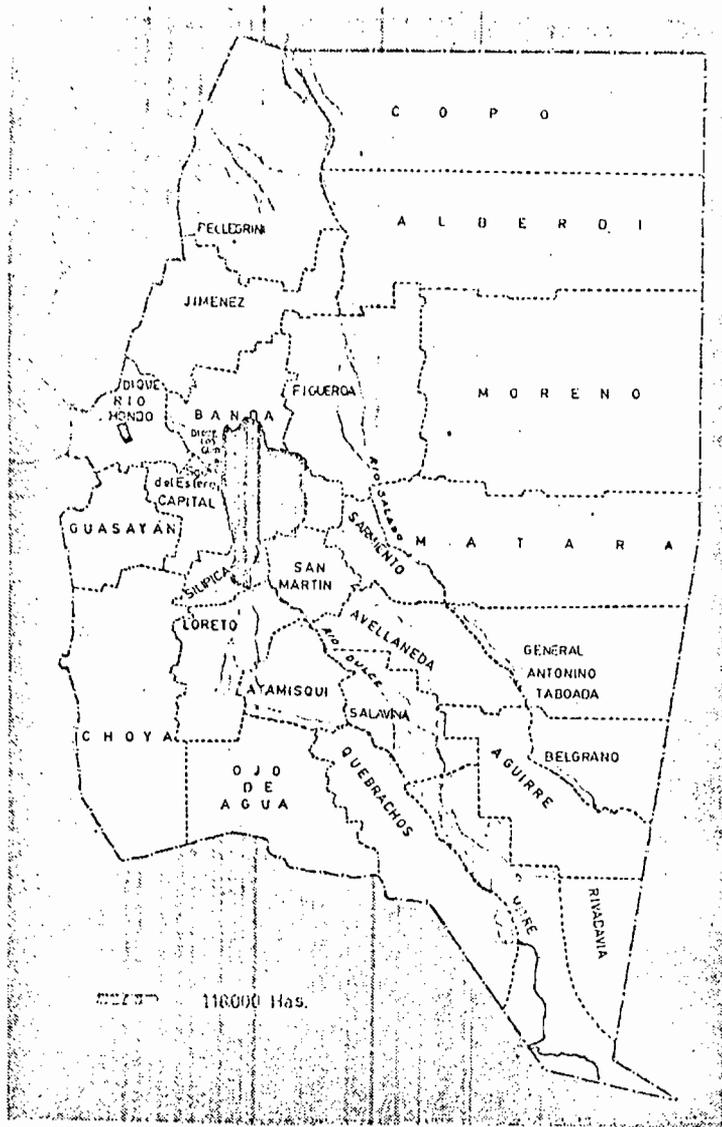


y puesta en proceso de 118.000 has., con instalación de 7.500 familias de productores, reubicación de 4.500 minifundistas, un costo de 82,9 millones de dólares para las obras hidráulicas y de 40,8 millones de dólares para la colonización y rehabilitación de tierras. Las obras hidráulicas comprenden los diques Río Hondo y Los Quiroga, canales principales y redes de riego y drenaje. El financiamiento de la obra está confiado a los Gobiernos nacional y provincial, la banca oficial nacional y provincial, el B.I.D. (préstamo de 10,5 millones de dólares), y los objetivos del proyecto son: regular las crecidas del Río Dulce, imponer amplia zona de regadío permanente, aumentar la producción de energía, paliar la salinización y alcalinización de suelos, diversificar y tecnologizar las actividades agropecuarias de la zona, industrializar -in-situ su producción (pasteurizadora de leche, molino harinero, complejo industrial algodonero ya instalado por GRAFA, alimentos balanceados, deshidratación de alfalfa, y de hortalizas, cítricos, dulces de frutas, etc.), organizar los mercados, formar equipos técnicos, etc.. La jurisdicción de la corporación, y la zona de riego planificada, se advierten en un mapa siguiente.

Se proyecta la radicación en Tucumán del Mercado de Concentración del N.O., para organización y defensa de los precios de los productos alimenticios básicos de la región. A su vez, en Catamarca, se han iniciado obras de colonización (colonias La Estrella, Agua Colorada, Nueva Coneta), que integran una zona de explotación agrícola-ganadera de 7.500 has., primer ensayo de reactivación del valle de Catamarca, a fin de detener el éxodo de sus habitantes, procurar empleos, paliar el minifundio, procurar la autoproducción de alimentos (la provincia "importa" carne vacuna) y generar excedentes exportables a otras regiones del país, base del futuro desarrollo provincial.

Paralelamente, se procura la realización de obras de infraestructura vial y energética, se practica una política de fo

Fig. 101- Area de la Corporación del Río Dulce:



mento minero (explotación de yacimientos de cobre y manganeso en Farallón Negro, etc.), y se gestiona la radicación de empresas que ejecuten la industrialización in-situ de la producción provincial. Ultimamente, va cobrando importancia el reclamo de que se instituya un ente financiero de fomento regional.

6. Nordeste: La primera reunión de Gobernadores (Formosa, Chaco, Corrientes, Misiones y Santa Fe) se realizó el 4 y 5 de mayo de 1967. Estos reconocieron el importante papel de la región en la Cuenca del Plata, y acordaron establecer un potente polo dinámico en Resistencia-Corrientes, al par que procurando desarrollar las zonas de frontera de Formosa y Misiones por razones geopolíticas. Entre los objetivos, se enfatizó la necesidad de integrar física y económicamente a la región mediante la infraestructura vial, aérea y fluvial adecuada, comunicándola con el resto del país y naciones limítrofes, y transformándola en eje de desarrollo; dotar al área de la base energética necesaria, asegurarle el control del régimen de aguas y su aprovechamiento -dentro del sistema de la Cuenca del Plata-; crear un ente financiero regional para la realización de obras de desarrollo zonal e interregional; y estableció como prioridades: pavimentación de las rutas nacionales 11 y 12, 81, 14, 16 y 98; construcción del puente Corrientes-Antequera, central térmica de Barranqueras, aprovechamiento energético del Apipé, extensión del poliducto y gasoducto que viene de Campo Durán, extensión del área del Bermejo, etc.

En un artículo publicado en "Síntesis" el 2-9-64, el Dr. Basilio Serrano ya proponía un catálogo integral de medidas para el planeamiento y expansión socio-económica del Nordeste:

a) remoción de los factores antieconómicos que gravan el progreso, mediante planes de vialidad, transportes, energía y viviendas. Intercomunicación de la Mesopotamia, entre sí y con el resto del país: accesos de Corrientes a Barranqueras, de Goya a Reconquista, etc. Dinamización de la navegación fluvial y los puer-

tos de la región. Energía para facilitar la reestructuración de la producción y de la vida urbana; b) adecuación de las inversiones y del programa de promoción industrial a las posibilidades del mercado internacional (vale decir, aplicar el concepto de "ventajas comparativas" y las posibilidades de la ubicación geográfica de la región, como salida natural hacia ciertos mercados, incluso mediante la elaboración de materias primas ajenas a la misma), c) perfeccionamiento tecnológico en las actividades primarias, base de la economía regional; d) formación técnica de la población y extensión universitaria; e) grandes proyectos, como el complejo agroindustrial del río Bermejo; f) aprovechamiento de la capacidad regional dentro de la estructura de la ALALC.

Puede advertirse que se trata de un programa integral, de alcances tanto más vastos que el que se propusieron los Gobernadores, el cual, específicamente, inicia su cometido mediante la ejecución de obras de infraestructura, vitales para la intercomunicación regional. Falta, en cambio, sobre todo, una política de promoción de la producción regional con destino a la captación de mercados exteriores a la misma, como preconiza el Dr. Serrano.

Las fuerzas vivas de la zona reclaman la creación de frigoríficos regionales; el fomento de la producción frutícola y hortícola, y su industrialización in-situ; el aprovechamiento de las maderas, materiales de construcción y otros minerales de la región; la instalación de industrias celulósicas y siderúrgicas, etc.. Entretanto, en la cuña boscosa santafesina se viene practicando un ingente programa de colonización (recientemente se destinaron a tal programa 42.124 has. del distrito de La Gallareta, donde funcionaron las plantas hoy cerradas de La Forestal Argentina). Contará con asistencia técnica del BID.

El 11 de Setiembre de 1969 los mandatarios de las provincias comprendidas en la región procedieron a constituir oficialmente la Corporación Financiera Regional del Nordeste S.A. (COFIRE).

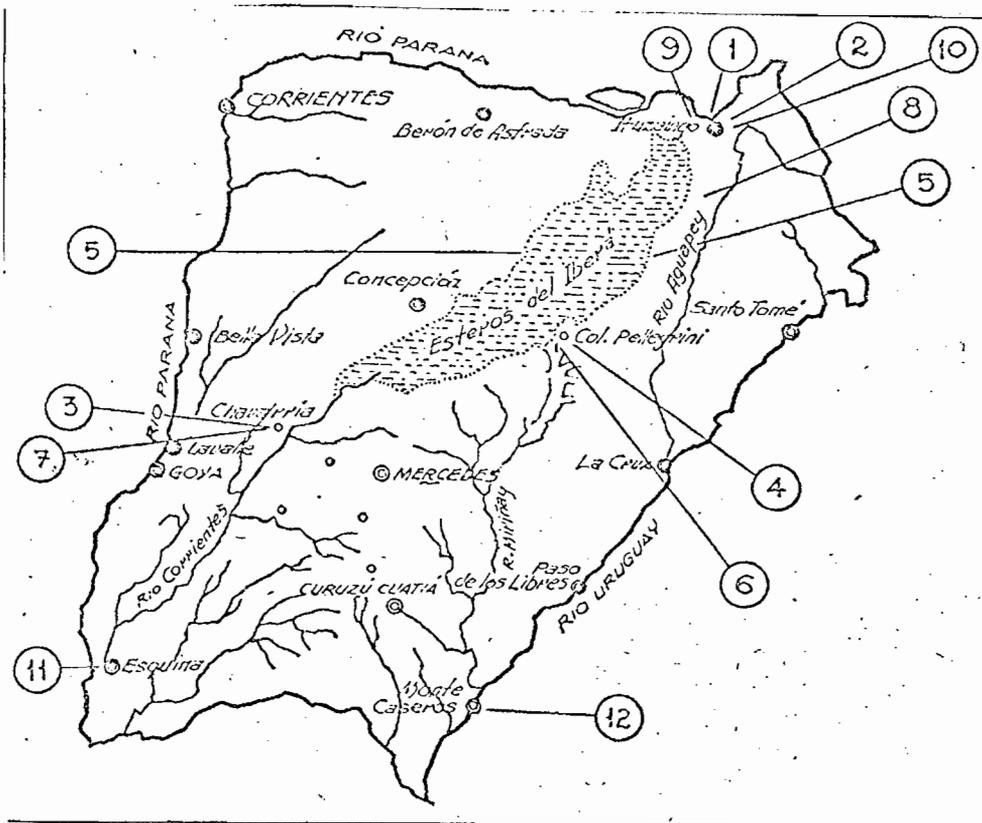
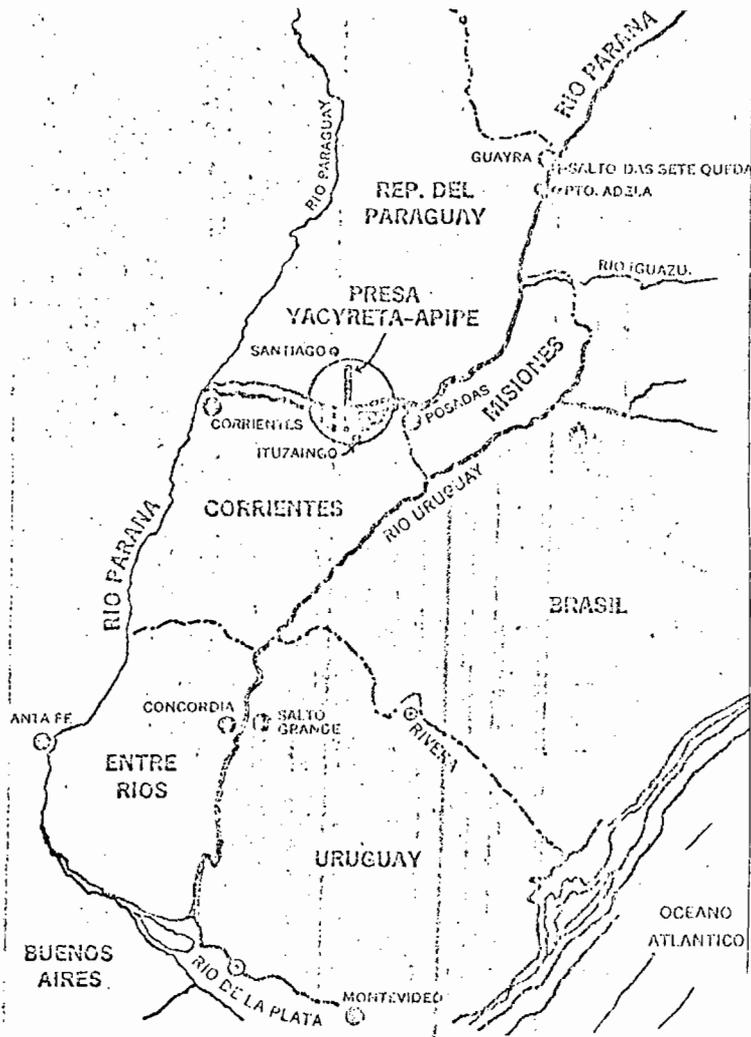
con un capital de 5.000 millones de mñ, que podrá quintuplicar se, que tendrá por meta la realización de obras de infraestructura y el apoyo a la iniciativa privada mediante préstamos para inversión, a largo plazo y bajo interés.

Por su localización fronteriza, la zona está especialmente predispuesta a la realización de proyectos multinacionales con las naciones vecinas. En particular, reviste importancia la prensa Yacyretá-Apipé, prevista para inaugurar en 1980, que exigirá una inversión de 767 millones de dólares y poseerá una potencia de 2.100.000 kw, con una producción de energía media calculada en 13.500 millones de kw/hora. Al mismo tiempo, beneficiará la navegación por el Paraná y promoverá una sensible integración zonal con el Paraguay, que repercutirá favorablemente sobre el intercambio entre ambos países.

El proyecto entronca con otros relacionados con el saneamiento y futuro aprovechamiento de la zona de esteros del Iberá, que permitirá la producción de 3.000.000 kw de electricidad (casi el doble que El Chocón), habilitar 3.200.000 has. de nuevas tierras regables, mejorar la circulación, promover radicaciones industriales, etc. La República Federal Alemana ha concedido un préstamo de 12.000.000 de marcos para los estudios previos.

También la cabal integración de las microrregiones de la zona entre sí, y de la región con otras del país, reviste particular importancia en la prioridad adjudicada a determinadas obras de infraestructura: así, el camino paralelo al Paraná, la ruta 12 y 27, que corre por 650 km. desde el límite con Misiones hasta el de Entre Ríos, resulta primordial para el desarrollo de Corrientes, teniendo en cuenta la próxima habilitación del túnel subfluvial Santa Fe-Paraná, También está abocada esta provincia a la pavimentación de rutas locales que integren sus sectores geográficos occidental y oriental, hoy partidos por los esteros. A su vez, el Chaco ha realizado 9.000 millones de mñ de obras viales en los últimos seis años, y en el último bienio se ha esforzado

Figs. 102-103: Ubicación de la presa Yaciretá-Apipé y de otras obras previstas para el Nordeste: (fuentes: Visión, Clarín)



LOS NUMEROS indican las ubicaciones de las principales obras previstas en la etapa preparatoria del Plan Apipé-Iberá. Se basa en la construcción del dique Apipé (1) en la ubicación elegida por la comisión argentino-paraguaya. (2) Canal de derivación del Paraná a los esteros del Iberá. (3) Dique sobre el río Corrientes, en Chavarría. (4) Dique sobre el Miriñay, en Carlos Pellegrini. (5) Terraplenes de contención. (6) Derivación del Iberá al Miriñay. (7) Derivación del Corrientes. (8) Descarga de emergencia al Aguapey. (9) Descarga de emergencia al Paraná. (10) Central Ituzaingo. (11) Dique sobre el río Corrientes, en Esquina. (12) Dique sobre el río Miriñay, en Monte Caseros

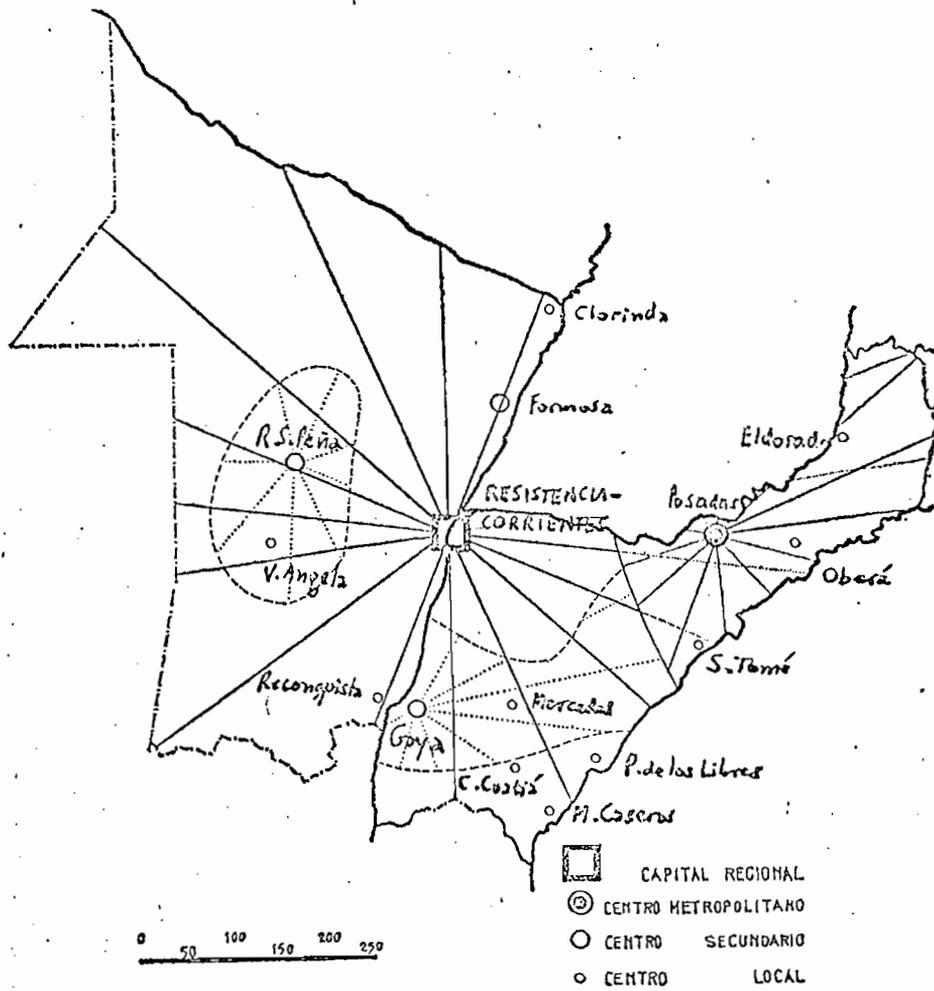
por atraer industrias nuevas a su territorio.

La Dirección General de Fabricaciones Militares ha anunciado la posible instalación, cerca de Resistencia, de una planta de arrabio-hematite a partir de carbón de leña de la zona, con una producción de 100 a 200.000 ton. anuales, actualmente importadas. La inversión total sería de 15.000.000 u\$s.

Entre Corrientes y Chaco, la construcción del puente entre Barranqueras, puerto de Resistencia, y su réplica de la otra orilla, la ciudad de Corrientes, promete ser la obra de mayor relevancia a mediano plazo de las emprendidas en la región. El puente se inició en 1968 y se proyecta su finalización para fines de 1971, a un costo de casi mñn 5.000 millones. Constituirá la definitiva unión de un complejo urbano que, olvidado en el análisis geográfico o político común, existe en la realidad, y cuya viabilidad reclamaron enérgicamente las fuerzas vivas regionales, hasta lograr la adhesión de las propias provincias, lo que ha culminado en Enero de 1970 con la constitución de ente de planeamiento del desarrollo del conurbano Corrientes-Resistencia (poco más de 200.000 habitantes para Elva Poulet (98), quien trabajó sobre estadísticas de por lo menos un quinquenio atrás, casi 300.000 habitantes según la aseveración reciente del asesor de desarrollo de la provincia de Corrientes, señor Eduardo Miranda Gallino, enérgico impulsor de la idea de formación de un polo de desarrollo en dicho conurbano). El área del polo estará integrada por la ciudad de Corrientes y su propio conurbano, más las de Resistencia, Barranqueras, Puerto Vilelas, Fontana, con sus áreas naturales (hinterlands). Dirigen al ente representantes de ambas provincias, del CONADE y de la Universidad Nacional del Nordeste. Bello ejemplo de desarrollo regional "en vivo"!

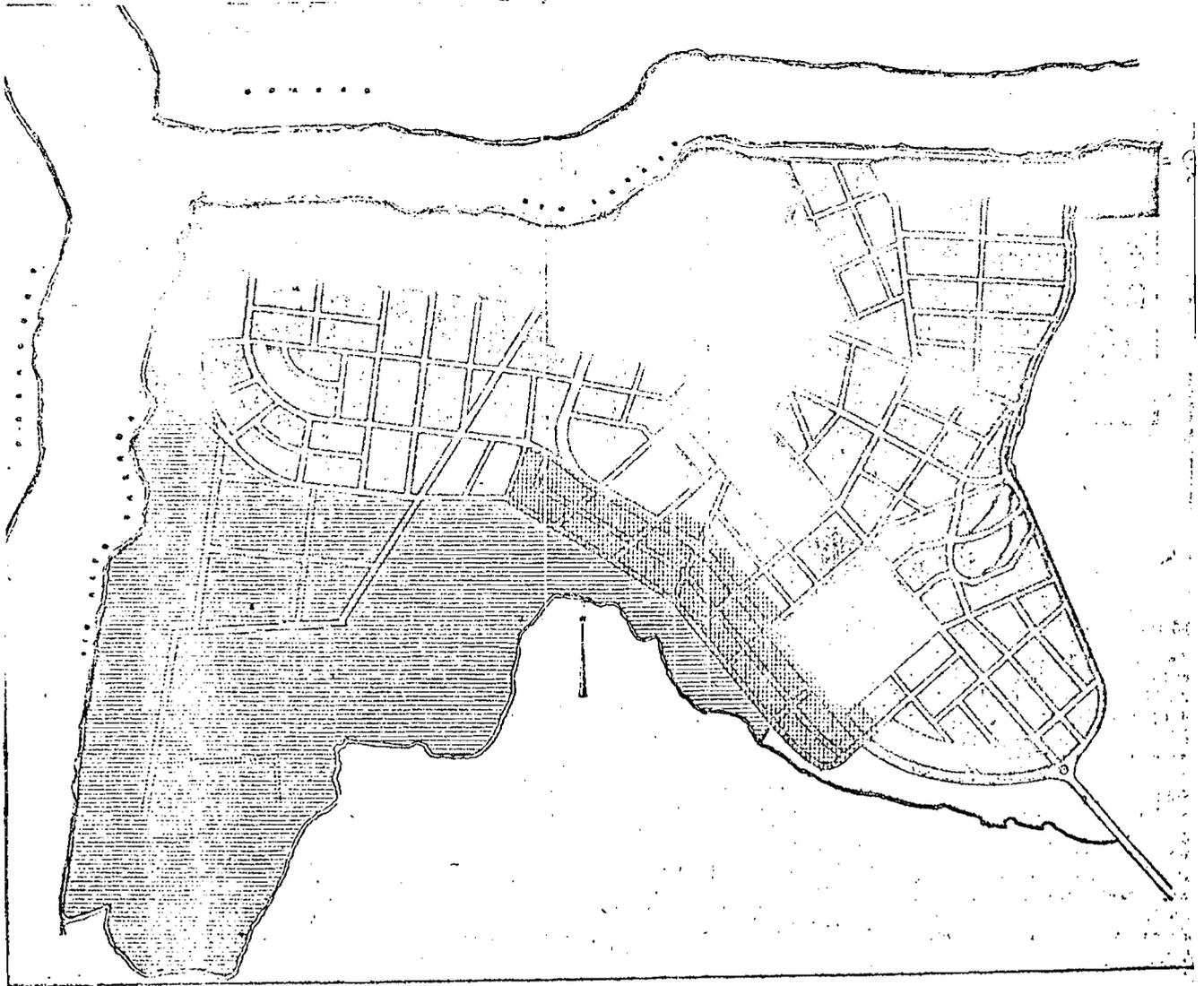
En Misiones, proyectos de papel y de siderurgia acicatean el afán renovador de los pobladores de esta provincia. In tanto, el gobierno acaba de enunciar su respaldo a la inicia-

Fig. 104 - Jerarquía urbana del polo Resistencia-Corrientes:



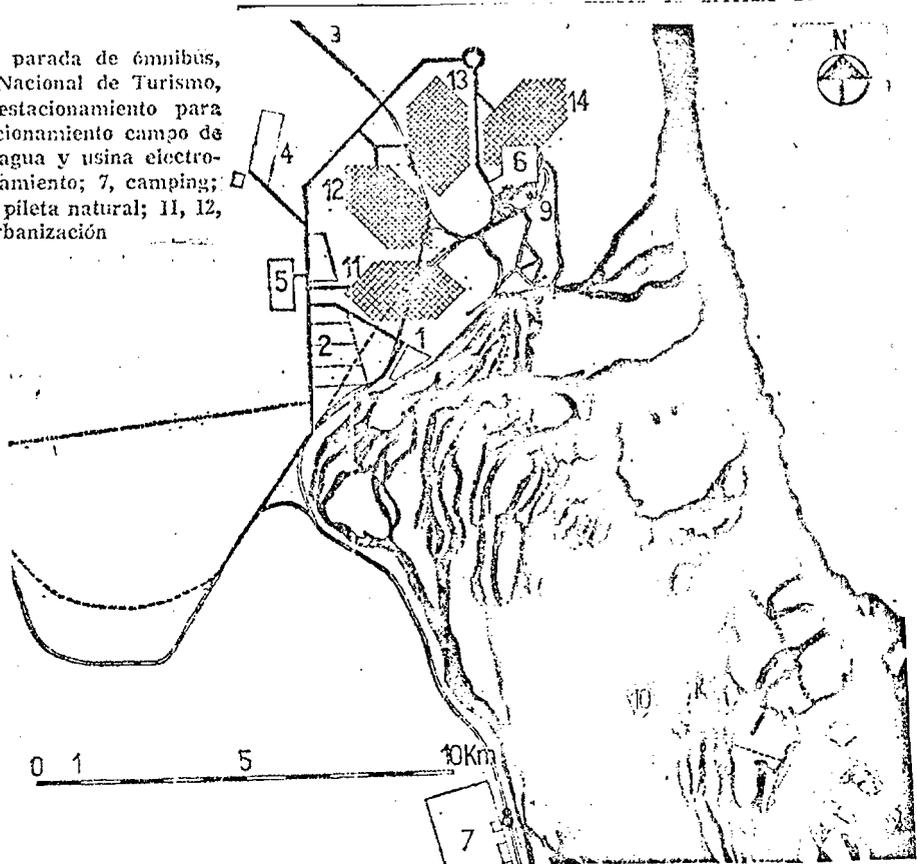
(fuente: Elva Roulet, revista del IDES, Bs.As.-)

FIGURA 104 bis - COMPLEJO CATARATAS DEL IGUAZU, de DESARROLLO TURISTICO:
(fuente: la Nación, 15-4-70).-



Zonificación propuesta para Puerto Iguazú; las partes de grisado más oscuro corresponden a los sectores de uso comercial y de edificios públicos existentes; las de grisado claro, en la zona urbana, serán de uso residencial; las tres franjas costeras, para uso turístico; la cuadrículada, para uso residencial e industrial, y, la parte rayada, para chacras

Foco turístico Cataratas del Iguazú: 1, parada de ómnibus, Centro de Información de la Dirección Nacional de Turismo, agencia de turismo y refectorio; 2, estacionamiento para los visitantes; 3, campo de golf; 4, estacionamiento campo de golf; 5, establecimiento potabilizador de agua y usina electro-motriz; 6, parada de ómnibus y estacionamiento; 7, camping; 8, embarcadero; 9, Hotel Cataratas; 10, pileta natural; 11, 12, 13 y 14, lotes destinados a urbanización



ción, en 1970, de una década de fervorosa promoción forestal. A su vez, los recursos hídricos de la región alcanzarían notorio avance de prosperar la integración de proyectos multinacionales en el seno de la Cuenca del Plata. El 5/11/69 se firmó entre la Provincia y el Gobierno Nacional la constitución del Ente de Desarrollo Turístico del Iguazú, que reactivará la región (hotelería, rutas, aeropuerto, etc.).

La región constituye el puente natural con el Paraguay, y la realización de ciertas obras en la misma, persiguen un propósito de complementación internacional, tales las de la presa Yaciretá-Apipé (aprovechamiento por parte de ambos países, si bien la financiación será íntegramente argentina, concesión geopolítica necesaria, si se tiene en cuenta que cosa igual ocurre en la presa de Acaray, donde el papel generoso queda reservado a Brasil), el circuito en torno a Iguazú, etc.

La Provincia de Santa Fe proyecta la instalación de varios parques industriales, en Reconquista (al Norte), en Santa Fe y al Sur de Rosario. Se encuentra en ejecución el correspondiente al conurbano Reconquista-Avellaneda (población 35.000 habitantes, junto a rutas nacionales 11 y 98, provinciales 1 y 31 y líneas Férreas, a 12 km. del puerto de Reconquista), donde el parque ocupará 58,48 has., ubicado hacia el O. del conurbano. Se considera que su mercado natural abarcará 100.000 habitantes en un radio de 200 km., con un poder adquisitivo de más 500 millones. Existe ayuda financiera para las inversiones (Banco Industrial, Corporación Financiera Regional del N.E., Banco Santafecino de Inversión y Desarrollo), y desgravación fiscal (ley provincial 6410).

Existen ya en la zona industrias frigoríficas, textiles y alimenticias.

7. Región Pampeana: La reunión inaugural de la Junta se realizó el 13 de Junio de 1967, con la asistencia de los Gobernadores

de Buenos Aires, Entre Ríos y Santa Fe. Tratándose de la región más desarrollada del país, se comprende que el acuerdo fuera su mamente declarativo (v.g., "Lograr una integración balanceada del desarrollo agro-industrial, tanto sectorial como espacial"), salvo algunas instancias que revelaron afán prospectivo, tales como: solucionar las deficiencias de vinculación física de la Provincia de Entre Ríos con el resto de la región, realizar el túnel subfluvial Paraná-Santa Fe (hoy listo para su utilización definitiva, obra que vincula por primera vez la Mesopotamia y la Pampa húmeda, y que está llamada a ejercer notable influencia en el desarrollo del Nordeste argentino), ejecutar el sistema de accesos, viaductos y puentes Zárate-Brazo Largo (otra obra importante de acercamiento interregional, hoy transitoriamente interrumpida), analizar y realizar la vinculación entre Rosario y Victoria (por el momento, la autopista Rosario-Santa Fe, tiene por objeto lograr para aquélla los beneficios de utilización del túnel subfluvial, en tanto no posea una vinculación directa con Entre Ríos) y a través del río Uruguay, desarrollar las posibilidades hidroeléctricas de Salto Grande (esta obra se bosquejó en 1940, y se trata de una represa a construirse a 20 km. de la ciudad uruguaya de Salto, a 500 km. de Rosario, Bs.Aires y Montevideo, con una potencia media de 100.000 kw/hora, que podrían duplicarse. La presa tendría 2.100 m. de longitud, habría una fábrica térmica y un canal lateral que permitiría la navegación por los saltos Grande y Chico hasta Monte Caseros (Corrientes) con un calado de 9 pies, continuándose hasta Misiones con envergadura menor. Presupuestada en 1949 en 180 millones m\$n, la obra costaría hoy 175 mil millones m\$n, o sea 500 millones de dólares, cifra muy similar a la del Chocón. Se ha actualizado el interés argentino-uruguayo por su realización, forma parte de los proyectos multinacionales del sistema de la Cuenca del Plata, y, evidentemente, su ejecución implicaría un elemento de notable acercamiento entre dos países, precipitan-

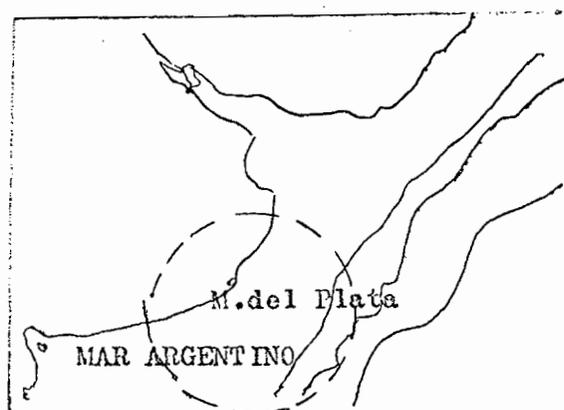
do el desarrollo de una vasta zona fronteriza a los mismos).

Por lo que puede apreciarse, Entre Ríos debió, probablemente, incluirse en la región de desarrollo del Nordeste, al menos para no desgajar la Mesopotamia, y facilitar una comprensión más íntima de los problemas de vinculación de dicha provincia con Corrientes, así como con las zonas fronterizas de Uruguay y Brasil. En cambio, a la región pampeana debió añadirse la mayor parte de la Provincia de La Pampa (salvo el sur; el valle del Colorado), sumamente cohesionada con la llanura bonaerense como para que resulte lógica su adscripción al Comahue. La última Junta (12/11/69), no pasó de la emisión de un programa puramente declarativo.

Las realizaciones de mayor proyección, confesadas por los poderes públicos de la región, se hallan en la Provincia de Buenos Aires: se trata de los "polos de desarrollo" a instalarse en Bahía Blanca, Azul-Olavarría-Tandil, Mar del Plata-Necochea. Entre los medios puestos por el Gobierno de la provincia a disposición de tales planes, reviste primordial -y casi única- importancia, la realización de diversas obras infraestructurales, particularmente energéticas y viales, que constituyan elementos de despegue de las zonas elegidas, en particular que brinden economías externas a los futuros proyectos de instalación de empresas privadas. Nada se ha hablado aún de incitaciones fiscales (salvo las contenidas en la ley 7474, que sólo cubre impuestos provinciales, de monto global bastante menor a los de orden federal), y menos de gratificaciones crediticias a las empresas pioneras en su radicación en los polos, lo cual, por el momento, no habilita a despertar el interés por descentralizarse de éstas, habitualmente instaladas en el conurbano bonaerense, y menos a la erección de nuevas plantas por sociedades locales. El caso del polo Mar del Plata-Necochea es altamente significativo: zona dedicada desde mucho tiempo atrás a la explotación turística, posee, no obstante, cierto desarrollo en activi

FIGURA 105 - REGION SUDESTE DE LA PROVINCIA DE
BUENOS AIRES:

Interpretación de la región como integrada, simultáneamente,
por territorios polarizados en torno a Mar del Plata, y el
mar epicontinental adyacente:

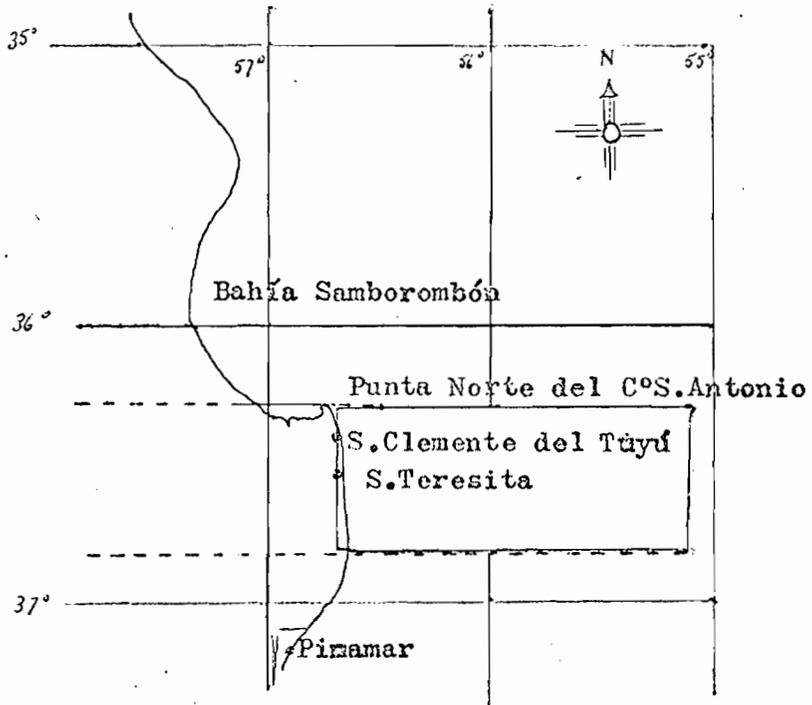


dades primarias (pesquerías, materiales de construcción, actividad agropecuaria) y secundarias (industrias zonales: metalúrgicas, textiles, harina de pescado, etc.), que, sin molestar ni de salientar la expansión del turismo y sus actividades más o menos superfluas afines, le brinda condiciones de realización agro-industrial moderna, que, debidamente encauzadas, pueden convertir la en uno de los más importantes centros de desarrollo del país. No puede compararse a esta lonja de tierra situada junto al Atlántico, magníficamente dotada por la naturaleza para el ocio agradable de miríadas de afanosos visitantes ocasionales, con, por ejemplo, la Costa Azul francesa: nos refiere J.E.Hermitte (Problemas y perspectivas de desarrollo sobre la costa azul y su hinterland, en Coloquio geográfico franco-polonés sobre acondicionamiento del territorio, Francia, 1963) que tal departamento, el noveno en importancia de riqueza a ingresos en su país, delante de otros ochenta, padece, no obstante, de una tremenda disparidad estructural: la costa y su hinterland carecen de vínculos cabales, en este último la subsistencia es dura, no hay industrias, el suelo montañoso no favorece la circulación ni la agricultura (a diferencia del suelo llano de Mar del Plata), las actividades de lechería, olivicultura, etc., que han podido desarrollarse, no son competitivas (razones de calidad o de precios), sólo la Floricultura, y su industria de esencias y perfumes derivada, han obtenido cierto éxito, y se estudia seriamente la posibilidad de integrar la zona, bien con el Africa del Norte (hoy más difícil que cuando se expresó la idea, por razones políticas), bien con el poniente ligur, procurando la instalación de industrias plásticas y petroquímicas, por ejemplo, en zona, bien que hermosa, mas sin perspectivas de desarrollo autónomo.

Para escapar a semejante destino, Mar del Plata posee varias posibilidades, a cual más interesante, a saber:

- 1) la integración con el polo Olavarría-Azul-Tandil, de neta actividad agropecuaria, y además cierta activi-

Fig.108 - Ubicación del Puerto de Aguas Profundas proyectado:



dad minera e industrial, por su complementaridad, amén de poder servir de puerto natural a la exportación de sus excedentes.

- 2) la extensión de la hegemonía marplatense, claro que apoyada en una neta base industrial, hasta las proximidades de la Bahía de Samborombón, afectando todo el litoral atlántico del norte y centro de la Provincia en una sola faja o eje de desarrollo turístico y pesquero. Véase cuál sería la dimensión estricta de la región, que comprende, por fuerza, su mar epicontinental (Es decir, no sólo la tierra integra la región, también el Mar):
- 3) el aprovechamiento más amplio posible de esa "mitad" de la región que está constituida por el mar epicontinental, rico en pesquerías (por ejemplo, en el mes de mayor intensidad de reproducción de la anchofita, que ha hecho la riqueza pesquera del Perú, 15/10 al 15/11 8.500.000 de ton. dicha especie se encuentran frente a las costas bonaerenses; y la pesca actual sólo llega a 32.000 ton. anuales!), en fósforo (recientes investigaciones del servicio geológico del Departamento del Interior de EEUU han demostrado que nuestras aguas son sumamente ricas en dicho elemento, apto para compensar la penuria que del mismo se padece en nuestras tierras), en petróleo (se iniciaron recientemente exploraciones submarinas frente a Santa Teresita, como se aprecia por el mapa siguiente, y la perspectiva es impresionante), etc.
- 4) la integración en la zona de un importante complejo industrial, en lo posible constituido por industrias enteramente nuevas, según la expresión de François Perroux: petroquímica -y su secuela plástica y textil-,

electrónica, etc., en lo posible orientadas hacia la exportación, aprovechando existencias de mano de obra calificada, y el aprovisionamiento cercano de materias primas. También la construcción naval, importantísima para una zona que explote la pesca y el petróleo del mar, y que, además, proyecte exportaciones (se ha constituido recientemente una S.A. con capital estatal para el desarrollo de la industria naval, en jurisdicción de la D.G. de Fabricaciones Militares), la que, por otra parte, será dotada a la brevedad del moderno puerto de aguas profundas que el país requiere, según se aprecia por el croquis siguiente.

- 5) Daus recomienda la instalación de industrias de perfumes, basadas en la floricultura local (como en la Costa Azul); la instauración en la región de un mercado local de capitales para el autofinanciamiento de su desarrollo. La formación de sociedades de desarrollo regional (como en Francia) o de alguna corporación de fomento del desarrollo (como en tantos otros países), puede proporcionar, al par que un sistema de créditos y exenciones fiscales, los medios y los estímulos para la radicación de empresas en la zona, claro que adecuadamente seleccionadas y orientadas según, por ejemplo, las prioridades descriptas. La creación de industrias subsidiarias a las mismas, amén de empresas de elaboración de bienes de consumo, durables o no, para satisfacer la demanda local, puede permitir la organización de un circuito total de input-outputs, auto-alimentado por la demanda local y del mercado externo a la región (exportaciones fuera y dentro del país), que proporcione adecuada financiación a su giro.

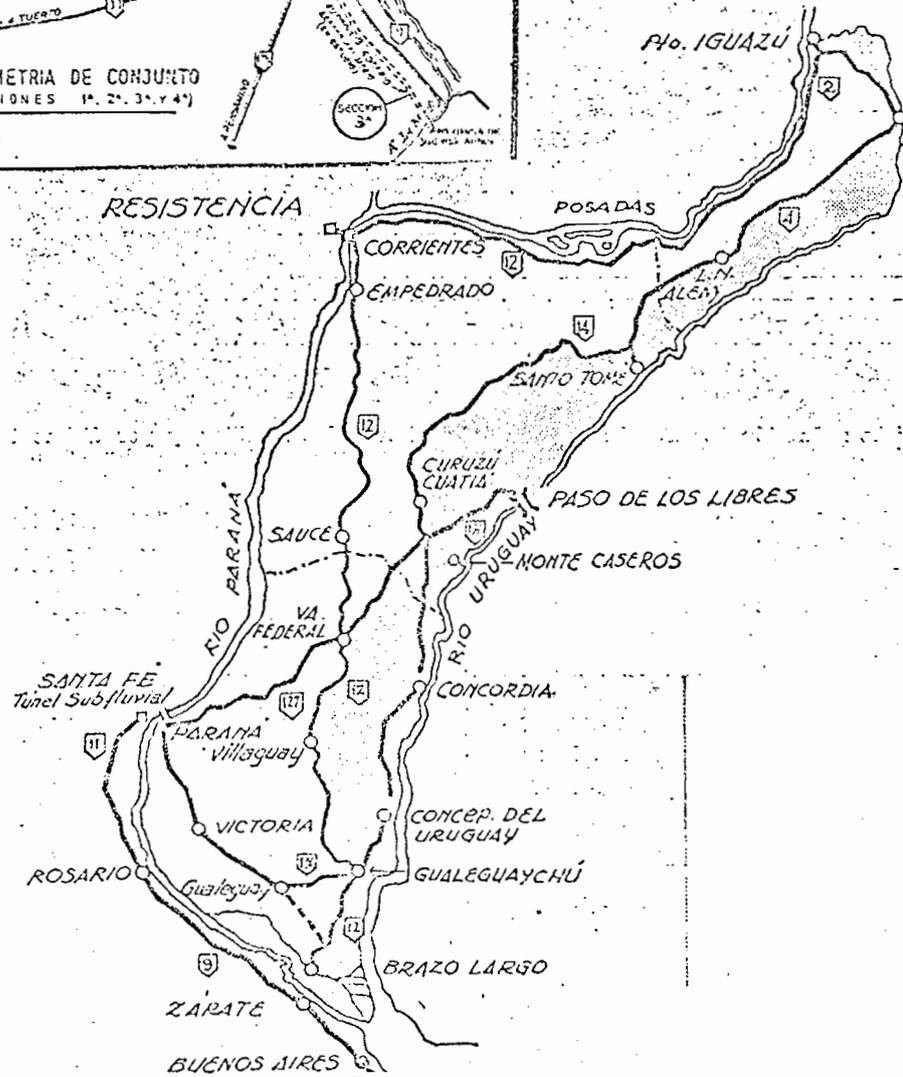
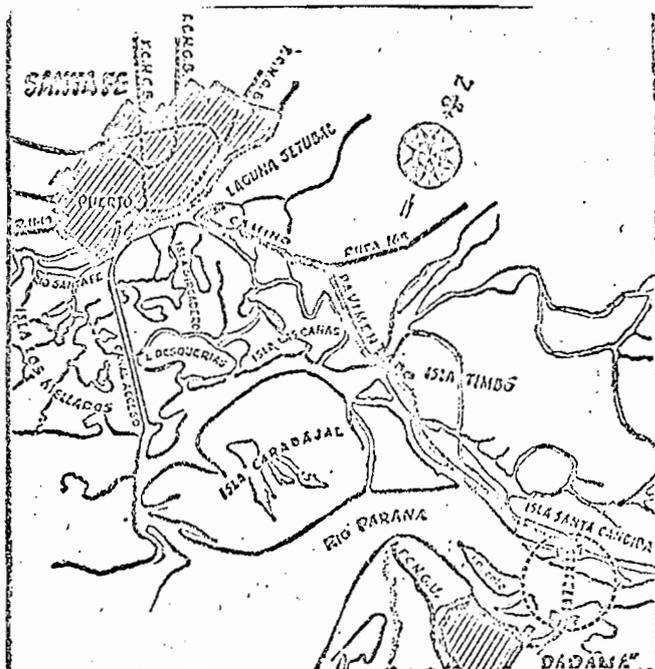
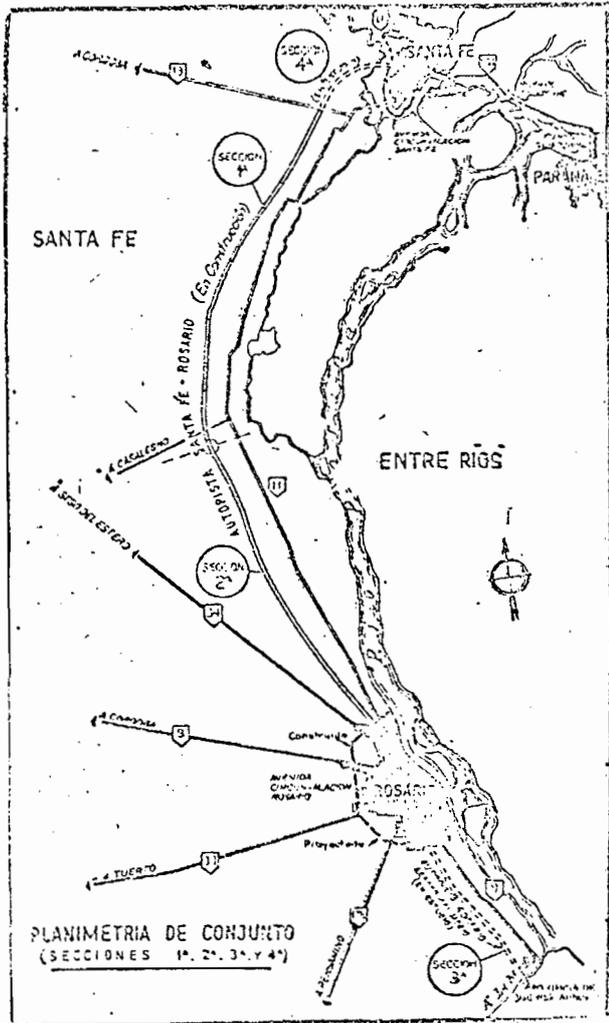
En otros lugares de la región se han tentado fórmulas de desarrollo zonal, como, por ejemplo, la instalación de parques

industriales en Chivilcoy, Rufino, Santo Tomé, o los reclamos del Oeste de la Provincia de Buenos Aires por constituir una nueva aglomeración polar de desarrollo con centro en Trenque-Lauquen. Inclusive, existe una iniciativa privada, la de la firma Cerutti, por erigir en las proximidades de Escobar una nueva ciudad industrial, denominada Ciudad General José M. Paz, con infraestructura adecuada para 20.000 habitantes, la que se encuentra en estado incipiente.

La primera Central Nuclear del país está radicada en esta región, en Atucha, jurisdicción de la provincia de Buenos Aires (en las inmediaciones de Lima, a 100 km. de Bs. Aires), de 313.000 kv, alimentará el sistema Gran Bs.As.-Litoral. Costará u\$s 70 millones, y se terminaría en 1972. Nuestra potencia nuclear se calcula en 400 Mw para 1975 (88.100 en el Mundo, de los que 35.000 en EEUU, 500 en Brasil) y 2.700 Mw para 1985 (348.200 Mundo, 120.000 EEUU, 8.500 Brasil). Respecto de parques industriales, la provincia de Santa Fe es quien más progresos parece estar haciendo, a nivel del país, para su implantación. El proyecto básico es de instalación de uno en cada área fundamental del estado: al norte, en Reconquista, en el centro, en las inmediaciones de Santa Fe, en Sauce Viejo; al sur, cerca de Rosario, en Alvear. Su tamaño, respectivamente, será de 58, 167 y 178 has. En la misma provincia, la reciente decisión de instalar un Banco de Inversión y Desarrollo, rama desgajada del viejo Banco Provincial, permitiría instituir la estructura financiera básica para la concreción de aquellos proyectos.

A todo eso, la economía provincial (en Santa Fe) puede beneficiarse (y con ella también dos regiones: la pampeana -a través de Entre Ríos- y la del Nordeste) con la reciente apertura del túnel subfluvial que une las ciudades de Paraná y Santa Fe. Inaugurada el 13-12-69, esta magna obra de ingeniería costó 21.000 millones de m\$ n, y permite recudir a 20 minutos el anterior cruce de hasta 4 horas entre ambas ciudades (se ha calculado

Figuras 107, 107 bis y 108 - Tres grandes proyectos para la reactivación de una vasta zona argentina (Mesopotamia y Santa Fé): El túnel subfluvial, la autopista Rosario-Arroyo del Medio, y el complejo Zárate-Braço Largo:



la economía de tiempo en el 2.000 por ciento!). De los 20 minutos, el túnel en sí solo insume 5. El túnel permitirá circular unos 1.250 vehículos por hora, a 20 km/hora de velocidad. En 1968 cruzaron en ambos sentidos el Paraná unos 500.000 vehículos ocupados por un millón de personas-viaje.

Otra importante realización regional está constituida por la autopista Santa Fe-Rosario-Arroyo del Medio, en la que se aplicará el sistema de pago de peaje, con lo que se lograría su autofinanciamiento en unos 25 años (el costo total de la autopista, de la cual resta menos del 50%, oscilaría en los 20.000 millones m\$n).

En el plan de grandes obras vinculadores interregionales, que abran el paisaje y permitan la complementación de las economías y el libre fluir de personas y de informaciones, están inscriptas varias realizaciones de envergadura, que también hacen a la expansión de la región pampeana, y, particularmente, a la de la Mesopotamia, infortunadamente repartida entre ella y la región del Nordeste. Ellas son, en primer lugar, el complejo Zárate-Brazo Largo, integrado por autopistas, ferrocarril y el puente sobre el río Paraná, por donde actualmente transitan con sumas dificultades 2.000.000 de toneladas anuales de productos y 1,5 millón de pasajeros por año. Las rutas a pavimentar son las 12 y 14, que permitirían la intercomunicación directa entre el norte bonaerense y Misiones. Actualmente la Mesopotamia es una isla -económicamente considerada- de 200.000 km². y 2.600.000 habitantes, cuya actividad se resiente por las dificultades en el transporte que encarecen los costos y retardan las explotaciones. Abiertas ya las vías de acceso por el Oeste (túnel subfluvial, puente en construcción entre Resistencia y Corrientes), subsiste la incomunicación del Este (incluso con el propio Oeste de la región), que puede ser obviada, fundamentalmente -en lo que respecta a las demás regiones argentinas- con este complejo. Se explotará por el sistema de peaje, el proyecto cuenta con finalizar-

lo para 1973, su costo sería de mín 56.000 millones, y comprenderá 172 km. de carretera, 8,2 km. de viaductos camineros, 10,9 km. de viaductos ferroviarios y 1.730 metros de puentes.

La interconexión con los intereses uruguayos, apertura de la región (y del país) hacia el Este, se daría, además del proyecto eléctrico del Salto Grande, con la ejecución del puente entre Paysandó (E.Ríos) y Colón (a 400 km. de Montevideo), sobre el río Uruguay, con una extensión de 2.360 metros, contándose con terminarlo para fines de 1972. (Costo total 8.700.000 ufs).

En el seno de la región pampeana, desprovista del Area Metropolitana para su contexto, restalla la importancia de la segunda ciudad argentina, Rosario, centro de una rica región ce realera, y portando un equipamiento industrial que prolonga su hinterland y sus intereses. Recientemente se creó la Prefectura del Gran Rosario, que incluye más de veinte comunas circundantes, y que constituye -con el ya comentado caso del conurbano Resistencia-Corrientes, y la designación de la región de desarrollo metropolitano- una de las primeras aplicaciones en la Argentina del planeamiento urbano-regional integrado. Recientemente, una Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria, que celebró sus sesiones en Rosario, llamó la atención sobre la tendencia a ampliarse de una peligrosa brecha entre los requerimientos de la actividad económica de la región rosarina, y los recursos humanos e infraestructurales existentes, por debajo de aquéllos. Respecto de la infraestructura, en lo que atañe a la privada, el equipamiento de las empresas de la zona ha sido periódicamente afectado por las coyunturas declinantes de la actividad económica nacional, además de la poca efectividad de la acción oficial de fomento crediticio, a tal distancia de la Capital. Se impone un esfuerzo de imaginación y dedicación por parte de quienes coordinan esas políticas económicas en la metrópoli, a fin de revertir el proceso, y vencer a la incredulidad del medio local, fuertemente tradicional.

En otro orden, la actividad privada concurre con un esfuerzo constante y encomiable: en el último bienio se han acometido construcciones de 110 edificios con 2.600 departamentos, por 246.000 m²., a un valor de 9.800 millones de mⁿ, solamente en la zona céntrica de la ciudad (comprendida entre Boulevard Oroño, Avenida Pellegrini y el río Paraná). En conjunto, los permisos otorgados anualmente para construcciones en Fosario sumarían unos 600.000 m². En aras de la renovación infraestructural preconizada, la Intendencia ha hecho conocer en Enero de 1970 la ejecución de una obra fundamental para el acceso a la ciudad, la denominada Central Norte-Sur (entre Av. Belgrano y Boulevard 27 de Febrero), en plena zona portuaria, que cruzará por los centros de las manzanas, con un ancho de treinta metros, con distintos niveles y contando con un sistema de transporte aéreo como el japonés.

8. Area Metropolitana: Esta comprende la ciudad de Buenos Aires, el conurbano bonaerense, y la zona del delta bonaerense-enterriano. Por tanto, dos gobernadores (Bs. Aires y E. Ríos) y un intendente municipal (Capital Federal) integran la respectiva Junta, que realizó su acto inaugural el día 6 de Julio de 1967. En la misma se tomó nota de la situación clave de la región en el sistema de la Cuenca del Plata, del objetivo de aprovechamiento integral del Delta del Paraná (propiciando la constitución de corporaciones de fomento, procurando además estructurar la zona como un bastión del turismo, habiéndose licitado recientemente un concurso de consultorías para la adecuación, con tal objeto, de la isla Martín García), generar las obras de infraestructura requeridas para la interconexión y descongestión urbana en la región, etc. Por sus aspectos particularísimos como principal centro urbano del país, la ciudad de Buenos Aires, y su conurbano, que prácticamente componen la mayor parte de la región considerada, hallarán tratamiento en el capítulo siguiente, referido a Planeamiento Urbano.

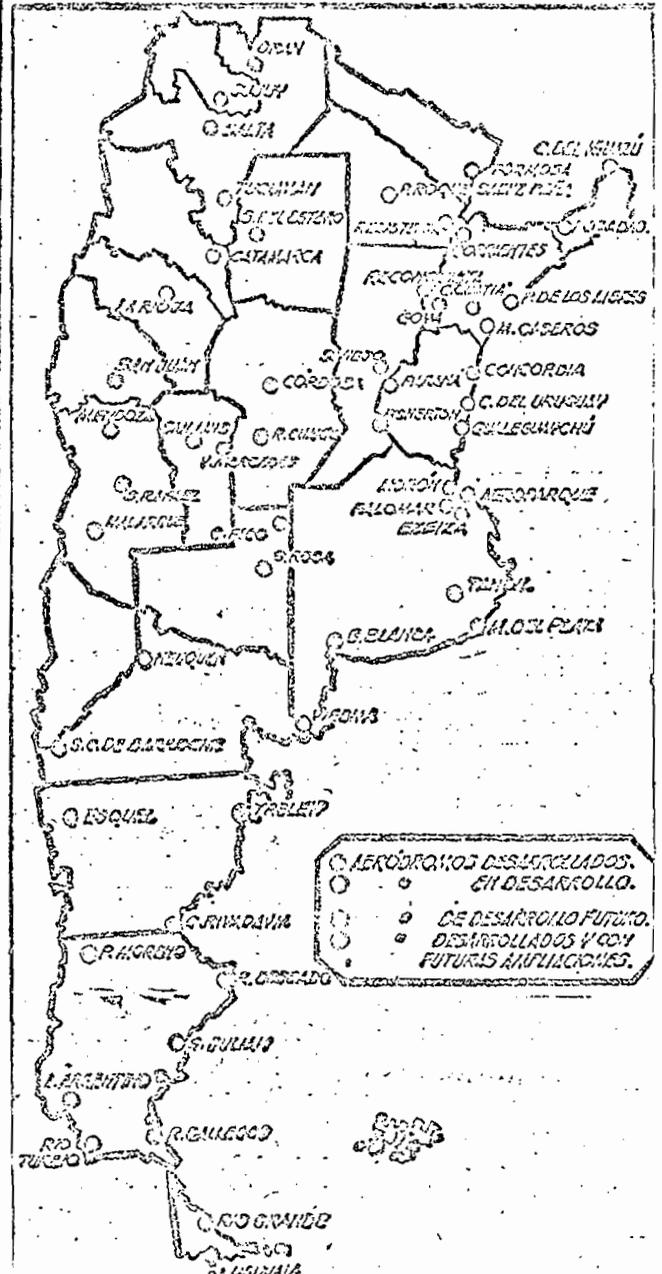
En resumen, el rápido repaso de las medidas en curso da idea de lo incipiente del sistema de las regiones de desarrollo. A nuestro entender, ni siquiera puede hablarse aún de la existencia de una política regional, pues se trata de esfuerzos inconexos, centrados más bien en la ejecución de obras de infraestructura, sin parar mientes en las contrapartidas financieras de un planeamiento regional real. No vemos aquí nada parecido al sistema francés, ni al inglés u otro de Europa Occidental, no hay entes de desarrollo zonal que procuren el financiamiento local (no hay ninguna legislación que los "invente", o, al menos, los estimule), no hay esfuerzos públicos por constituir parques o distritos industriales y otorgarlos luego en explotación a los particulares. En las regiones-problema se procura la realización de enormes obras públicas de larga maduración, desechándose proyectos más dinámicos y concretos para la zona cuestionada, la que, incluso, ni siquiera sabe hasta dónde aprovechará en el futuro los resultados del gran proyecto (caso de la región del Comahue, a quien sólo se derivará un 10% de la energía proporcionada por El Chocón).

En cuanto a obras públicas, el esfuerzo del actual Gobierno no es encomiable, Recientemente (2-10-69), al celebrarse el Día del Camino, se libraron a la utilización pública 1.960 km. de nuevas rutas que costaron 20.777 millones de m\$ñ. Pocos días después el P.E. anunció la autorización de 11.403.000.000 m\$ñ en inversiones, con cargo al presupuesto nacional en curso, para obras viales de la red nacional, de cuyo importe aportará 4.402 millones m\$ñ el Fondo de Integración Territorial (creación de la actual administración, que propende al remozamiento y expansión de las infraestructuras provinciales) y el resto será cubierto por la Dirección Nacional de Vialidad; obras a cumplirse en Chubut, Neuquén, Río Negro, Mendoza, San Juan y Misiones durante 1969/1970. Además, están por iniciarse obras de cabal integración fronteriza, como las rutas 34 y 50, que unen Salta y

Fig. 110 - Proyectos de obras públicas en la Argentina (principales)

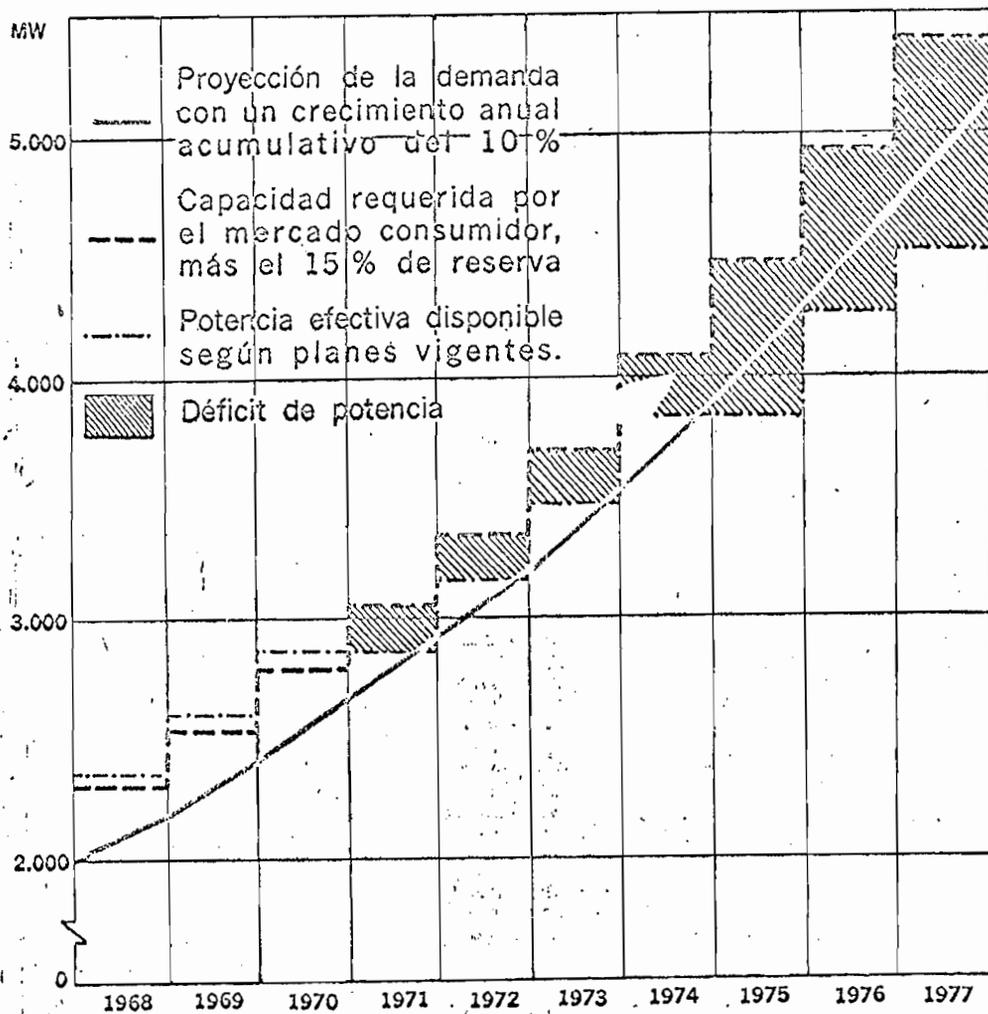


Fig. 111 - Infraestructura aeronáutica en la Argentina



Cuadro N° 18 - Déficit estimado en el suministro eléctrico de la metrópoli, hacia 1971, en adelante.-
 (fuente, Dinamis, Julio 1969).-

EVOLUCIÓN DE LA POTENCIA EN EL SISTEMA ELECTRICO
 GRAN BUENOS AIRES - LITORAL
 (1968 - 1977)



Bolivia (inversión de 1.300 millones m\$n), la ruta 7 en diversos tramos entre Córdoba, San Luis y Mendoza con Chile (inversión 6.000 millones m\$n).

El 17/11/69 se anunció la inversión de 120.000 millones m\$n en obras públicas durante 1970 (las principales son: complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo; puentes sobre el río Uruguay: Fray Bentos-Puerto Unzué y Paysandú-Colón; canal vinculador Bs. As.-Paraná de las Palmas; puente sobre el Riachuelo para la autopista Bs.As.-La Plata; Autopista Rosario-S.Nicolás; Estación terminal de ómnibus en Retiro; prolongación de líneas subterráneas en Bs. As.). A su vez, el CONADE estimó que la inversión pública aumentaría un 37% entre 1968 y 1974. El BID concurriría con préstamos por u\$s 175.000.000.

Tampoco se ha descuidado el aspecto de inversiones en infraestructura aeronáutica; y preocupa lo relativo a obras energéticas. Proyecciones de la demanda hacia fines de la década de los 70 muestran la posibilidad de importantes déficits a sobrevenir en el potencial de suministro de energía.

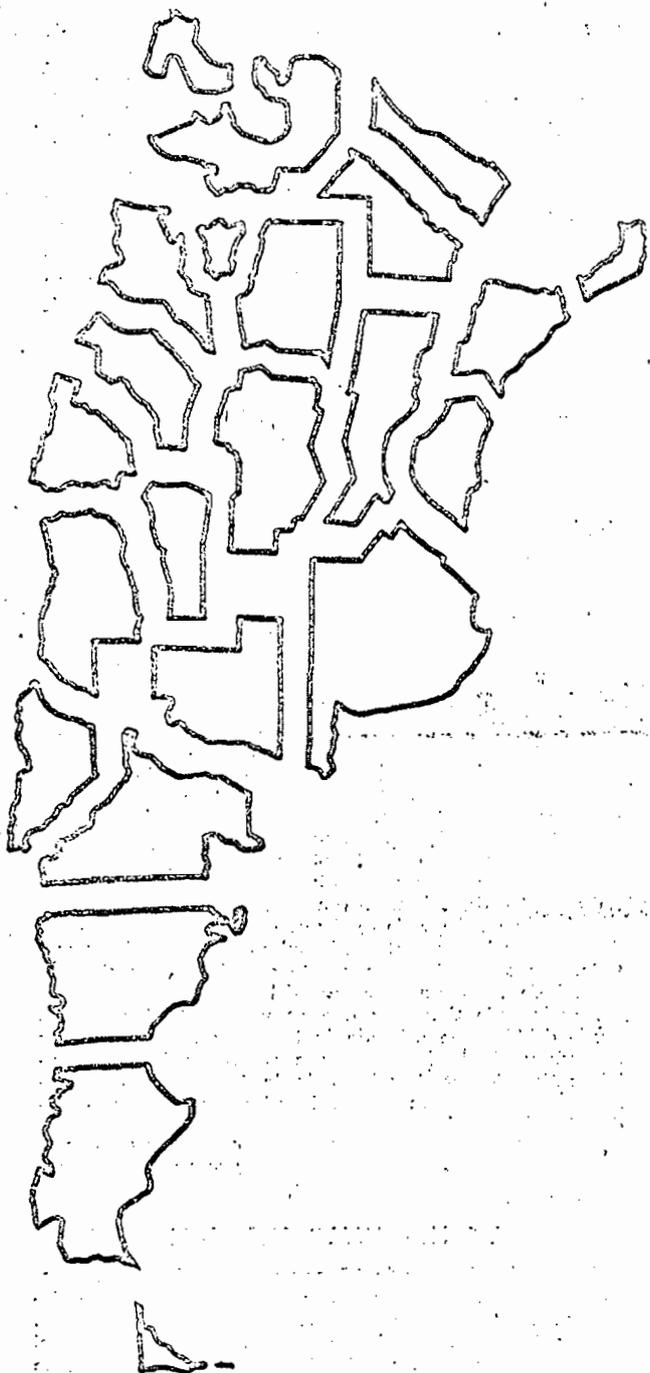
Agua y Energía E.N. ha implementado un plan decenal 1970/80, con una inversión prevista de m\$n 417.457 millones, dividiendo al país en 8 zonas, y determinando la realización de importantes obras, ya reseñadas al tratar su respectivo ámbito regional (Chocón, Nihuil 2 y 3, Las Maderas, Calva Corral, Agua de Toro, Futalénfú, etc.).

La conciencia de la disparidad regional existe, y se ha acendrado en el ánimo popular, no ya solamente de la "inteligencia", en los últimos años. En trabajo del C.F.I., citado, se da la siguiente configuración de tamaño geográfico y dimensión real (por población y por producción) de las provincias argentinas, hace menos de una década, así como de su futura proyección, manteniéndose las actuales circunstancias:

La ley de planeamiento y acción para el desarrollo se pro

Fig. 109- Comparaciones entre la fisonomía física de la Argentina,
y la real dimensión poblacional o productiva 1960
(Fuente: CFI)

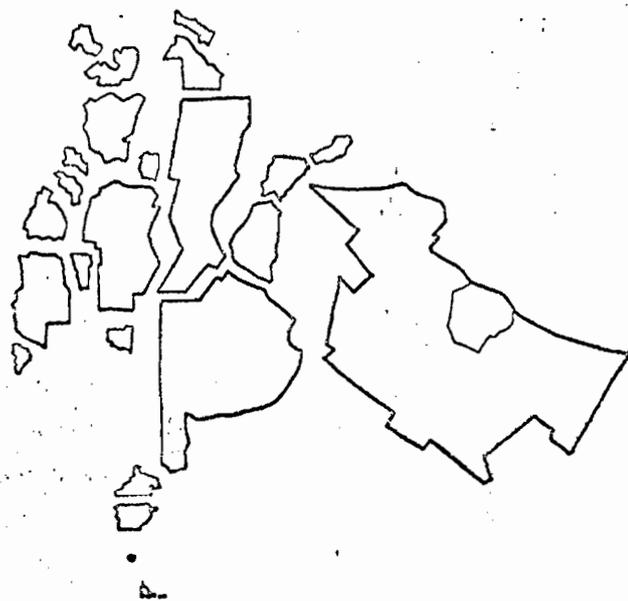
ESTRUCTURA GEOGRAFICA ARGENTINA



ANALISIS ESTRUCTURAL DE LA POBLACION 1960



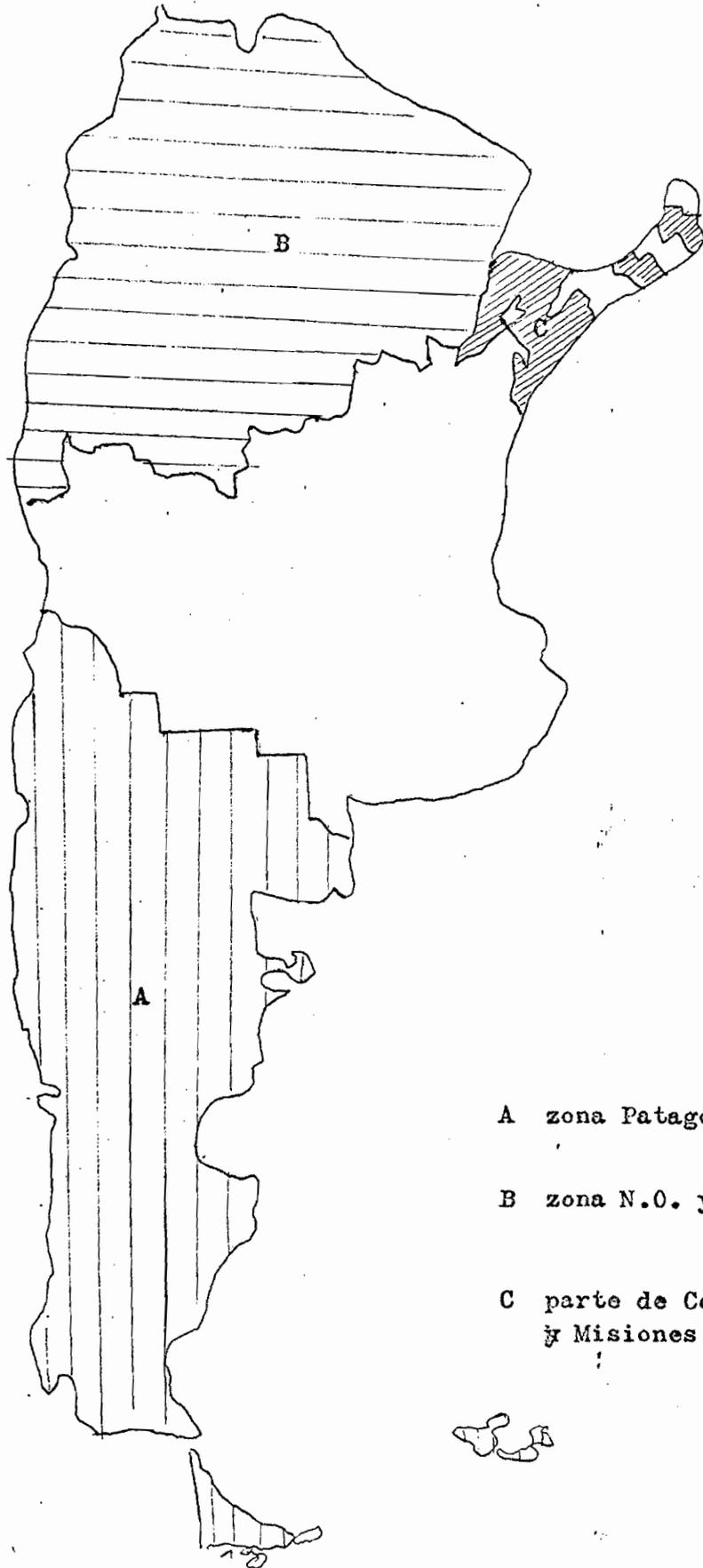
ANALISIS ESTRUCTURAL DE LA PRODUCCION 1960



puso revertir el esquema de país insular. A nuestro juicio, pese a la importancia de las obras de infraestructura programadas y en curso, no es sólo con ellas que se lograrán los objetivos propuestos. Hace falta instrumentar verdaderas economías industriales en centros seleccionados (El Dr. Mariano Maciel, asesor de la U.I.A., recomendó en el Congreso de la Industria, celebrado en Salta en 1969, la instauración de un sistema de microrregiones o polos de desarrollo, a establecerse en las regiones de planeamiento, donde la circunstancia lo haga más efectivo por existencia o facilidades de infraestructura, servicios, mercado, etc.; a su vez, en cada polo la legislación debería prever la instalación de industrias de efecto multiplicador -motrices-. Tal legislación debería determinar prioridades y tiempos de realización, decisiones a las que se adjudica trascendencia política, no solamente económica. A su vez, un organismo técnico, la oficina regional de desarrollo del área metropolitana, recomienda la creación de metrópolis de equilibrio dentro del sistema urbano nacional, o sea que una y otra sugerencia hacen a lo que Gravier recomendaba para sustituir el actual "Buenos Aires y el desierto argentino" por una nación integrada. Este último aspecto, el de metrópolis de equilibrio, será analizado en el capítulo siguiente), dotarlas de medios financieros adecuados a su giro (es "vox-pópuli" en el Interior que la banca nacional, y, naturalmente, también una buena porción de la privada, no cumplen cabalmente su función, puesto que más bien succionan fondos de las regiones más alejadas para apoyar la evolución de la región metropolitana), crear conciencia y condiciones para que una élite de investigadores interdisciplinarios apoyen con su esfuerzo inteligente tal obra de integración.

El 11 de Febrero de 1970 se dio a conocer un nuevo régimen de promoción industrial que, si bien, por falta de reglamentación total, mantiene en vigor transitoriamente el del decreto 3113/64 (con una definición de áreas beneficiadas, ya obsoleta,

FIG. 112 - ZONAS BENEFICIADAS POR EL REGIMEN DE PROMOCION INDUSTRIAL DEL DECRETO 3113/64

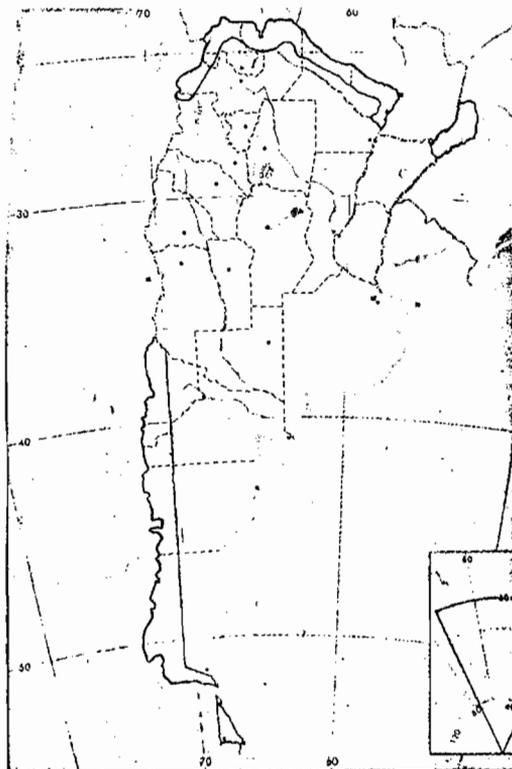


A zona Patagónica

B zona N.O. y Centro

C parte de Corrientes
y Misiones

FIGURA 112 bis - POSIBLES ZONAS DE FRONTERA A DESARROLLAR EN LA ARGENTINA:

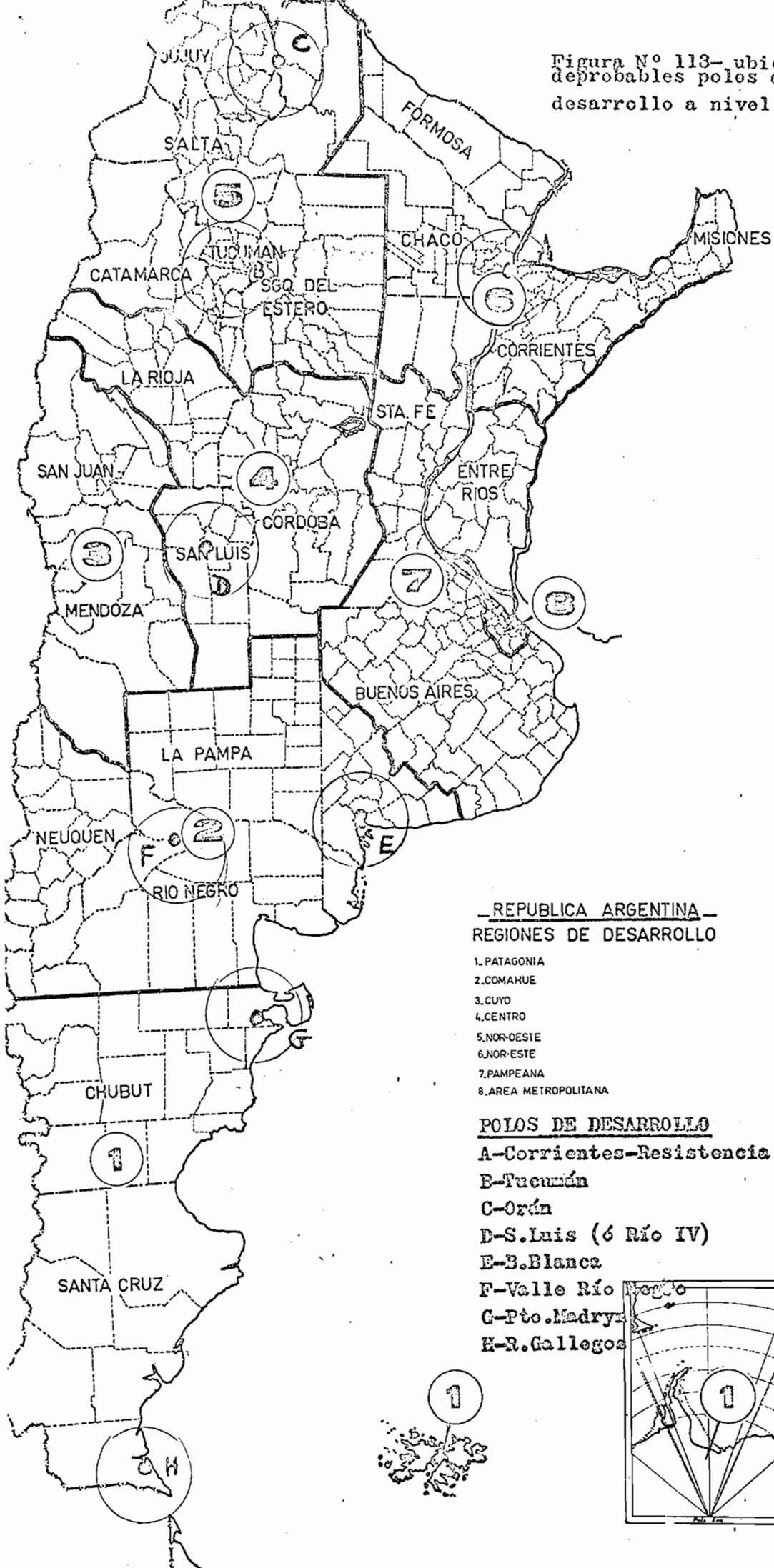


Como hemos manifestado en el capítulo 7, la política a aplicar en las mismas debe pasarse en una revalorización regional que contemple su integración con el resto de la Argentina. La ejecución, por ejemplo, de proyectos multinacionales en unión de países vecinos, puede constituir factor de su crecimiento económico singular, pero convendrá imponer a los mismos carácter secundario respecto de la real prioridad: argentinización cabal de dichas regiones.-

y que el espíritu del nuevo régimen promete remozar), enfatiza un espectro integral de apoyo a la radicación de nuevas actividades industriales en núcleos seleccionados, que debería lograr, a mediano plazo, la adhesión de múltiples empresas. En dicho cuadro se inscriben: desgravación impositiva y aduanera (ésta para la importación de maquinarias para los proyectos de inversión), suministro preferencial y a precios de fomento de materias primas, energía, combustibles y transportes cuya explotación esté a cargo del Estado, venta a precios y condiciones de fomento de inmuebles fiscales, otorgamiento de subsidios y preferencia en créditos (este último ítem nunca integró los reglamentos de "promoción industrial" en la Argentina, y hemos visto por los ejemplos europeos cuán vital es su existencia), tratamiento preferencial en las compras que el Estado deba efectuar, promoción de sus productos para la exportación, y apoyo para la creación de Parques Industriales. La vigencia exacta y estricta de tales disposiciones, así como la determinación de los "Polos Nacionales de Desarrollo y Seguridad" en los que tendrá lugar su aplicación, quedan deferidos a reglamentos a emitir próximamente por el Poder Ejecutivo, por lo cual no cabe ninguna otra consideración de este tema, respecto de su eficacia real, acotando sí que se trata, aparentemente, del esfuerzo más completo -y moderno- por estructurar una política de real promoción de las regiones menos desarrolladas, al par que, casi seguramente, de los sectores manufactureros más vitales para el crecimiento económico de la Nación.

Medidas conjugadas con ésta, aunque a primera vista no se trasluzca su interrelación, son dos disposiciones recientes del Poder Ejecutivo; una de ellas dispone la realización de un censo nacional de población, familias y viviendas, a efectuarse durante 1970, base de una evaluación cabal previa, antes de instrumentar una política de desarrollo. La otra se refiere a la delimitación de las zonas y áreas fronterizas (ley 18.575),

Figura N° 113- ubicación de probables polos de desarrollo a nivel nacional.

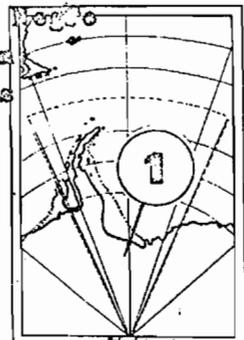


REPUBLICA ARGENTINA
REGIONES DE DESARROLLO

- 1. PATAGONIA
- 2. COMAHUE
- 3. CUYO
- 4. CENTRO
- 5. NOR-OESTE
- 6. NOR-ESTE
- 7. PAMPEANA
- 8. AREA METROPOLITANA

POLOS DE DESARROLLO

- A-Corrientes-Resistencia (región 6)
- B-Tucumán " 5
- C-Orán " 5
- D-S.Luis (6 Río IV) " 4
- E-B.Blanca " 2
- F-Valle Río Negro " 2
- G-Pto. Madryn " 1
- H-R.Gallegos " 1



siendo sus objetivos principales la creación de condiciones para una mayor radicación humana, al par que la integración de dichas áreas con su región y con todo el territorio nacional. La política de desarrollo y seguridad en las zonas de frontera queda a cargo del CONASE (Consejo Nacional de Seguridad), y podrá traducirse en: a) estímulos suficientes para la radicación y arraigo de la población en aquéllas; b) adecuada infraestructura de transportes y comunicaciones; c) apoyo económico para la instalación de actividades productivas; d) promoción industrial mediante créditos, desgravaciones y subsidios; e) facilidad de acceso a tierra y vivienda propia; f) asistencia técnica; g) elevación de los niveles educacional, sociocultural y sanitario, en las zonas así atendidas.

El 19 de Febrero de 1970 dio a conocer el CONADE su Plan Quinquenal 1970/74, el que ratifica la intención de descentralización industrial mediante selección de polos de desarrollo regional, aunque no avanza hasta la determinación de los mismos.

Según versiones, trascendidas en Marzo de 1970, serían ocho los polos de desarrollo: 1) Corrientes-Resistencia; 2) Tucumán; 3) Bahía Blanca; 4) Puerto Madryn; 5) Río Gallegos; 6) Orán (Salta); 7) San Luis o Río Cuarto (la región económica es la misma); 8) Valle de Río Negro. Cómo conjuga tal determinación con el establecimiento anterior de las regiones de desarrollo? Pues estos polos, en algún caso, son más de uno por región, y, en otros, las regiones no son beneficiadas por ninguno de estos establecimientos motrices, aunque probablemente por contener ya otros en desarrollo o desarrollados. Analicémoslo sobre el mapa.

Hoy se afirma en algunos sectores consubstanciados con los aspectos políticos como con los económicos del quehacer argentino, la circunstancia de que no es tan amplia la brecha que separa al país de aquellos de mayor desarrollo como para no poder ser remontada (El Dr. Basilio Serrano ha explicado reitera-

damente ciertas cuestiones importantísimas para ubicarnos con exactitud en el contexto mundial: a) entre 157 países, la Argentina ocupa el 35° lugar por su ingreso nacional, lo cual la coloca muy por delante del mundo sumergido o tercer mundo; b) la Argentina debe insistir en su postura de décadas, transitoriamente abandonada: dar, antes que pedir, para así influir más eficazmente en la opinión política mundial, que la dotará de mayor poder, a su vez, en sus negociaciones económicas, al par que irá eliminando el proceso atímico que pareció aherrojarla hasta ahora; c) debe planificarse un sostenido esfuerzo de producción, y su condigna financiación, para exportar los frutos del trabajo nacional, otro modo de hacerse conocer bien por la comunidad internacional). Inclusive, se recomiendan estrategias combinadas agro-industriales para lograr el desarrollo, saliendo del viejo y gratuito enfrentamiento entre ambos sectores (Recientemente, el Dr. Simón Makler esbozó la estrategia recomendada por la C.G.E. en el Congreso de San Juan, Julio de 1969: llegar a ser un país agroindustrial con capacidad para exportar volúmenes importantes de productos de ambos rubros; para ello resulta importante la prosecución de tres objetivos: aumento del ingreso de las clases dependientes, rurales y urbanas (ello implica no sólo mayor productividad, sino mejor distribución, tanto sectorial como territorial), elevación de la cultura y los conocimientos de la población (para que existan los flujos de información que, según el modelo de Perroux, el CFE reclama para un país integrado), la seguridad territorial del país, para lo que no hay nada mejor que la fórmula del General Villegas(137) integración cabal del territorio, y especial desarrollo de zonas fronterizas. Expresa Makler, que de tal suerte, la Argentina, que hace treinta años era pensada como el segundo país, potencialmente, del mundo, no tendría dificultades en ubicarse entre las primeras siete naciones del orbe).

Para un mundo, por ejemplo, ávido de alimentos, y que cons

que el mundo aumenta dramáticamente su población y experimenta grandes necesidades de alimentos, se invierta la actual tendencia de los precios internacionales de las materias primas hacia la baja, como hace años ha sostenido ya Thorkil Kristensen (175) también puede suceder que los clientes naturales de dicha producción alimenticia no estén dispuestos a someterse al "diktat" de los débiles países productores, como la Argentina. En consecuencia, nuestro país no puede fincar su futuro solamente en dicha posibilidad, aún sin descartarla como importante en su estrategia. Raymundo dictamina que el único modo de que se conjugue, en el referido futuro, la capacidad económica con la de defensa de la soberanía, es instrumentar, desde ya, un vigoroso programa de aumento de la población de nuestro país, basada en la apelación de una inmigración cuyo origen y selección no pueden ser rigurosos.—porque sólo podría provenir de países congestionados, débiles o no, pero sin perspectivas de empleo suficiente—, que hallaría su hábitat en un ámbito rural fortalecido por una estructura renovada de la propiedad o tenencia de la tierra —que estimulara su contracción al trabajo productivo—, en el cual deberían crear se simultáneamente condiciones de equilibrio agrario-industrial (volvemos a la argumentación de Daus y de otros científicos que pugnan por un equilibrio socio-económico sectorial y regional, basándolo en la integración agro-industrial mediante polos alternativos de desarrollo).(También Leopoldo Portnoy, en un trabajo de 1964, llamaba la atención acerca del inconveniente, generalizado en América Latina, de polarizaciones unívocas en medio de países vacíos, y de cómo la ampliación cuantitativa de tales polos, en el caso de una integración latinoamericana, no sería suficiente requisito de valorización de la periferia retrasada. Antes bien, se impone, para integrar las economías del área, no sólo poblar los territorios de la región, físicamente, sino "llenarlos económicamente", esto es, multiplicar los centros con facultades motrices, de desarrollo) (181). De este modo, la estructura total del país actual se habría modificado; sobreviniendo

una revolución jurídica previa (reforma agraria, apertura de la inmigración masiva con destino al agro), una subsiguiente revolución agrícola (formidable aumento del producto agrícola, base de la acumulación de capital del país en su nueva etapa, en la forma de alimentos para la población urbana y excedentes para cambiarlos por tecnología necesaria para agro e industria), una revolución industrial (porque se crearía la base de una industria liviana estrechamente asociada con las fuentes de materias primas, diversificada a lo largo del territorio), un reacondicionamiento del territorio (con diversos "polos" que equilibrarían el balance interregional), y se echarían las bases de un próspero mercado interno (con una población muy ampliada, tanto por la inmigración previa como por el efecto realimentador de la vitalidad demográfica que ésta, y los avances económicos, inducirían), el que, no obstante, tendría fuerza para asegurar una importante posición argentina en el mundo, tanto afirmando su soberanía como exportando importantes cupos de productos alimenticios previamente industrializados.

Fantasia o realidad, posible o no, solución extraña o no a cierta actitud tradicional de nuestras élites, es evidente que sería algo así como una épica política de "nueva frontera" que podría inflamar a buena parte de las actuales generaciones, e infundirles un concepto de solidaridad comunitaria hoy ausente. En apoyo de la tesis de Raymundo - y de otros políticos o científicos argentinos-; recientemente Raúl Prebisch se pronunció por una sustancial modificación de la estrategia que él mismo aconsejara hace pocos años a Latinoamérica, la del incremento de las exportaciones, dada la mezquina acogida que la misma ha venido mereciendo por parte de las grandes potencias. En consecuencia, recomienda ya el "desarrollo hacia adentro", y de sus declaraciones, formuladas a principios de Enero de 1970, glosamos: "América Latina deberá encarar forzosamente en la década que se inicia un completo replanteo de su política de desarrollo, cuya única salida es una industrialización volcada al mercado interno, y no dirigida

prioritariamente a la exportación". "La América Latina no tiene otra salida para esta situación de deficiencia de su dinamismo económico que una masiva inversión de capital físico y un mejora miento de las condiciones sociales con la consecuente intensificación del desarrollo tanto hacia el mercado del interior como del exterior".

La tarea es ciclópea, y representa un desafío para la presente generación. Luego de la epopeya de la independencia, es tal vez la primera ocasión en que el reto toynbeeano se advierte en la perspectiva nacional, para impulsar un esfuerzo cuya gratificación será la más pura afirmación de nuestra capacidad y dignidad.

Por otra parte, para un mundo que cambia día a día, a una tasa de aceleración notablemente incrementada en forma autoacumulativa, donde las distancias se acortan y las expectativas se analogizan, la Argentina debe definir con suma rapidez si realiza su desarrollo por sí misma y para sí misma (o aún con ayudas externas, evidentemente onerosas, creyendo hacerlo para sí misma -en un aspecto político, pues conocemos ya la realidad de los espacios económicos a través de la sutil distinción perrouxiana-), o si identifica su suerte con la integral de un conglomerado donde probablemente esté inscripta, malgrado diferencias en tasas sociales que parecen favorecernos, cuando apelamos a ellas olvidando otras circunstancias: raíz histórica, similitud de tratamiento por parte de los grandes países, posibilidades que brinda un mayor mercado para la obtención de economías de escala, etc. Nos referimos, como es obvio, a si Argentina debe obrar según las recomendaciones de Mariano Grondona: "La misión de la Argentina es, entonces, reinsertarse en el mundo a través de América Latina. Debe convertirse en el fermento y la levadura de la elevación de América Latina al nivel del resto de Occidente. Y, a través de esta valorización regional, tiene que volver al mundo en una posición diferente de la anterior: ya no como periferia de imperios mundiales, sino como centro de sí misma en el

marco de su propia región" (176). Para lo cual, él mismo lo reconoce, debe América Latina comenzar por "ser" una región, y no el espacio colonial que ha sido hasta ahora (192).

En una "integración" que permita a Latinoamérica asumir neto carácter "regional", digamos, como una suerte de "región-programa", en la que coexistan y se imbriquen varias "regiones polarizadas", cuál será la suerte de la Argentina? Asistiremos a una cuasi-disolución política que permita el afloramiento de regiones multinacionales que valoricen los espacios con mayores ventajas comparativas? O se negará la posibilidad de llevar a la práctica los mejores proyectos de regiones internacionales, en virtud de preocupaciones políticas "policiales" (defensa de la "seguridad", es decir, tapiemos las fronteras)? O grupos internacionales, convertidos en verdaderos "centros de decisión", harán privar sus conveniencias para la selección de localizaciones de proyectos de promoción regional?

Tratemos de indagar un poco más a fondo en este tan crucial problema de la integración latinoamericana.

En una reciente publicación, el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), ente prohijado a su vez por el Banco Interamericano de Desarrollo (B.I.D.) (193) enuncia en forma contundente: "Los países latinoamericanos han decidido llevar adelante la integración económica de América Latina como instrumento esencial para avanzar más rápidamente en el proceso de su desarrollo, facilitar y asegurar la viabilidad de un desarrollo económico y social autosostenido y equilibrado, modernizar sus estructuras económicas y sociales, asegurar niveles de vida crecientes a las grandes mayorías latinoamericanas y fortalecer sus relaciones económicas con un mundo que tiende a organizarse en bloques de dimensiones continentales".

Como reitera a renglón seguido la misma publicación: "La validez de esta afirmación se encuentra sustentada, no sólo por la reciente Declaración de los Presidentes de América realizada

en Punta del Este en abril de 1967, sino también por acuerdos adoptados tanto en el contexto del sistema interamericano como en el marco de los organismos operacionales de los procesos de integración actualmente en marcha en América Latina...".

La declaración de los Presidentes parece haberse elevado definitivamente sobre todo tipo de controversia teórica sobre la viabilidad y deseabilidad de la integración, cuando afirma categóricamente: "La integración debe estar plenamente al servicio de América Latina... destinada a proporcionar al hombre común de América Latina condiciones de bienestar material y el pleno ejercicio de sus derechos humanos a través de su efectiva incorporación a la vida política, económica y social de los países latinoamericanos".

Cómo conseguirá un puñado de países, subdesarrollados en lo económico, donde los canales de participación aún no permiten, en la mayoría de los casos, incorporar masivamente a la población a los niveles de decisión, ni siquiera de "información"; acuñar un futuro tan promisorio, meramente por la transformación del marco? Un espacio más grande permitirá que fructifique el esfuerzo que incluso no se emprende, o se organiza mal, en espacios más chicos?

Si realizamos un primer análisis, de carácter eminentemente económico, reconoceremos que Latinoamérica está constituida por un grupo de naciones de bajo grado de desarrollo, aunque connotando gruesas disparidades entre sí. Coexisten naciones con relativamente un importante nivel de industrialización (Argentina Brasil, México), con otras de industrialización incipiente, o donde ésta apenas si ha registrado el paso de la anécdota a la historia, y eso en sus primeros tramos...

Frescas en nuestro ánimo las enseñanzas de Perroux, sabemos que el desarrollo no se reparte sobre la tierra en forma equilibrada sino desigual, y que afecta la forma de núcleos o polos de mayor evolución, rodeados de periferias subordinadas, den-

tro de grandes espacios más bien vacíos de interés económico (y frecuentemente, hasta de población). En dichos polos, que los hay en América Latina, la industrialización ha "prendido", favorecida por efectos de aglomeración, por economías externas (infraestructura y consumo), e incluso por economías de escala. Pasado el primer momento de la política de desarrollo, cuando se inició en pro de la sustitución de importaciones, los países de mayor desarrollo relativo dentro de la región, enfrentan el problema de vencer las profundas disparidades regionales dentro de su seno, cada uno, o sea, cómo repartir los polos de desarrollo, cómo descentralizarlos, si dividir lo antiguo equivale a renunciar a los beneficios de la concentración y a las economías de escala. Luego, sólo se puede crear nuevos centros, preferentemente para aprovechar productos que se encuentran en la región circundante, a fin de evitar costos de transporte... A su vez, habría que crear una infraestructura de energía, viviendas, etc., para posibilitar tal alternativa de industrialización en nuevos polos.

Cómo hacer, entonces, para que la integración implique un mejoramiento económico del conjunto, si las bases de crecimiento del mismo, hasta ahora, se han fincado en la concentración, y de ésta no pueden extraerse "porciones" que fecunden zonas o países hasta ahora desfavorecidos?

Los economistas que postulan la integración, se basan, como todos los que insisten en ella, en un conjunto de conceptos más bien sociológicos, acerca de la virtud del esfuerzo común, la elevación del status mental y político mediante la participación en el mismo, etc., y un solo argumento económico de peso: el de las economías de escala, aplicadas a la realización de proyectos más bien pluri o multinacionales, o sea, que impliquen una inversión común, y la necesidad de apelar a un mercado de demanda también común.

Proyectos energéticos, de transporte, de comunicaciones, equipamientos sociales o inclusive parques industriales, que in-

teresen a dos o más países a la vez, y que cuenten con la población de los mismos como principal ente receptor (absortor) de los productos o servicios a crear por tales proyectos, pueden y deben obligar al esfuerzo común que supone la integración. Aunque, bien mirado, hace falta nada menos que una "integración" para que los países reparen en dichos proyectos?

Alguna vez (siglos atrás), los ríos constituían fronteras (el "limes" romano). A medida que se avanzó en el análisis de las interrelaciones humanas, se comprendió que las cuencas de los ríos, aunque compartidas en muchos casos por dos o más países, constituían centros de afirmación de un "modo de vida" común, donde se imbricaban intereses y afanes de ciudadanos de diversos países, pero que encontraban la forma de necesitarse y asociarse profusa y continuamente. Sin requerirse la amalgamación que una integración política supone, podía lograrse la cooperación en pro de objetivos económicos comunes.

Inclusive, en el seno de nuestra misma Latinoamérica, las experiencias poco concretas de la ALALC, impulsaron desde hace tiempo a buscar, en pactos subregionales, o en la realización de proyectos sectoriales o regionales parciales, el paliativo para una coordinación resistida y una integración que, aunque votada, cuenta aún con poderosa dosis de controversia, y, por lo menos, de confusión y falta de adecuada información.

El aspecto más importante de la integración, si tomamos en cuenta la realidad económica actual, podría estar, en cambio, en la revalorización de este continente como factor político en el seno de las relaciones y controversias a nivel mundial. Gustavo Lagos, (190) en un meduloso estudio que integra una publicación del año 1965 del INTAL, refiere que "los países del mundo pueden ser considerados como un gran sistema social compuesto por diferentes grupos nacionales que interactúan y ocupan diversas posiciones dentro del sistema. Estas posiciones pueden ser jerarquizadas en términos de estatura económica, poder y prestigio, y

constituyen el status de la nación en cada una de estas tres pautas. El status real de la nación está determinado por el complejo resultante de las distintas posiciones en las pautas señaladas".

"Dentro del actual sistema de estratificación internacional, los elementos del status económico de una nación son los siguientes: 1) el grado de desarrollo económico y tecnológico; 2) la potencialidad económica medida por la cuantía del P.B.N.; 3) el grado de desarrollo social apreciado por el nivel de vida promedio... los componentes del status de una nación en la pauta del poder son, siendo iguales los demás factores, los siguientes: a) la madurez tecnológica; b) un P.B.N. de cuantía suficiente para que un 2 al 15% del mismo, destinado al presupuesto de defensa, alcance para influir en la balanza mundial del poder militar; c) un presupuesto de defensa adecuado para hacer posible la participación de la nación en la carrera tecnológica con aplicaciones militares".

"El status de prestigio está determinado por dos factores: 1) por la síntesis del status de la nación en las pautas del poder y de lo económico; 2) por el grado de concordancia entre la conducta internaciones de la nación y los valores predominantes en el sistema internacional".

Con respecto a estos atributos, es innegable que las naciones latinoamericanas se encuentran actualmente, o muy lejos de poseerlos, o prácticamente sin señalar siquiera su posibilidad. Para Lagos, la situación latinoamericana, en general, implica la paulatina pérdida de status internacional, o "atimia", deterioro provocado tanto por una distinta percepción de las circunstancias que permiten el desarrollo potencial de un país (en el siglo pasado las naciones latinoamericanas se presumían ricas en potencia, y ello animaba el concepto de que gozaban, en tanto en nuestra época se hace estricta referencia al condigno aprovechamiento de las riquezas de un país, al punto que una de las más

reputadas definiciones del DESARROLLO ECONOMICO, la de Julio H.G. Olivera, dice: "Entendemos por desarrollo económico la relación entre el producto social actual y el producto social potencial en función del tiempo"), que ha provocado que ahora Latinoamérica integre el "tercer mundo" en heterogénea turbanulta con países africanos y asiáticos que, por lo menos, carecen por lo menos de su tradición histórica (recordemos la definición de España, por parte de Aranguren, como país "semidesarrollado", en virtud de su trasfondo cultural), como por la equívoca actitud de la potencia dominante, EE.UU., que de "buen vecino" pasó a ser indiferente espectador de los problemas de un conjunto de naciones cuyo favor político no vacila, en cambio, a solicitar.

Para esta generalización de Lagos, una Latinoamérica integrada, con mayor "poder de regateo" internacional, evidentemente, valdría la pena del esfuerzo a emprender. Pero se trata de una opinión que, en el mejor de los casos, atiende a la percepción de, solamente, la parte más ilustrada de la opinión latinoamericana. Las masas no reparan en tal ultraje, y uno de los defectos de nuestro subdesarrollo es la virtual inexistencia de los "flujos de información" que, entre otros, elementos, componen una estructura nacional desarrollada plenamente, al decir de Perroux.

Otro pensador latinoamericano, Helio Jaguaribe, aún sin preconizar el modelo integrativo, entrevió hace tiempo las dificultades de una afirmación nacional por parte de la mayoría de los países latinoamericanos. Pero, en última instancia, aceptaba la receta de la integración solamente para aquellos, tan pequeños, que prácticamente no pueden ya funcionar como países por sí mismos. Así, preconiza:

"Desde el punto de vista de las condiciones políticas que posibilitan la programación de su desarrollo, los países latinoamericanos se distribuyen en tres grupos:

1. Los que, disponiendo de las condiciones necesarias y suficientes

tes para desarrollarse como Estados nacionales, poseen un grado considerable de desarrollo económico, disponen de un producto neto anual per cápita superior a los 200 dólares, y tienen una burguesía empresaria dinámica y capaz; estos países pueden y deben instaurar un nacional-capitalismo, mediante un partido del desarrollo, con liderazgo neobismarckiano.

2. Los que, a pesar de disponer de las condiciones necesarias y suficientes para desarrollarse como Estados Nacionales, se hallan en un acentuado grado de subdesarrollo, acusan un producto neto anual per cápita inferior a los 200 dólares y carecen de una burguesía empresaria dinámica y capaz; a esos países les es menester implantar un capitalismo de Estado, y eventualmente, un socialismo desarrollista.

3. Los que, aunque acusan eventualmente un producto neto anual per cápita superior a los 200 dólares, no disponen de las -- condiciones necesarias para desarrollarse como Estados nacionales y se encuentran, por ello, en una situación de trágica impasse".

Tenemos, entonces, que la integración representa una gratificación política para Latinoamérica como conjunto --y, lógicamente, para sus futuros ciudadanos, cuyo prestigio a nivel mundial podría superar el actual de las nacionalidades que se subsumen en aquélla--, en tanto que resulta sumamente difícil racionalizarla como una efectiva solución económica a corto plazo. Ya en este terreno, adquieren relevancia los proyectos subregionales o los que implican una estrategia plurinacional en algún sector infraestructural, o de industrias básicas, o en regiones de cuenca común, para aquilatar las posibilidades del trabajo en común, así como la reacción favorable a la hora de la distribución de los frutos.

No obstante, subsistirá para cada nación la alternativa de impulsar programas comunes al grupo plurinacional, o bien dedicarse a fomentar zonas más atrasadas de su propio territorio,

aunque allí no subsista interés común. O sea, nacería una incompatibilidad entre la política de regionalismo intra-nacional y la política de integración plurinacional. Según la fórmula de F. Perroux, habría un conflicto "función-nación".

Que no es el único. A la vez, las naciones más desarrolladas, centro de economías dominantes que se desplazan sobre los países de menor desarrollado, promueven en la hora actual exportaciones cada vez más complejas: la de bloques de inversiones de conjuntos industriales, precisamente dichas economías dominantes. Hoy se asiste a la existencia de un conflicto cada vez más agudo entre los espacios económicos de los centros industriales (hemos visto, como, para Perroux, dichos espacios económicos son los de las economías dominantes, propiedad de los grandes países o "centros industriales", pero que se propagan en la geografía de los de menor dimensión) y los espacios políticos de los Estados nacionales.

El viejo "espacio vital" de las fantasías geopolíticas ratzelianas resurge con el actual "espacio funcional" de las economías dominantes, que requieren, ineludiblemente, de un proceso de aceleración para asegurar su crecimiento, que constituye, al mismo tiempo, hito de la expansión de la economía a la que pertenece en cuanto centro de decisión (o sea la de radicación de su cabeza). A escala mundial, los estados nacionales son hechos intervenir por sus centros industriales, con lo que se advierte la desigualdad entre aquellos que prohijan economías dominantes, y las otras, soberanas de derecho, pero con poder eficiente mucho más restringido, en cuyo perímetro intervienen aquéllas economías para nutrir su crecimiento.

De tal suerte, la aglutinación de naciones en grandes espacios económicos (en Europa como en Latinoamérica), no siempre garantiza la realización efectiva del programa sustentado para impulsar su formación.

Como pregunta el mismo Perroux en reciente artículo pu-

blicado en la revista del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL): Quién integra? ¿en beneficio de quién se realiza la integración? (191)

A lo que, luego de profundo y razonado análisis, se ve obligado a responder: /"Hay razones positivas para pensar que quien integra, es la economía que ejerce el "leadersship" y/o que goza de posición dominante... y que las operaciones de integración no desfavorecen al líder y/o asociado dominante".

Mientras no exista movimiento, mal podrá advertirse cambio, o salida alguna. En los últimos años, nuevos profetas intentan vaticinar la situación del mundo, de los países, de la sociedad y del hombre, hacia el año 2.000, o poco más cerca o lejos del mismo. "Prospectivistas" o "futurólogos" (según gusten llamarse, respectivamente, quienes integran escuelas norteamericanas o francesas de tal pensamiento profético), contando con la continuidad del proceso de cambio, y, es más, habiendo decidido que nos encontramos inmersos, de hecho, en un devenir evolutivo (recordemos lo narrado en otro capítulo de este trabajo, acerca de ideas de los antiguos sobre la sociedad que retrogradaba, o de los clásicos de hace dos siglos acerca del estado estancado, posiciones antagónicas de aquélla), han dedicado sus trabajos (y ocupado nuestros ocios) a calcular, entre otras cuestiones, la posición relativa de los países en el mundo futuro. De las tablas de Hermann Kahn (177/178/179/180), no sale muy bien librado nuestro país, ni tampoco el mundo que hoy denominamos "subdesarrollado". Es que la posición de Kahn, personero de un imperio, no puede ser otra que la de enfatizar las ventajas del "statu-quo": Es cierto que continuará la brecha entre países pobres y ricos, pero, no obstante, los pobres serán más ricos que ahora, y con ello, podrán acceder a ciertas ventajas de que hoy carecen...(cuáles? "cosas", evidentemente. Esas maravillas de la electrónica o la mecánica que infantilizan al hombre, subliman su inmanente vigor de creación, y le sumergen en un sistema de vida donde la acción es refleja y el pensamiento se ha exiliado).

El mejor mentís a tales elucubraciones fantásticas, es que países como la Argentina tomen su destino en propias manos, procurando, ante todo, dotar al conjunto nacional de condiciones de equilibrio que impulsen un concepto de solidaridad en la acción creadora (para ello, hay que paliar o desterrar las disparidades regionales, fuente, en muchos casos, de disparidades sectoriales o de clase), y, casi simultáneamente, procurando, - con agudo sentido político, con negociaciones inteligentes, aliar nuestro destino al de países que surgieron, otrora, de un mismo tronco (la propia epopeya ibérica debería estimularnos, si sus nietos somos, a reiterar la magna tarea de descubrimiento de -- nuestro propio suelo, de colonización del mismo, de afincamiento real de sus hijos para crear aquí un mundo integrado y autónomo), sin renunciar a nuestra individualidad, pero pugnando por multiplicar esfuerzos en tareas comunes (Cuenca del Plata, o proyectos multinacionales menores) que constituirán el mejor cimiento de una "integración", que de tal modo se dará en la realidad socio-económica. Dios y la Historia dirán si, además, alguna vez convendrá se dé también en lo político, definitivamente, y se constituya la "gran Nación Americana del Sur" que seguramente soñaron San Martín y Bolívar.

00. NDI
1000

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

ORIGINAL

TESIS DOCTORAL

"EL DESARROLLO REGIONAL
APLICACION AL CASO DE LA REGION SUDESTE DE
LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.--"

NOEL NIEVCHOWICZ LAMPERT

Registro 17.537

AREA ECONOMICA

CATEDRA: GEOGRAFIA ECONOMICA GENERAL

CONSEJERO: DR. MIGUEL GARCIA FIRBEDA

PADRINO DE TESIS: DR. MIGUEL GARCIA FIRBEDA

FECHA: 21 de Abril de 1970.--

EL DESARROLLO REGIONAL. APLICACION AL CASO DE LA REGION
SUDESTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

I N D I C E

T O M O I I I :

PARTE IV- EL DESARROLLO ECONOMICO URBANO

Página N°:

Capítulo 9: El Planeamiento Urbano

- a) La región urbana como caso particular en la teoría regional 1
- b) La formación y estructura de las ciudades 33
- c) El planeamiento urbano 61

Capítulo 10: Realizaciones principales en materia de planeamiento urbano 88

Capítulo 11: Buenos Aires (Planeamiento urbano). 129

Indice de Gráficos

Cap.N°	Denominación	Página N°	Figura N°	Cuadro N°
9	Modelo de S.Florence	10	114	
9	Modelo de irradiación de un centro urbano	12 bis	115	
9	Delimitación reg. en E.E.U.U.	15 bis	116	
9	Pirámide de Philbrick	16	117	
9	Esquema de jerarquía econ.urb.	16 bis	118	
9	Area de organización funcional	16 bis I	119	
9	Esquema de Burgues, Harris,Ullman	20 bis	120	
9.	Areas urbanas de Chicago	20 bis	121	
9	Uso del suelo	21 bis	122	
9	Localización concéntrica	21 bis	123	
9	Fisonomía urbana	21 bis	124	
9	Uso del suelo	22 bis	125	
9	Esquema de estruct.ecológica	22 bis	126	
9	Generalizac.s/localización sect.	24 bis	127	
9	Localizac.ecológica en Bogotá	25 bis	128/129/130	
9	Plan de "Middletown"	26 bis	131	
9	Traza ideal de ciudades	26 bis	132	
9	Irradiación urbana y difusión de transportes	38 bis	133	
9	Caracterización de continentes	38 bis I	134	
9	Población mundial	38 bis L	135	
9	Grados de urbanización	38 bis II	136	
9	Gráfico de Gist y Fava	38 bis II	137	
9	Incremento de Población	38 bis II	138	
9	Escala y ritmo urbanización	39		19
9	Población en grandes ciudades	39		20
9	Población en grandes ciud.(cont.)	40		20
9	Crecimiento urbano (damero)	51 bis	139	
9	Crecimiento urbano	51 bis	140	
9	Urbanización dispersa	53 bis	141	
9	Urbanización en galaxia	53 bis	142	
9	Urbanización concentrada	53 bis	143	
9	Urbanización en estrella	53 bis	144	
9	Urbanización en anillo	53 bis	145	
9	Red multicéntrica	53 bis	146	
9	Sist. de Le Corbusier	69 bis	147	
9	Aplic. de princ. de LeCorbusier	69 bis	148	
9	Necesidades de vivienda	76		21
9	Necesidades de vivienda (cont.)	77		21 (cont.)
9	Porcentaje de viviendas	78		22
10	Región Londinense	88 bis	149	
10	Mejoras en los transportes	88 bis	150	
10	Desarrollo de nuevas ciudades	94 bis	151 a	

Indice de Graficos (2)

Cap. N°	Denominación	Página N°	Figura N°	Cuadro N°
10	Desarrollo de nuevas ciudades	94 bis	I	151 b (cont.)
10	Esquema de "Milton Keynes"	94 bis	II	152
10	Región de Paris	95 bis		153
10	Plan de PADOG	95 bis		154
10	Plan de PADOG (transp. ferrov.)	98 bis		155
10	Acondicionamiento de Paris	98 bis		156
10	Planeamiento de Paris	98 bis	I	157
10	Modificaciones de Paris	98 bis	II	158
10	Acondicionamiento parisino	99 bis		159
10	Proyectos para Paris	100 bis		160
10	Areas metropolitanas E.E.U.U.	104 bis		161
10	Región de New York	104 bis		162
10	Viajes Laborales	105 bis		163
10	Proyectos de carreteras	105 bis		164
10	Distrito de tránsito	109 bis		165
10	New York, Megalópolis Vertical	109 bis		166
10	Edificio G.M.	109 bis	I	167
10	Circulación Los Angeles	113 bis		168
10	El "Dowwash"	113 bis		168 bis
10	Area Metropolitana L.Angelos	113 bis	I	169
10	Región de Tokyo	119 bis		170
10	Tokyo, distorsión comunic.	119 bis		171
10	Moscú	119 bis		172
10	Transporte en Moscú	119 bis		173
10	Randstad	123 bis		174
10	Dimensión "oblacional"	123 bis		175
10	Crecimiento del randstad	123 bis	I	176
11	Primera ocupación de Bs.As.	134 bis		177
11	Uno de los 1° planos de ciudad	134 bis		178
11	Conurbano bonaerense	138 bis		179
11	Estructura nuclear Bs.As.	139 bis		180
11	Circunscripciones electorales	140 bis		181
11	Area y Region Metropolitana	142 bis		182
11	Area y Region Metropolitana	144 bis		183
11	Area y Región Metrop. (2° parte)	144 bis	I	183
11	Metropolis de equilibrio	145 bis		184
11	Buenos Aires, año 2000	146 bis		185
11	Ejes de urbanización	146 bis	I	186
11	Ejes de circulación	146 bis	II	187
11	Conurbación metropolitana	147 bis		188
11	Mapa del Status	150 bis		189
11	Villas Miseria	150 bis		190
11	Capitalidad y Municipio	151 bis		190 bis
11	Areas Agricolas	152 bis		191/192/193
11	Centros (Plan Regulador)	158 bis		194
11	Centros de predominio socioecon.	158 bis	I	195
11	Sectores de Planeamiento	159 bis		196

Indice de Graficos (3)

Cap. N°	Denominación	Página N°	Figura N°	Cuadro N°
11	Plan de accesos a la Capital	164 bis	197	
11	Plan Regulador	164 bis I	198	
11	Vías de Penetración	166 bis	199	
11	Autovía La Plata	166 bis	200	
11	Reequipamiento energético	169 bis	201	
11	Plan Regulador (circulación)	170 bis	202	
11	Areas Sociales homogéneas	170 bis I	203	
11	Plano Metropolitano	170 bis II	204	
11	Prefectura Gran Rosario	171 bis	205	
11	Areas metrop. Argentina	172 bis	206	

PORTE IV - EL DESARROLLO ECONOMICO URBANO

CAPITULO 2 - EL PLANEAMIENTO URBANO

a) La región urbana como caso particular en la teoría regional:

En capítulos anteriores hemos pasado revista a teorías y hechos que permitieron fijar nuestra atención en la circunstancia básica del origen y método de los asentamientos humanos. Sabemos ya que los seres humanos, como las actividades productivas que desarrollan, no se rigen por la casualidad cuando adoptan un particular emplazamiento territorial. Teorías económicas, sociológicas, geográficas y aún políticas, dan cuenta de la escala de preferencias, como de la apreciación de un esquema de dinámica ulterior previsible, por parte de quienes deben materializar las respectivas decisiones u opciones de localización.

También sabemos que, en líneas generales, las regiones económicas - o sea el análisis del asentamiento territorial en virtud de la especial actividad humana tendiente a conseguir su sustento material, en primer lugar, sin descartar la ulterior satisfacción de necesidades menos premiosas-, aunque tanto más humanas- se constituyen sobre un determinado territorio geográfico, en el cual específicas relaciones de subordinación jerárquica enlazan a un núcleo poblacional principal con otros de menor dimensión y cuantía, todo ello en un entorno rural, sustento y cliente a la vez de sus requerimientos y ofertas, recíprocamente.

Pues bien, tanto existe en el seno de toda región un centro urbano principal, que al decir de diversos científicos "explica", u origina, o da vida, etc., a tal región, como puede, dentro de los análisis teóricos, deslindarse perfectamente el mencionado centro de dicho contexto, y analizárselo en forma individual, como caso particular, como región en sí, más constreñida espacialmente, pero sumamente más rica en diversificación, proporcionalmente al gran ámbito que la enmarca.

Así, diremos con Wissink, citado por Forstall y Jones (39) en un trabajo presentado a la conferencia sobre problemas de las áreas metropolitanas, realizada en Toronto (Canadá- en 1958, que un centro urbano, o sea "una ciudad, es un tipo especial de región geográfica, que difiere de otras regiones, principalmente en su gran concentración y en la complejidad de sus características").

Por otra parte, estamos tratando de un hecho humano de tal relevantes características, tan importante para explicar la vida misma de la sociedad humana, que gustosos suscribimos la opinión del arquitecto español Fernando Chueca Goytia (100): "La ciudad, la más comprehensiva de las obras del hombre, como dijo Walt Whitman, lo reúne todo, y nada que se refiera al hombre le es ajeno. No debemos olvidar que en su interior anida la vida misma, hasta confundirnos y hacernos creer que son ellas las que viven y respiran. Todo aquello que al hombre le afecta, afecta a la ciudad..."

Poco más adelante, en el presente capítulo, nos internaremos por esa maravilla de la historia del hombre sobre la tierra, que es la ciudad, su génesis, su desenvolvimiento, su prodigiosa mutación hasta llegar a ser actualmente rotunda metrópoli o aún monstruosa megalópolis, y la tremenda importancia de su ser, que hace afirmar a Angel Abascal Garayoa: "La potencia de un país casi puede valorarse por el número y vitalidad de sus centros urbanos".

Entretanto, procuremos extender a las regiones urbanas los principios generales del regionalismo, e interpretar sus características y necesidades peculiares, base de una adecuada planificación de su desarrollo y expansión ordenada. Queda entendido que nos referimos al elemento principal de la región económica, como fue definida en el capítulo anterior. A lo que Dickinson (op.cit.) define como: "...los núcleos urbanos de población, (pueblos, ciudades, capitales principales o secundarias)

verdaderos centros canalizadores de la actividad y organización humanas, al servicio de un área tributaria circundante. Merced a la fuerza cohesiva que emana desde su centro, el área tributaria en cuestión adquiere tal grado de homogeneidad, que bien se la puede considerar como una unidad social natural o un simple agrupamiento en el espacio de la comunidad".

Así como una región se distinguía, ya por su homogeneidad, ya por la polarización en torno a un centro urbano principal, en este último la característica esencial debe ser su homogeneidad (volvemos a Dickinson: "La unidad formada por la comunidad es un área geográfica caracterizada por una gran homogeneidad en sus servicios y en su organización, que rodean, e incluyen, un núcleo central en que se asientan. Es, en otras palabras, un área de vida común), si bien nada obsta (y así se da en la práctica) a que en su seno se materialicen diferencias entre los sub-asentamientos, al punto que se repiten allí las condiciones de la gran región: polo principal (v.g., la "City" o centro de los negocios), satélites (centros comerciales barriales), hinterland (núcleos interbarriales de menor contextura poblacional y de ingresos, zonas de deterioro del hábitat, etc.).

Tal circunstancia es propia de las grandes ciudades actuales, o áreas metropolitanas, donde, al decir de algunos científicos sociales, se asiste ya al nacimiento de un nuevo tipo de asentamiento poblacional, que no es ciudad, ni tampoco campo, pues en su constitución intervienen tanto sectores urbanos como rurales. Ya en 1943, el Royal Institut of Britisch Architects sugería que "las grandes ciudades podríán ser una combinación —como de hecho son todas las grandes urbes— de varios distritos separados entre sí por espacios verdes y dotados de un área comercial o "city" donde estuvieran emplazados los establecimientos mercantiles, financieros, de la administración y de recreo".

Dentro de tales enjambres urbanos, coexisten las unidades mínimas, núcleos urbanos en miniatura, como son los barrios,

dotados a su vez de determinadas funciones mínimas de abastecimiento a su población, rasgo sobre el que volveremos luego.

Dentro de la región que es su entorno, la ciudad constituye con la misma un área que "es homogénea en lo que respecta a la conciencia de su agrupamiento, a la organización e interdependencia de su población y a que es distinta de las áreas que la rodean" (L. G. Taylor). Y agrega Dickinson: "La clave de los progresos realizados en los países de civilización occidental hay que atribuirlos a la organización y a la movilidad de sus sociedades. El núcleo de esta organización y el punto central de esta movilidad es la ciudad o la "capital", que, por su condición de centro dominante, llega a ser la fuerza unificadora más importante en las actividades y en los intereses del territorio que la rodea".

Tal área de vida común, es una verdadera unidad social, que se distingue por la existencia de fenómenos vinculatorios del más alto nivel de relación social, tal como, según lo sugiere Cutkind; serían criterios reveladores de la dimensión y estructura del área, la intensidad del tráfico económico reflejada en el intercambio de mercancías entre núcleo y entorno, las relaciones bancarias y de crédito, las comunicaciones y las facilidades de acceso, así como los elementos culturales: vínculos religiosos, tradiciones, comunidad de hábitos, etc.

Por su parte, el National Resources Committee, de EE.UU. sugiere como criterios indicativos de la homogeneidad regional: el volumen del tráfico de vehículos, la existencia de una importante red bancaria, las áreas de servicio de las grandes casas especializadas en el envío de mercancías por correo, la esfera de influencia de las instituciones docentes (distribución de los hogares de los estudiantes), la de las confesiones religiosas, la de las comunicaciones telefónicas a larga distancia (método de Christaller) y el radio de difusión de los periódicos.

A su vez, la ley de Reilly determina una correspondencia entre la población de un centro y su actividad comercial (nos referimos a aquella que implica intercambio intra o interregional, o sea a las denominadas, como luego veremos, actividades "básicas"), lo que permite apreciar su grado de irradiación o de atracción, o sea el rango que le cabe como punto nodal influyente en un determinado hinterland. Tal actividad comercial implica el conocimiento y evaluación de los flujos de personas, bienes e informaciones entre el centro considerado y la región que organiza, con la que está asociado.

El factor principal en la integración de la vida y organización de la sociedad en tales asociaciones regionales ha de ser siempre el centro, tratése de un pueblo, ciudad o una gran capital. Agrega Dickinson: "La región es un área caracterizada por unas actividades comunes, intereses ligados y organización adecuada, merced a las comunicaciones que la enlazan a los centros urbanos".

Como dice Elva Koulet, discípula de Boudeville (101), "si la región es tributaria de su centro, al cual se identifica, la primera tarea del análisis regional es la de conocer las estructuras espaciales, lo que requiere el estudio profundo de la red urbana, las relaciones de jerarquía o complementariedad de las ciudades, y su irradiación".

Definida así la vinculación entre región y centro urbano principal, acudimos a la noción más significativa de éste, la que lo menciona como cabeza de zona, o "chef-lieu" según la terminología francesa, vale decir, la Capital Regional. Ya Vidal de la Blache había expresado en 1910: "No es el número de sus habitantes, y menos todavía el de sus funcionarios, y ni siquiera el tipo de actividades lo que caracteriza a la capital regional. Es, en cambio, un elemento superior que impregna todos los aspectos de su actividad. A una capital semejante denominan los franceses "capital natural". Aumenta en importancia, sin que interven-

gan las autoridades superiores, merced a su favorable situación geográfica, y al espíritu que anima a su población, como la — "chef-lieu" de una gran área circundante que, por la misma razón, puede considerarse como natural, cruzando las distintas divisiones administrativas y guardando escasas relaciones con ellas. Para esta región, la ciudad funciona como una capital por su falta de categoría política".

Y en 1935 afirmó René Blanchard en un estudio sobre Grg noble: "Se considera "capital regional" a una ciudad que debe su importancia a su población, y su prosperidad a su antigüedad y significación histórica (y generalmente a ambas causas a la vez), y a que continúa siendo, como lo era ya, el centro de la región. En ella se asienta la autoridad central (del Estado); de ella dimanar las órdenes y las decisiones, y en ella se centralizan las cuestiones administrativas y judiciales, las sedes de los tribunales y las principales funciones administrativas. Por eso es una capital política (Blanchard disiente, apertamente de Vidal, pero éste sólo quiso demostrar que tal característica no era absolutamente necesaria, siendo primordiales los fenómenos económicos derivados de la concentración, y los culturales provenientes del espíritu de la comunidad). Pero puede desempeñar, y así lo hace, otros papeles. Como centro de la región ha de ser guardada y defendida, porque no puede caer impunemente en manos enemigas; habrá de poseer, además, la autoridad necesaria para ejecutar la voluntad del Estado Central. La capital, pues, ejerce una función militar. Por otra parte, la influencia intelectual es una función casi indispensable al interés de la región, a través de la prensa u otras publicaciones, o de las instituciones docentes. Finalmente, la capital por su papel económico, siendo casi siempre esta preeminencia económica quien la ha llevado a la posición política de que disfruta. Asimismo, es un centro distribuidor de productos alimenticios para las regiones que la rodean, es también su mercado, dirige su expansión y llega a proyectar todas las influencias

precedentes en una zona más o menos amplia cuya extensión depende, a la vez, de las posibilidades comerciales presentadas por la región, y del grado de actividad económica de la ciudad comparado con el de las ciudades próximas. Para una región más o menos extensa, de la ciudad es de donde proceden toda suerte de directrices, donde se halla el capital financiero y a cuyo través se efectúan las transacciones...Su función comercial así quiere varias formas: en ella se efectúan las compras y ventas para la región que organiza. Sirve de intermediaria entre la producción de la región y las demandas del exterior, vende a la región y la abastece de lo que no produce por ser la propia ciudad quien lo hace o por importarlo de afuera del país. Finalmente, a través de las vías de comunicación que cruzan la capital, transitan las mercancías de una a otra parte del país, o que vienen o se destinan a lugares sitos fuera de él".

Así como las ciudades conforman, en todo el mundo, una suerte de jerarquía urbana, en la que son datos principales su población, su extensión territorial, los servicios que prestan, el área circundante que organizan, se reserva el pináculo de dicha jerarquía a las metrópolis, que, para el caso que nos ocupa, pueden asimilarse, en cuanto a características y efectos, con las "capitales regionales" de Vidal y de Blanchard.

Como dice Harrys Jones (103): "La región comprendida dentro del radio de acción de una ciudad suele llamarse "unland" o campo urbano (hinterland), estableciendo un paralelo con el campo magnético, dentro del cual las partículas resultan atraídas a un punto particular. Este campo puede trasarse midiendo la distancia a que los distintos servicios que proporciona una ciudad ejercen su atracción (noticias locales de los periódicos, recorrido de líneas de transporte, distritos visitados por repartos de almacenes, distribución de alumnos que asisten a escuelas secundarias, etc.). Además de las necesidades cotidianas de sus moradores, las poblaciones suelen atender las necesidades semanales de las zonas vecinas, proporcionándoles lugares

de esparcimiento, escuelas secundarias, servicios médicos y jurídicos. Para atender a otras necesidades menos frecuentes, y procurarse servicios de especialistas, los habitantes de esas zonas deben acudir a las grandes ciudades. La ciudad que los proporciona atenderá un mercado o campo mucho más amplio, y en sí misma contendrá varios campos más reducidos (barrios). Existe una jerarquía de ciudades y campos urbanos, que va desde la pequeña ciudad mercado hasta la capital del condado, donde están concentradas algunas funciones administrativas, siguiendo por la capital regional y por último la gran metrópoli".

Dentro de tal jerarquía, varían las clasificaciones. Para el Royal Institut of British Architects la secuela sería: a) unidades residenciales de 1.000 habitantes, conteniendo un café, una fonda, una escuela primaria, algunas tiendas, vale decir, un barrio, o bien mucho menos, circunscripto a un eje, caso de una calle principal dentro de un barrio; b) células urbanas residenciales o neighbourhoods, con 5.000 habitantes, vale decir quinuplicando la escala anterior, añadiéndose un restaurant, algunos templos, una biblioteca, centro médico, etc.; c) el burgo o borough, con 40.000 habitantes, distribuidos en 8 células urbanas residenciales. Poseería en su seno todas las atracciones esenciales propias de una ciudad plenamente desarrollada: teatro, cines, hospital, comercios especializados, cafés, una estación ferroviaria terminal accesible; d) distritos, con 240.000 habitantes, o sea la reunión de 6 burgos, conteniendo escuelas técnicas, salas de exposición y de concierto, clínicas, y constituyendo una verdadera "aglomeración urbana"; e) las áreas metropolitanas.

Téngase en cuenta que esta clasificación es de 1943, y vale para Inglaterra, de especializadas condiciones de su urbanización en pequeños espacios, o sea de un amplio conjunto de reducidas urbes. Es difícil reconocer el caso de la Argentina en tal esquema.

A su vez, Walter Christaller, aún antes, había señalado (lo vimos en el 2º capítulo) la siguiente clasificación: markort, de 1.000 habitantes, zastort, con 2.000; kreisstadt, con 4.000; bezirksstadt, con 10.000 habitantes; gaustadt, con -- 30.000 habitantes; provinzstadt, con 100.000 habitantes; landstadt, con 500.000 habitantes; reichstadt o área metropolitana.

Más recientemente, Gerhard Isenberg clasifica así: a) la pequeña ciudad regional o landstadt, con menos de 2.000 habitantes, vale decir en área casi-rural; b) el pequeño centro administrativo o kreisstadt con 5.000 habitantes; c) la ciudad industrial y d) la capital metropolitana.

Así vemos como las capitales regionales podrían estar configuradas por ciudades de no menos de 100.000 habitantes, en tanto que 500.000 a 1.000.000 serían la base mínima para una ciudad metropolitana. Boudeville cree que el futuro está reservado a las jóvenes ciudades de 300.000 a 500.000 habitantes; Lyon, Medellín, Pretoria, Coventry (Rosario) Mar del Plata, agregariamos nosotros). Evidentemente, sólo son "chef-lieux", no llegan a metrópolis.

A su vez, Philips Barrant Florence (102) grafica el siguiente modelo:

Modelo de jerarquización de conurbaciones y ciudades

Cada línea representa una ciudad y su altura el grado de especialización en cada actividad determinada:

Actividades:

Finanzas y servicios comerciales

Publicaciones de libros y periódicos

Ciencia y ciencia aplicada (instrumental)

Arte y abastecimiento de sus materiales

Artes aplicadas, diseños (modas), bienes de lujo

Espectáculos

1 Conurbación principal (metropolitana)
8 ciudades grandes con población de 200 a 800.
mil habitantes

Ventas al por mayor

Serv. públicos y prof.
especializados

Public. de periódicos

Grandes almacenes

56 ciudades medias con pobl. entre 25. y 200.000
habitantes

Serv. públicos

Impres. comercial

Bebidas

Construcción

Serv. Profes. en gral.

Restaurants

Ventas al detalle de
bienes duraderos.

FIGURA 114

Y qué son las metrópolis? Richard Forstall y Víctor Jones nos explican que el término posee dos acepciones. Originalmente quiso identificarse con él a ciudades muy principales, centros de suma actividad típica de las urbes, centros de influencia política e intelectual en sus entornos. Era la "ciudad madre" de los griegos. (Así, escribió Robert Dickinson que "metrópoli económica suele denominarse a toda gran ciudad que actúa como un destacado centro de actividades humanas. Al área dependiente de ella se la llama metropolitana, y al tipo de organización que la sostiene se la conoce como economía metropolitana", cita a N. Grass y R. Mackenzie, quienes expresaron que "economía metropolitana es la organización de productores y consumidores, en mutua dependencia de los productos y servicios necesitados, mer-

ced a un sistema de cambios concentrados en una gran ciudad, centro del comercio local, y a cuyo través se establecen y mantienen relaciones económicas normales con el exterior").

La acepción más moderna del término es aquella que significa como área metropolitana "una ciudad con sus suburbios". Así, Forstall y Jones las identifican como: "Las metrópolis como forma peculiar de asentamiento humano, consisten en un gran número de personas viviendo en o alrededor de uno o varios centros con altas densidades de población. Dentro de las metrópolis, los centros están mucho más densamente poblados e intensamente usados para actividades urbanas que cualesquiera otras subáreas.- Partiendo desde el centro, existe una declinación gradual de la población y de la intensidad de uso, hasta el encuentro de unas metrópolis con otras, ya sea por los límites regionales, o por los arrabales de otros centros urbanos, quizá de otras metrópolis".

En rigor, ambos significados pueden adoptarse, en conjunto, a fin de analizar estos prodigios de la creación humana, y que, en la escala jerárquica de los centros urbanos, contienen el más rico material de estudio para nuestros objetivos. Retornamos a Dickinson: "Una ciudad llega a ser metropolitana cuando la mayor parte de los productos de la región se concentran en ella para su comercio y tránsito, se realizan a través de los almacenes allí emplazados y se negocian las consabidas operaciones financieras implicadas en este tráfico"...Característica esencial en la organización de la sociedad moderna es la preponderancia de la metrópoli económica. Tal hecho es debido a la especialización geográfica de las funciones por ella desempeñadas, basadas en transportes rápidos y baratos".

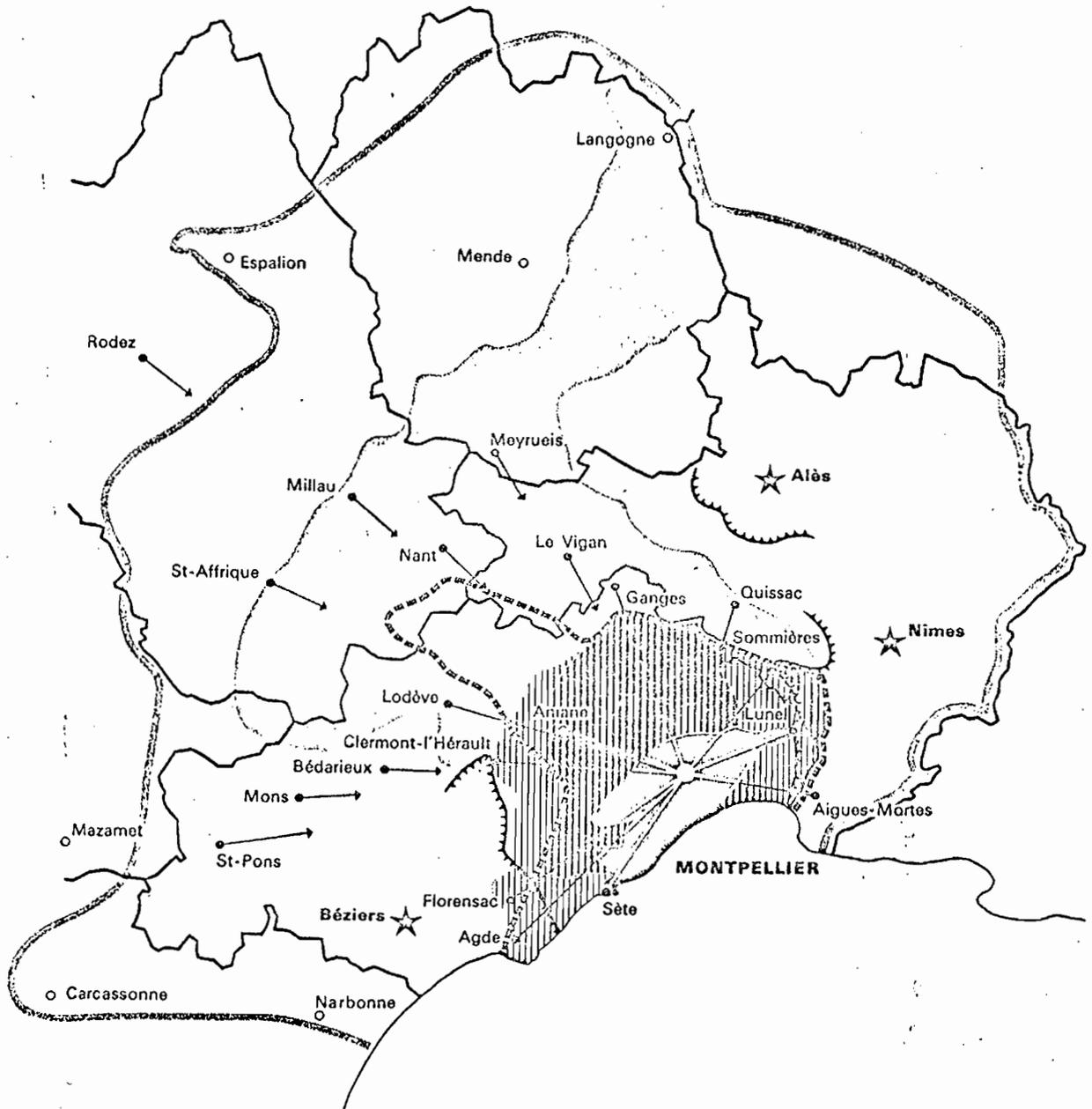
En el pasado, la existencia de dichos medios de movilidad obligaba a un aglutinamiento sumamente próximo de las actividades y las residencias en los centros urbanos. Se trataba del flujo de fuerzas centripetas, como las denomina Dickinson, que

influyen sobre la concentración, la que, a su vez, determinaba mediante la instauración de economías externas de aglomeración (de localización, de urbanización) y de economías de escala, ventajas para el centro.

Actualmente, la difusión de los transportes mecanizados ha permitido la especialización funcional de los diversos sectores urbanos, con lo que las instituciones concentradas en un principio en un reducto sumamente constreñido, han podido dispersarse en una área extensa (fuerzas centrifugas). Como lo afirmó R. Mc Kenzie: "La moderna comunidad metropolitana, diferente a la ciudad anterior al advenimiento del automotor, adquiere su unidad gracias a la diferenciación territorial de las funciones especializadas, mejor que a la participación de las masas en instituciones céntricamente situadas". Así, la capital moderna, más que una unidad de poblamiento, se ha convertido en el corazón de un grupo de ciudades (las satélites que con el centro principal componen el área metropolitana), mutuamente ligadas.

Dickinson parafrasea a McKenzie, el que afirma que la moderna región metropolitana o urbana, es ante todo una entidad funcional. Geográficamente se extiende a toda la zona donde alcanza la influencia predominante de la capital, basándose en una amplia forma de vida comunal o local erigida sobre el hecho de la difusión de los transportes mecánicos, constituyéndose estructuralmente en forma axial, siendo elementos fundamentales de su distribución los centros, las vías de comunicación y las orlas o rias, vale decir los arrabales y ciudades satélites. La región metropolitana representa una constelación de núcleos urbanos, cuyas mutuas relaciones se caracterizan por la existencia de un Predominio y una Subordinación. Cada región se organiza en torno a una capital central o a un lugar céntrico donde se sitúan las instituciones que abastecen a la región y la integran con otras, con un área suburbana donde se ejerce más poderosamente la influencia del centro, la que, sin embargo, trasciende hasta

Fig. 115 - Modelo de irradiación de un centro urbano, en distintos tipos de servicios: el caso de Montpellier, en Francia.-



-  Zona de atracción de m.de obra
-  Área habitual del mercado minorista
-  Área ocasional del merc. minorista
-  Zona de radicación de adquisiciones inmobiliarias(fin de semana,etc.)
-  Área del mercado mayorista
-  Zona de difusión de periódicos locales
-  Omnibus que arriban antes de las 8 hs. y salen después de las 18 hs
íd. antes de las 10 hs. y parten después de las 16 hs.
-  ciudades vecinas y su límite de influencia
- 

(fuente: J.Labasse, l'organisation de l'espace, quien lo tomó de Dugrand, "Le réseau urbain du Bas-Languedoc méditerranéen").-

abarcar toda el área comercial o de mercado (hinterland).

La verdadera originalidad del carácter urbano radica en su función de servicio a un área tributaria, o sea el hinterland. Como dijera Mark Jefferson, "las ciudades no crecen por sí mismas, sino merced a las regiones, que las crean con el fin de — realizar ciertas tareas en lugares centrales". En grado diverso, todo núcleo de población constituye un centro de servicios y de organización del área que le rodea.

En la ejecución de sus servicios, las ciudades se desenvuelven de modo de cumplir determinadas funciones. Así, los caben en la delimitación de las mismas, los siguientes factores, en la clasificación de Dickinson:

- a) el factor servicio: Los servicios humanos dependen del contacto directo con el consumidor. Se trata de aquellos distribuidos uniformemente en las áreas urbanas (médicos, peluqueros, tenderos, etc.). La atracción del mercado consumidor es siempre el móvil originador de la localización de los diversos tipos de industrias de servicios, influidos por las modificaciones locacionales que posibilitan la rapidez y evolución de los transportes.

De tal suerte, el espaciamiento en el territorio, en forma más o menos uniforme, de ciudades de distintos tamaños y dimensiones, fue analizado por Christaller en su teoría del "central place" o centro urbano, ya reseñada en el Capítulo II. A los efectos de verificar la localización, tomó en cuenta el volumen de las comunicaciones telefónicas en las diversas aglomeraciones urbanas del sur de Alemania.

En el pasado, la teoría del central-place sólo se refería a centros urbanos separados entre sí, y a las redes de transporte que los unen. La explicación se hacía partiendo del supuesto de que el poder adquisitivo estaba distribuido en forma uniforme (de ahí las áreas comerciales hexagonales), lo que limitó su aplicabilidad a situaciones más generales y reg

les. Aportaciones recientes, narradas por Brian Berry y William Garrison, como los conceptos de "ámbito de difusión de un bien", "umbral" o punto crítico para que el nivel de ventas permita la incursión de la empresa productora de un bien central en el mercado, "estructura espacial jerárquica mediante series de centros alternativos", etc., permiten extender la aplicabilidad de la teoría al análisis de sectores interiores o barrios de un mismo centro urbano, especialmente para el estudio de el comercio al detalle y de diversas actividades de servicios o terciarias.

- b) El factor industrial: Aquí entra en juego una teoría sumamente utilizada en las últimas décadas, y que progresivamente ha ido desencantando a sus seguidores. Es la de la "Base económica" de la ciudad. En la realización de su complejo de actividades, el centro urbano acomete algunas que son función dependiente de la renta o ingreso de la comunidad instalada en el mismo, como, por ejemplo, los servicios locales, incluidas las industrias que subvienen la demanda de la propia ciudad (puede incluirse a la demanda de los habitantes de los suburbios, pues ellos ganan su sustento en la ciudad, y, por ende, dicha demanda es función de la renta urbana total); así como otras totalmente independientes o autónomas de dicho nivel de ingresos, como, por ejemplo, las exportaciones, en cierta forma los gastos municipales, también las inversiones exógenas, sean estatales o privadas. Principalmente, se han considerado para el análisis de Base económica, las actividades de producción industrial, distribución comercial o realización de servicios, que constituyen exportaciones netas del centro urbano. Se consideró que, cuanto más extendido el hinterland de una ciudad, menores son sus exportaciones (extensión territorial, tanto como de dimensión económica), que dichas actividades exportadoras tienen su lado pernicioso pues afectan más, en las coyunturas depresivas, a los centros más influenciados por aquéllas, y que, finalmente, puede esbozarse un rústico multiplicador de los servicios que considere la

proporción que, de las actividades locales, se posean en aquellas otras de exportación, lo que permite prever el incremento de éstas ante cada adición neta de las primeras, motivadas por el aumento demográfico o el mejoramiento económico de la población considerada.

Transcribamos el ejemplo de Charles Tiebout: (104)

Renta Urbana = ingresos obtenidos en actividades independientes
+ ingresos obtenidos en actividades dependientes(1)

Renta generada por actividades dependientes: 50% de la Renta total

Renta generada por activ. independientes : 20 (2)

Renta Urbana : 40

Suponemos que la función (2) es constante, y que se produce una adición de 10 en las actividades independientes. Luego:

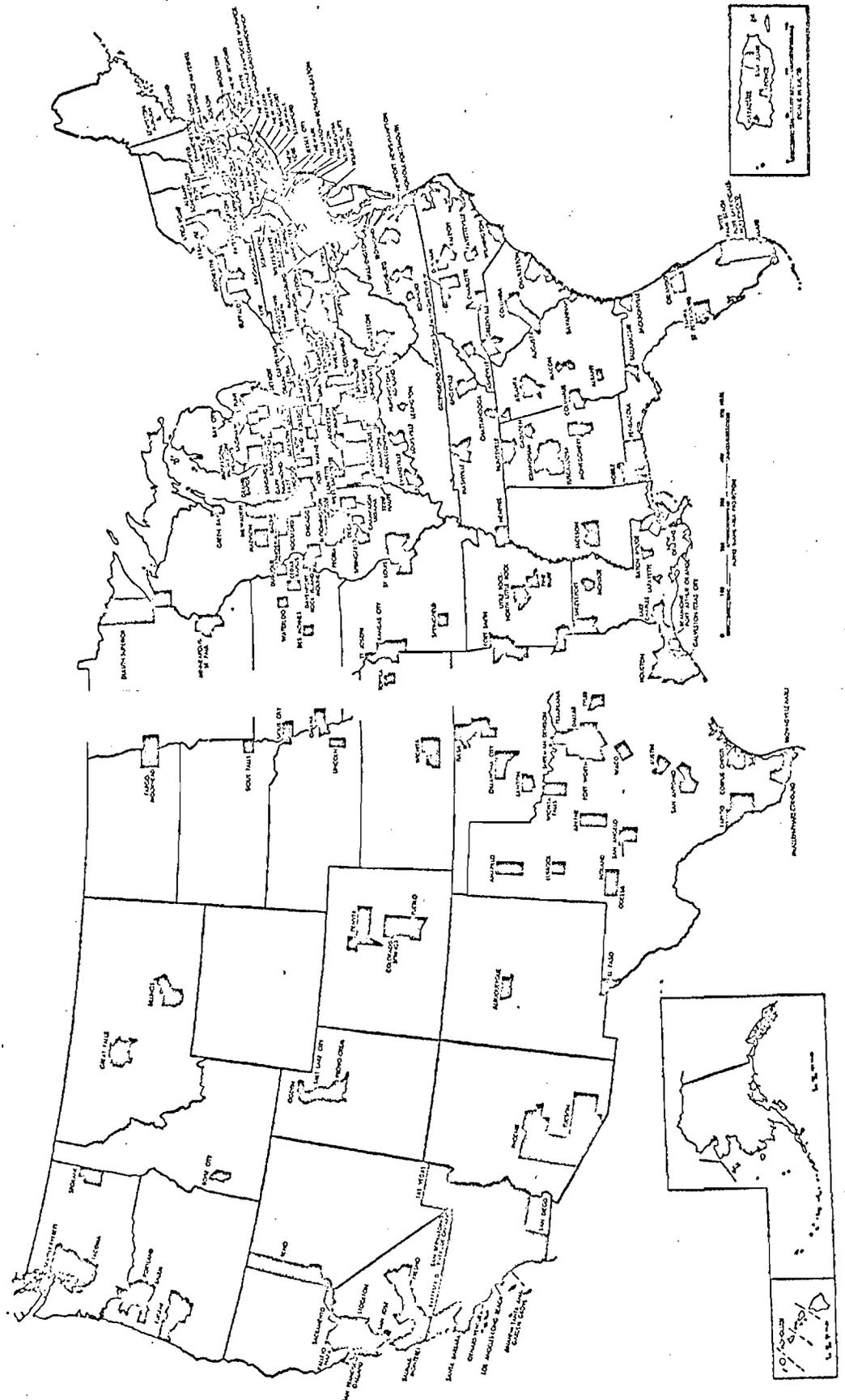
Renta Urbana total : 60

con lo que el multiplicador = 2

El mismo Tiebout apunta que si bien el concepto de base económica es rico para el análisis de corto plazo, no puede permitir la apertura de un juicio respecto de si nuevas actividades útiles, por la existencia del presunto multiplicador, hallarán éxito en su cometido. Para ello, debemos retornar a la Teoría de la Localización y al estudio de mercados.

A su vez, Boudeville (op. cit.) recomienda reemplazar la teoría de base económica por la de aglomeraciones, de Maurice François Rougé, y la de funciones mínimas, especializaciones. La primera trata de la dimensión espacial que alcanza una comunidad en su desarrollo (Boudeville señala que la superficie de París es de 44 x 45 km., para casi 6,5 millones de habitantes, en tanto Burdeos, por ejemplo, con 15 x 18 km., sólo posee una población de apenas del medio millón, señal de evidente desproporción en un coeficiente ideal de densidad económica). La el análisis de funciones mínimas, señala la distinta composición de la

Fig. 116 - Delimitación regional en los EEUU: el caso de las SMSA (Standard Metropolitan Statistical Areas), definidas por el Departamento Estatal de Presupuesto en Marzo 1967: (fuente: H.Nourse, Economía Regional.-)

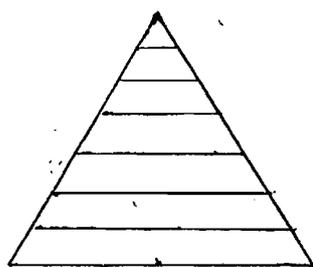


gama de servicios que presta una ciudad, según su dimensión.

Por su parte, Walter Isard (105) ha procurado hace una década, una simbiosis entre ambas teorías, la de Base Económica, y la del Central-Place, de manera de ubicar con exactitud la utilidad actual de su aplicación.

Para Isard, un sistema significativo de regiones, como el que se da habitualmente en EE.UU., esquema ampliamente urbanizado, o como el que Christaller verificó en una zona homogénea su mamente urbanizada como la del Sur de Alemania, está compuesto por un ordenamiento regular de ciudades, desde aldeas, a través de villas, pueblos, etc., hasta ciudades principales, digamos de orden "n" (Nueva York, Londres, v.g.). Cada orden se asocia con un determinado hinterland o área tributaria; a su vez los hinterlands de las ciudades de orden mayor comprenden las ciudades e hinterland de orden jerárquicamente subsiguiente en forma decreciente, siendo, lógicamente, más pequeños los hinterlands a medida que se decrece en la jerarquía de las categorías. Además, corresponde dentro de cada orden un número definido de funciones que desempeña la correspondiente ciudad, así como un tamaño típico, dado por la dimensión de población, para la misma.

Avanzando en este esquema teórico, cuyas bases — como — Isard lo recuerda— han sido sentadas por Lösch y Christaller, y en el que han realizado avances significativos Berry y Garrison, y otros, Isard incluye el análisis de Philbrick, compuesto por siete amplias categorías u ordenamientos de funciones urbanas, que se ofrecen gráficamente en una suerte de pirámide:



- 7-liderazgo
- 6-contralor
- 5-cambio financiero
- 4-transporte
- 3-Comercio al por mayor
- 2-Comercio al por menor
- 1-Consumo (la familia)

FIGURA 117

Fig. 118 - Esquema idealizado de jerarquía económica urbana
 (fuente: Isard, Methods of Regional Analysis.-)

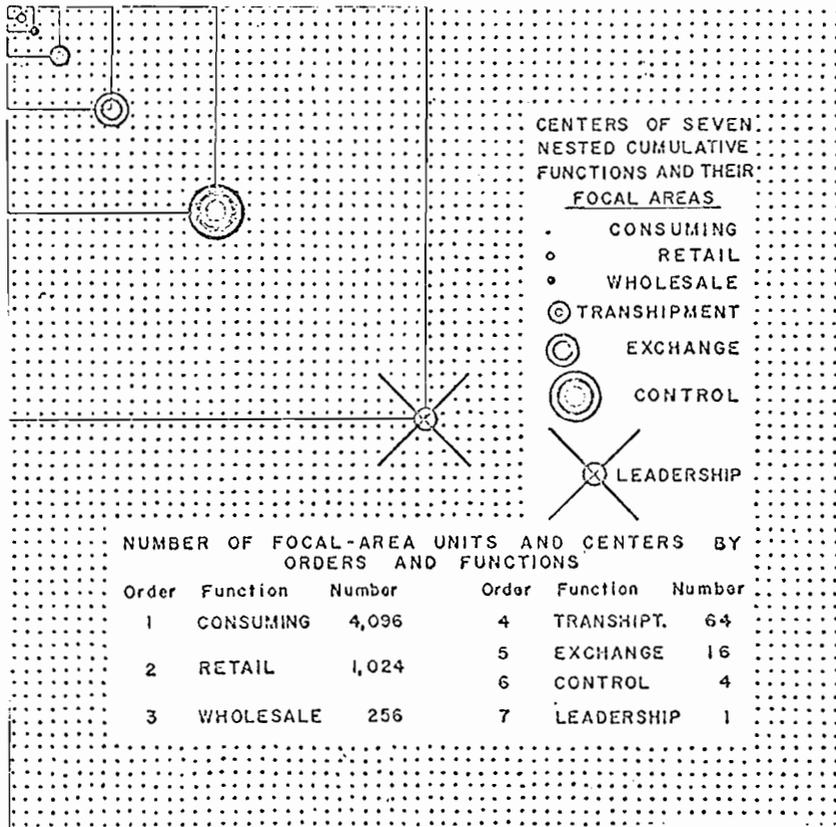
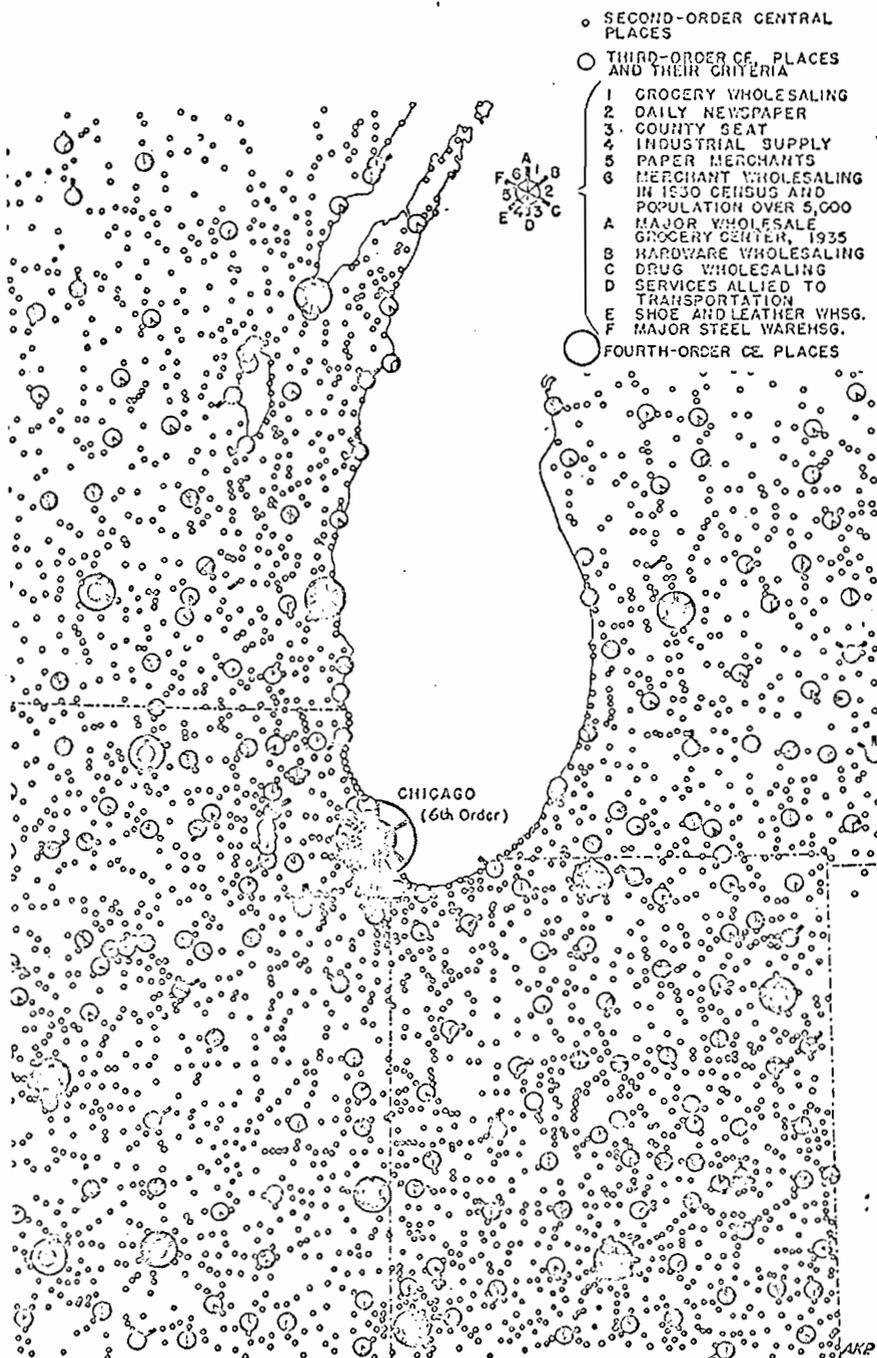


Fig. 119 - Area de organización funcional de la región de Chicago,
(según el esquema de Isard, cuya fuente es A.K.Philbrick).-



(Describe y ubica, según la aclaración al frente, sucesivamente: centros urbanos de segundo orden, íd. de 3º orden, comercio mayorista, difusión de periódicos, condados, art.industriales, comerciantes en papel, mayoristas censo 1930, mayores centros mayoristas 1935, mayoristas en ferretería, mayoristas farmacéuticos, transportistas, calzado y cuero, acero, centros de 4º orden).-

Correspondiendo a cada orden de funciones, hay un orden en la jerarquía de las regiones. Dentro del hinterland de cada posición central de cualquier orden, hay un número finito de establecimientos de los órdenes inmediatamente inferiores. Finalmente, la posición central de séptimo orden, que es sólo una, es un agrupamiento de actividades líderes, así como también de todos los demás órdenes menores, cubriendo su hinterland, el sistema íntegro de ciudades y regiones, cupiéndole un número finito de establecimientos de cada orden menor. Una concepción idealizada, sobre un gráfico que asemejase a una distribución territorial, es la siguiente; donde cada posición central de un orden dado está definida para contener cuatro posiciones centrales del orden siguiente menor.

Asociado con una jerarquía estadística regular de ciudades y regiones, debe existir una jerarquía estadística regular de flujo o intercambio de bienes, personas e ideas entre las mismas, a través de las redes de transportes y comunicaciones. Las relaciones de exportación-importación de ciudades de diferente orden, deben por tanto diferir en volúmenes y promedios de longitud de red de transporte. Para cada orden de ciudad correspondrá una serie diferente de actividades con destino a la exportación, que requerirán diferente dotación de insumos de otras actividades, y generarán un determinado, y diferente, valor agregado en materia de ingreso, o sea, mantendrán diferentes "multiplicadores". Finalmente, todo el esquema se encuentra sometido a una dinámica que provee constantes cambios y mutaciones en la estructura como en el contenido de sus actividades, lo que, a su vez, puede determinar la modificación de la propia base económica.

En una palabra, Isard recomienda el análisis empírico, la atención al flujo interregional, y una constante vigilancia de las estadísticas, a fin de apreciar el mantenimiento o modificación, tanto del esquema de centros urbanos o central-places,

motivo del factor servicios en nuestro análisis, tomado de Dickinson, como del esquema de base económica o factor industrial del mismo.

Richard Artle (106) recomienda completar o reemplazar el análisis tradicional de base económica por los modelos input-output, cuya fórmula sería:

$$x = (I-A)^{-1} y \quad (1)$$

o sea bastante similar a la fórmula del modelo de base económica:

$$RU = (I-a)^{-1} AB \quad (2)$$

con la diferencia de que, en la fórmula (2) RU, o sea el nivel de renta o empleo urbano, es un número que representa la magnitud total del mismo, en tanto en la fórmula (1), x es un vector que representa una serie de números, a saber, el valor de la producción urbana o la magnitud de empleo urbano en cada una de las distintas actividades o sectores que constituyen la vida económica del centro, con lo que permite, al desagregar las cifras, un análisis mucho más afinado.

Finalmente, los franceses procuran inspirarse en la "teoría de la dominación" de Francois Perroux, cuyos lineamientos hemos trazado en el tercer capítulo de este trabajo. Así, Elva Soulet expone: "Las actividades comerciales tienen efecto dominante, así como ciertas funciones del terciario superior: administración, banca, finanzas, enseñanza universitaria, manifestaciones culturales (festivales, exposiciones, congresos), etc.- Estos indicadores permiten establecer una jerarquía en correspondencia con la existencia de los núcleos", tal como esbozan Neutreu, Lecourt y Michel Rochefort en su trabajo de 1963 sobre: "El nivel superior de la armadura urbana francesa".

c) el factor administrativo y social: Los núcleos de población no funcionan en el vacío, sino que utilizan en mayor o menor

grado los distritos que les rodean. El sistema de las áreas administrativas vigente en todos los países europeos se basa en tal principio desde la Edad Media, pues, junto con ciudades mercantiles, florecieron grandes centros urbanos ocupados solamente en la administración de gobierno de vastas extensiones, en la defensa de las mismas, o en la instrucción, la religión, etc.

Resumiendo el análisis ponderado de Dickinson encuentra que tres son los factores principales que determinan la distribución, localización o emplazamiento de las ciudades, consideradas éstas como centros regionales: la influencia comercial (factor servicios), el tráfico o intercambio a larga distancia (factor industria o base económica) y la administración local.

Impuesta una localización, la ciudad se estructura en función de diversos elementos, que son las actividades que emprenden en la misma sus habitantes. Así, Oscar Yujacovsky define como estructura urbana "al conjunto de actividades de la ciudad, y a la red o esquema de relaciones que se establece entre las mismas", tanto se trate de actividades puramente locales o bien con destino al intercambio externo. Tal concepto de estructura urbana engloba, para el autor, los de: a) estructura física, donde los elementos componentes son los edificios, redes e instalaciones, relacionados por la distancia mediante conceptos como la densidad y la separación relativa; b) la estructura socio-política, compuesta por individuos y grupos sociales, vinculados en el espacio social, mediante variables tales como la accesibilidad social mensurable en unidades de relaciones sociales, a saber: los índices de integración, de distancia social, de dependencia en organizaciones formales, de relaciones de poder y de prestigio, etc.; c) estructura económica, compuesta por actividades de producción, consumo y distribución en el espacio económico, midiéndose su distancia o accesibilidad en unidades de costo de transporte y de transferencia. A su vez, la conformación de tal estructura, y las vinculaciones entre sus componentes, las actividades urbanas, se rigen por el sis-

tesa de decisión social que determina la asignación de los recursos, el que depende, en última instancia, de los objetivos globales de la sociedad. Los diferentes métodos de decisión social son: la tradición, el mercado, la política y la acción de poder, y contemporáneamente se ha agregado la planificación, dándose, en la realidad, una superposición de dos o más de estos métodos en la acción social cotidiana.

Para Alejandro Rofman (107), la estructura urbana (estructura de la organización humana y productiva a escala regional) es una función de las actividades predominantes en el núcleo humano que la constituye, de sus recursos tecnológicos, de los recursos naturales y humanos de la región, de la herencia cultural y de los objetivos globales de la sociedad, o sea su sistema institucional (R, S, X, Y, Z, respectivamente), lo que formula:

$$A = f (aR, bS, cX, dY, eZ)$$

siendo: a, b, c, d, e, coeficientes de ponderación de las variables, cuyos valores responden a un determinado sistema de valores y técnicas prevalcientes en la sociedad analizada.

Dicha estructura urbana, función de tales elementos para Rofman, que coincide con Yujnovsky (108) (para éste las variables son: el espacio geográfico, o sea X, la tecnología, o sea S, la población, o sea Y, la organización económica, o sea R, y el sistema de decisión de la sociedad urbana, o sea Z), es un sub-sistema dentro de estructuras de mayor escala, que rigen a nivel regional, nacional, e incluso mundial.

Estos autores argentinos entrocaban, en el decurso de su exposición, con un tema sumamente sugestivo en los análisis de autores extranjeros dedicados al análisis territorial: el del área natural y las zonas de división del centro urbano.

Como apunta Rofman, glosando a Wilbur Thompson, la ciudad "es un conglomerado de lugares de trabajo rodeados por hogares de los trabajadores, a una distancia aproximadamente igual

Fig. 120 - Esquema de las teorías de Burgess, Hoyt, Harris & Ullman sobre estratificación urbana.- (fuente: O.Yujnovsky, op.cit.)

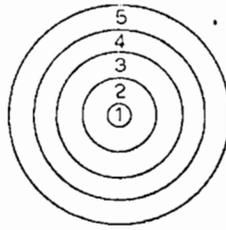


Figura 12

Teoría concéntrica de Burgess

- 1 Centro comercial
- 2 Zona de transición
- 3 Zona de viviendas de trabajadores
- 4 Zona de residencias mejores
- 5 Zona de commuters (suburbanos)

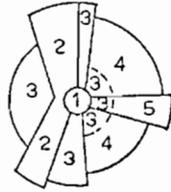


Figura 13

Teoría de los sectores de Hoyt

- 1 Centro comercial
- 2 Industria liviana y mayorista
- 3 Residencial estrato bajo
- 4 Residencial clase media
- 5 Residencial clase alta

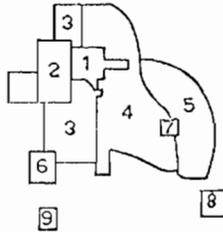
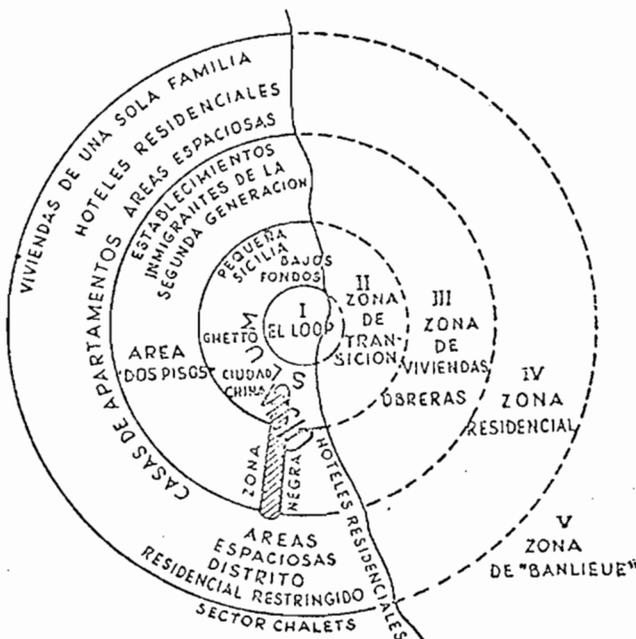


Figura 14

Teoría de los múltiples núcleos de Harris y Ullman

- 1 Centro comercial
- 2 Industria liviana y mayorista
- 3 Residencial estrato bajo
- 4 Residencial clase media
- 5 Residencial clase alta
- 6 Industria pesada
- 7 Centro comercial descentralizado
- 8 Suburbio residencial
- 9 Suburbio Industrial

Fig. 121 - Areas urbanas de Chicago, según R.Park y W. Burgess (fuente: R.Dickinson, Ciudad, región y regionalismo).-



a un aceptable viaje diario al trabajo". Vale decir, hay una concentración de personas en ciertas zonas, para trabajar o para vivir, y, como las actividades son diferentes, cabrá apreciar si se trata de dos o más zonas así clasificadas.

En función del valor del suelo urbano (considerando general la retribución de su uso mediante el pago de un alquiler, lo que es habitual en E.E.UU., si bien, para una construcción económica teórica, no deja de tener su razón, dado que, aunque cada porción del suelo utilizado fuese de propiedad de su directo detentador, puede estimarse como "alquiler" el costo de inversión de su capital en dicha función), Hugh O. Hourse (op.cit.) ha construido un sistema de gráficos altamente ilustrativos de la racionalidad de las distintas localizaciones, que pueden formar, teóricamente, fajas concéntricas y/o continuas a partir del núcleo central de los negocios.

En primer lugar, en rasgo de la diferente pendiente y extensión de cada curva de oferta de alquiler (actividades: agrícola, comercial -dependiente de la accesibilidad-, industrial, vivienda), construye el siguiente gráfico:

En el mismo, se advierte cómo una suerte de curva va uniendo distintos tramos de las distintas curvas sectoriales, es la ABCDEF, o gradiente de alquiler para la ciudad-región imaginada. Haciendo girar el gradiente alrededor del eje vertical OA, se genera una superficie de alquiler, como se ve a continuación, constituida por anillos sucesivos al núcleo, ocupados por cada actividad, según sea su oferta evaluada a nivel mayor o menor por la distinta importancia que reviste la accesibilidad para su funcionamiento:

Esta figura concéntrica, cara a los análisis de Burgess, o de Harris y Ullman, también podría revestir esta otra forma, si, por ejemplo, cuatro autopistas principales se cortaran en el núcleo central, dirigiéndose hacia los distintos puntos cardinales:

Fig. 122 - Uso del suelo: función de oferta de alquileres, según Nourse (fuente: Economía Regional).-

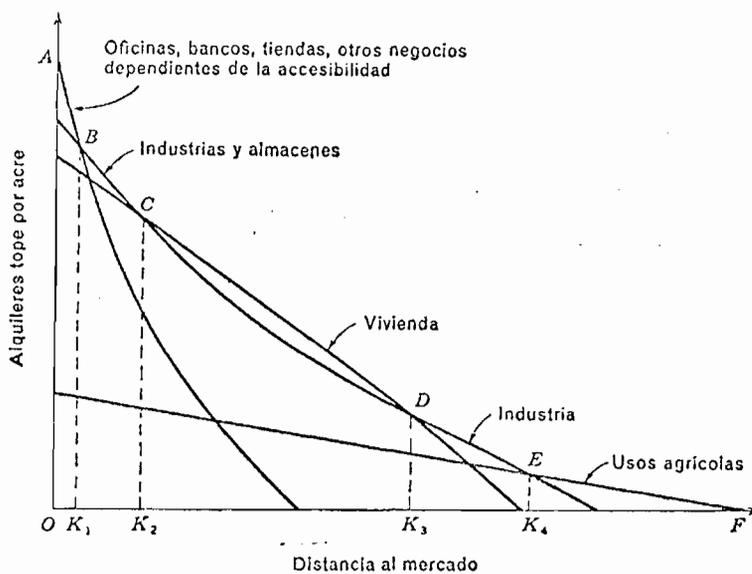


Fig. 123 - Localización concéntrica, según Nourse (íd.fuente):

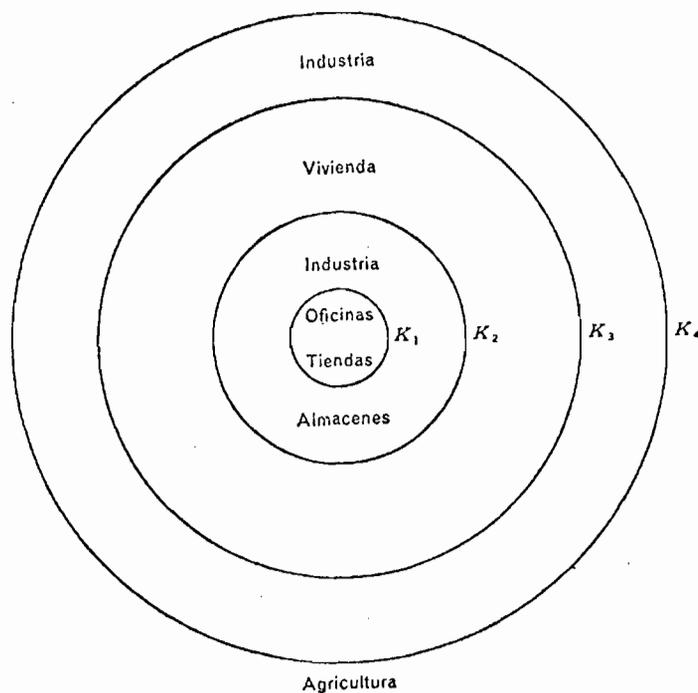
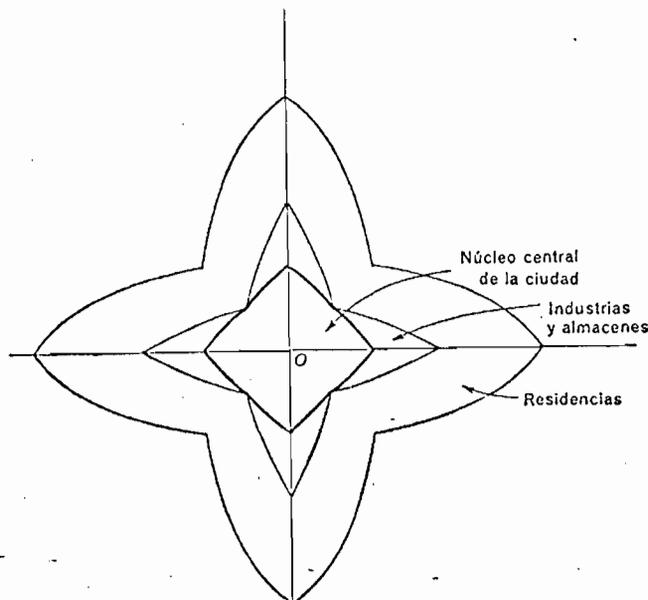


Fig. 124 - Fisonomía urbana en el supuesto de cuatro autopistas que se cortan en el centro de la ciudad, según Nourse (ídem).-



Nourse reacciona sobre esta imagen simplista, y aclara que, en rigor, no hay un solo centro de mercado. En la jerarquía regional, diversos centros, de distinta dimensión, se dan cita en forma interrelacionada. Entonces, cabe continuar la curva gradiente que vimos inicialmente, en un gráfico donde aparezcan las de núcleos subsidiarios del central, que, a su vez, constituyen otros "polos" de concentración urbana. Las curvas correspondientes a éstos provocarán "prominencias" en la gradiente continua, pero siempre a menor nivel que las similares actividades del núcleo central, dado que, a mayor distancia de éste, va disminuyendo, en general, tanto la densidad de la población, como el precio de alquiler del suelo.

En el proceso del desarrollo urbano, según Dickinson, se han dado sucesiva, aunque a veces coexistentemente, las siguientes etapas:

- a) la concentración: tendencia de la población a agruparse en las ciudades lo más cerca posible de sus centros de trabajo y de los lugares de recreo (fuerzas centripetas). Según F. Murray Haig (109) la "fricción del espacio" es la base del proceso evolutivo urbano y de la segregación diferencial. Dicha fricción está explicada por las rentas de situación y los costes de transporte, a los que, en conjunto, éste denomina "costes de fricción" o sea determinantes de una mayor o menor accesibilidad.
- b) la centralización: separación de lugares de trabajo y de residencia, y segregación en diversos distritos, así como el surgimiento de un distrito central dedicado a los negocios en el corazón de la ciudad, y eclosión de centros comerciales secundarios o sub-centros, a su alrededor, concentración de fábricas en las distintas áreas, y su consecuencia, el ritmo pendular de los movimientos de los trabajadores en el día.
- c) la descongestión: tendencia de la población a trasladarse fuera de la actual área urbana, hacia los espacios libres situa-

Fig. 125 - Uso del suelo, oferta de alquiler (según Nourse, op.cit.)

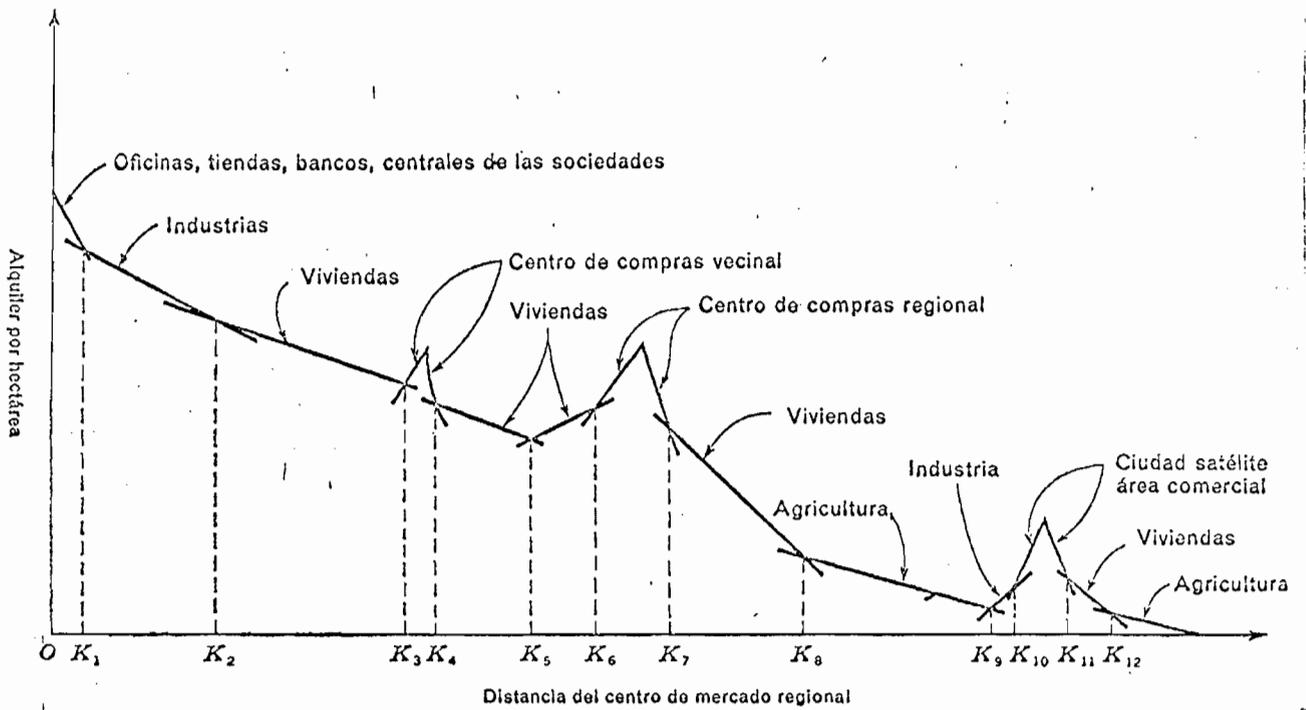
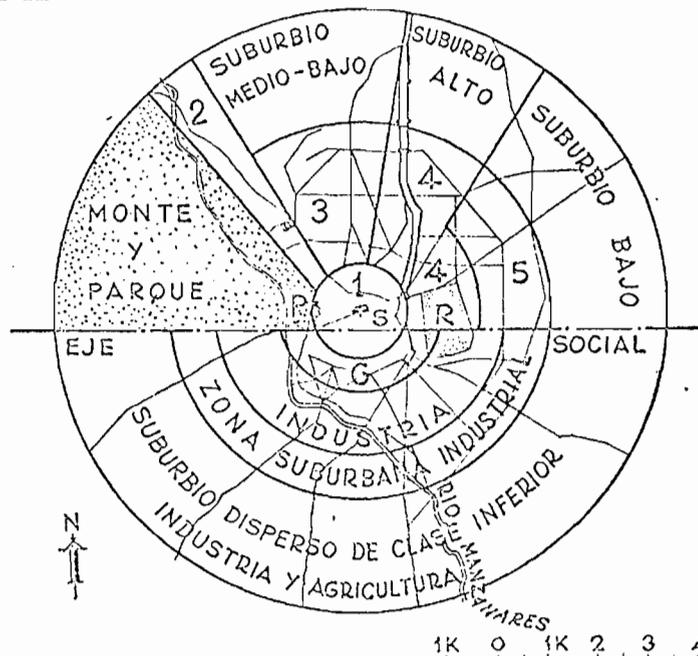


Fig. 126 - Esquema geométrico expresivo de la estructura ecológica de Madrid, según Chueca Goitia (op.cit.)



- 1.-Centro comercial dominante. 2.-Clase alta. 3.-Clase media. 4.-Clase alta. 5.-Clase media. 6.-Viviendas humildes. R.-Retiro. S.-Puerta del Sol. P.-Palacio Real.

dos en los sectores peri-urbanos (fuerzas centrífugas: rapidez y baratura de los transportes), Expansión de las construcciones del complejo urbano.

d) la descentralización: dispersión de actividades industriales, comerciales, administrativas, hacia ciudades satélites.

e) segregación residencial: por tipos de viviendas y de status socioeconómicos.

f) invasión y sucesión: el proceso de "ocupación subsiguiente", o sea el desplazamiento de una forma dominante en el aprovechamiento de la tierra, o de un grupo de población, por otra u otro que lo sustituye.

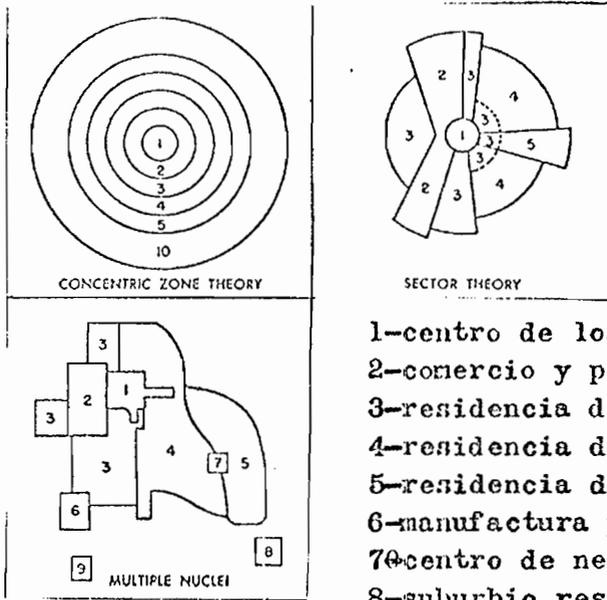
La dinámica de este proceso genera la constitución en la urbe de diversas zonas. Bien podemos aceptar el esquema de Burgess, de las zonas concéntricas, que se van modelando a partir de un núcleo central, "city" o zona vieja de la ciudad, pasando por zonas medias en deterioro actual de su hábitat, hasta las zonas exteriores, expresión de la dispersión de la población hacia lugares donde su deseo de mayor espacio, o de renovación de status, etc., dan origen a nuevos asentamientos. Bien podemos tomar en cuenta el esquema de sectores de Hoyt, o la teoría de los núcleos múltiples de Harris y Ullman. En la práctica, suelen darse híbridos de todos ellos.

En este análisis morfológico de la ciudad y su transformación, no resistimos el deseo de transcribir algunas palabras de un economista y un geógrafo, como siempre, las disciplinas que más seriamente han encarado el análisis regional y urbano: Así, nos refiere Secchi en su op.cit.: "La distribución espacial de los asentamientos residenciales y productivos en el interior de los centros urbanos (revela) que en la mayoría de los casos la densidad de habitación (es decir, el número de habitantes por unidad de superficie) puede expresarse, con bastante aproximación, en función de la distancia al centro del área (definido éste como el punto en que la densidad es máxima) y de la densi-

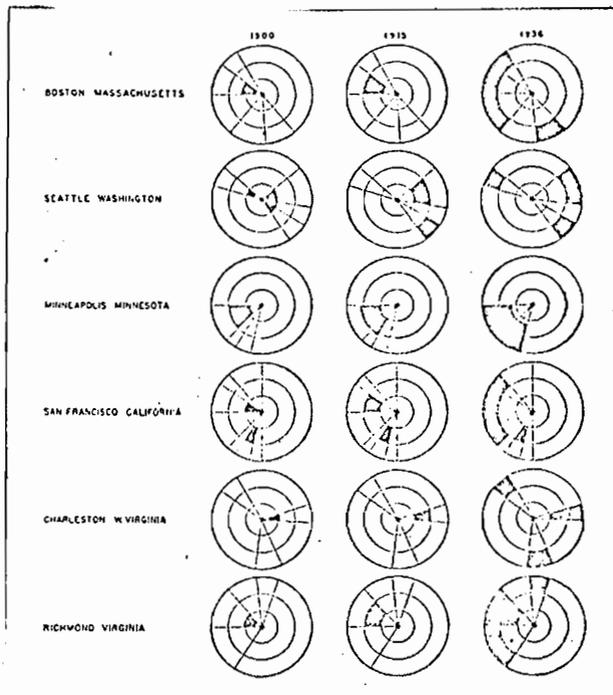
dad del propio centro; en particular, las densidades disminuyen continuamente al aumentar la distancia, y en el caso de un centro urbano aislado en un territorio de dimensiones suficientemente amplias, tienden asintóticamente a la densidad rural o en cualquier caso, a valores muy pequeños (como lo demostró Colin Clark en 1951). Las variaciones de la densidad en las áreas urbanas vienen ligadas a los costes de transporte, a la renta familiar media, a las dimensiones demográficas del área urbana, a su edad (definida como el número de años transcurridos desde la fecha en que el área urbana superó determinadas dimensiones), a la tasa de crecimiento demográfico en los periodos precedentes a aquélla en que se ha registrado el mayor desarrollo del área urbana; en suma, las variaciones de la densidad residencial dependen de las variaciones de la densidad ocupacional". Puntualiza que aquéllas áreas urbanas más jóvenes, recientemente desarrolladas, con alto nivel de motorización, son las que menos experimentan variaciones en costes de transporte, y por tanto menores variaciones de densidad con la distancia al centro; que la observación empírica permite apreciar la existencia simultánea de fajas concéntricas tipo Burgess como de sectores o núcleos, salvo algunos emplazamientos sumamente definidos; y a que al aumentar la dimensión urbana se asiste frecuentemente al hecho interesante de un aumento mayor de población en la periferia respecto del centro, a un no correspondido por inversiones de la tasa de densidad, dada la mayor extensión de aquélla y sus espacios verdes.

A su vez Auguste Cholley, citado por Armand Cuvillier (op. cit.) describe cómo gradualmente París ha ido "digiriéndose" la campaña circundante: "La transformación de la ciudad comienza cuando es posible alcanzar la capital en menos de una hora de viaje... Es señalada en primer lugar por la aparición de nuevas categorías sociales: los habitantes de barrios residenciales, los rentistas de residencia temporaria, obreros o empleados que utilizan los abonos de ferrocarril para ejercer su profesión en la ciudad; luego son los comerciantes quienes se establecen en el

Fig. 127 - Generalizaciones sobre localización sectorial en los centros urbanos y su aplicación (Gist y Halbert) al caso de varias ciudades norteamericanas.- (fuente, Chueca Goitia, op.cit.)



- 1-centro de los negocios
- 2-comercio y pequeña manufactura
- 3-residencia de clase baja
- 4-residencia de clase media
- 5-residencia de clase alta
- 6-manufactura pesada
- 7-centro de negocios en la periferia
- 8-suburbio residencial
- 9-suburbio industrial
- 10-zona de "commuters"



lugar cuando éste alcanza cierta amplitud; por último aparecen, con los talleres y fábricas, los obreros sedentarios.

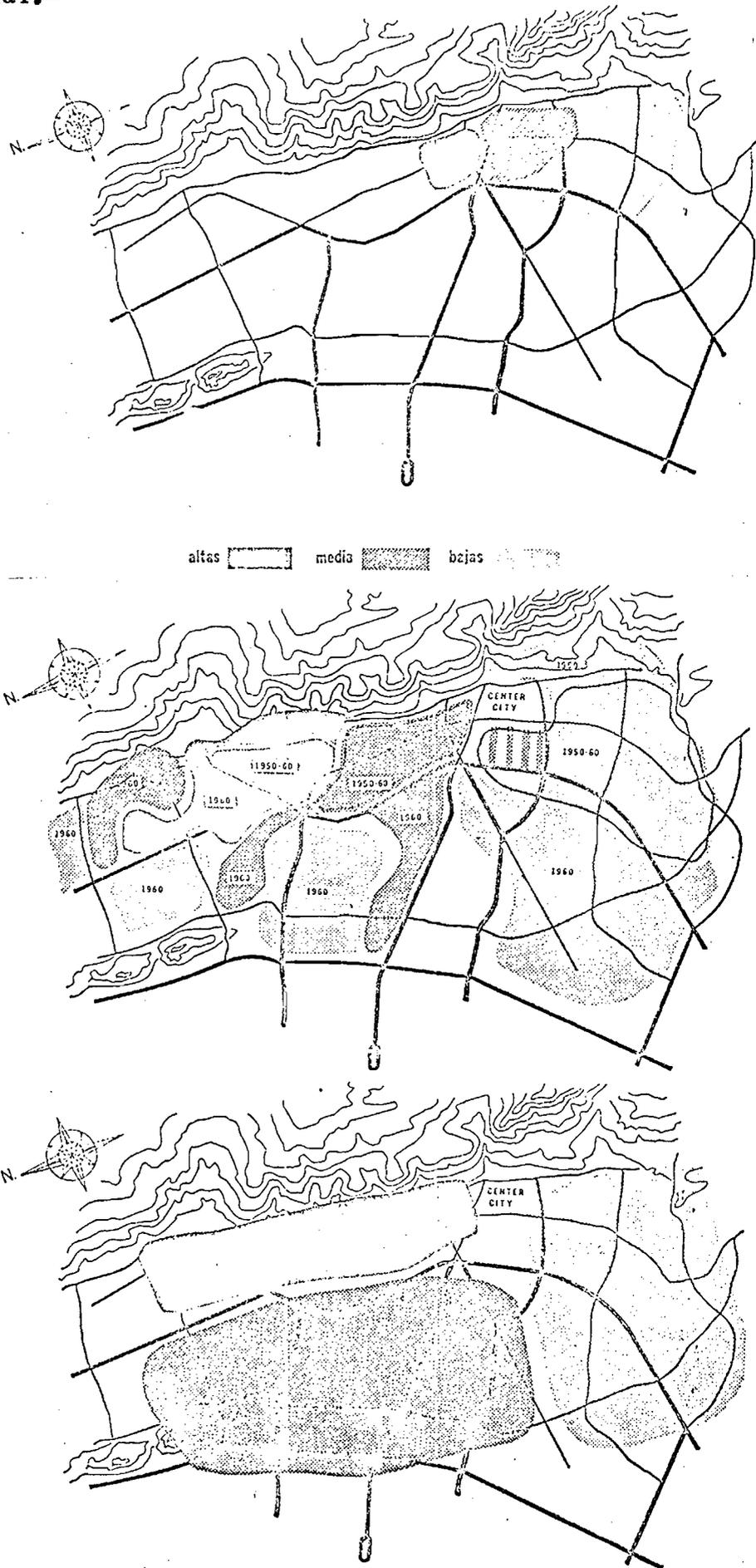
La organización de la vida colectiva motivada por el crecimiento de la población y por la yuxtaposición de sus grupos sociales da lugar a los servicios médicos, la enseñanza, servicios de agua, gas, electricidad, inspección de caminos, policía, etc. lo que crea el medio urbano propiamente dicho. Paralelamente, asistimos, desde un comienzo, en el medio rural primitivo, a una transformación del sistema de cultivo, y en consecuencia, de la organización agraria: los cultivos urbanos, los jardines, los verjeles, relegan progresivamente hacia la periferia los campos de cereales y las praderas... Por último vendrá el turno de los terrenos dedicados a la construcción, que tomarán el lugar dejado por los terrenos de cultivo..."

Ernest W. Burgess pretendió aplicar en forma más o menos general un esquema que sus investigaciones revelaron como representativo de los cambios ocurridos en diversas ciudades norteamericanas. Su teoría data de 1935, y en ella manifiesta que la formación de la gran urbe de EE.UU. se realizó sobre la base del acoplamiento de 5 zonas concéntricas: el centro comercial ("loop" en Chicago), la zona de transición, la zona de las viviendas obreras, la zona residencial de clases medias y altas, y la zona de los commuter's (quienes viajan con abono a precios reducidos en los ferrocarriles suburbanos). Un refinamiento de su teoría fue la de los "gradientes", de límites menos drásticos entre las zonas. En general, su teoría no es aplicable al caso de ciudades de otros países, y el arquitecto español Chueca Goitia traza el siguiente esquema circular apto para Madrid:

En 1939 Homer Hoyt hizo conocer su teoría de los sectores, cuyo fundamento estaba constituido por la imposibilidad psicológica del retorno de clases movilizadas a sus antiguos lares, las que se desplazaban sucesivamente, a medida que las circunstancias sociales y económicas lo exigían, en la misma

Fig. 128 - 129 - 130: Localización ecológica en Bogotá (fuente, SIAP).-

En la figura 128 aparece la ubicación de las mismas hacia 1935, en la figura 129 en 1950 y 1960. La figura 130 exterioriza, en cambio, la topografía de la región, que influye sobre su clima (factor de gratificación ambiental), calificando áreas de lógico precio diferencial.-



dirección que antaño, por lo que su trayectoria podía analizarse perfectamente dibujando sectores dentro de una base circular previa.

Harris y Ullman, a su vez, creyeron ubicar núcleos múltiples de formación urbana, lo que en la práctica se ha dado en casi todas las ciudades metropolitanas, cuyos desplazamientos laterales van conformando la urbe.

Chueca Gotia subsume las distintas teorías en el siguiente cuadro, atribuido a Walter Firey:

1. Teorías ecológicas que se valen de esquemas descriptivos ideales:

a) Zonas concéntricas (Burgess)

b) Sectores de círculos (Hoyt)

(Agregaríamos c) Polinuclear (Harris y Ullman)

2. Teorías empírico-racionalistas:

Incluye geógrafos y sociólogos, caso de McKenzis, Ratcliffe, etc., que consideran que la segregación urbana reconoce móviles económicos de búsqueda de una mayor accesibilidad, y, por ende, mejor economicidad de la localización. En algunos casos, no en vano se trata de sociólogos (de la llamada escuela ecológica), admiten móviles extraeconómicos en la opción (ideas de status, etc.).

3. Teorías metodológico-racionalistas:

Con las que entra ya al dominio de los economistas. Se refiere a Weber, padre de las teorías de la aglomeración y de las economías externas nacidas de la misma, pero la clasificación es aplicable por igual a Von Thünen, Lösch, etc., vale decir, nos encontramos dentro del ámbito de la teoría económico espacial de la Localización, para la cual reviste importancia primordial, en la atribución de móviles racionales a los hombres, la preocupación por vencer la fricción de la distancia.

Fig. 131 - Plan esquemático de "Middletown" , según R.y. H.Lynd
(fuente: A.Cuvillier, Manual de Sociología).-

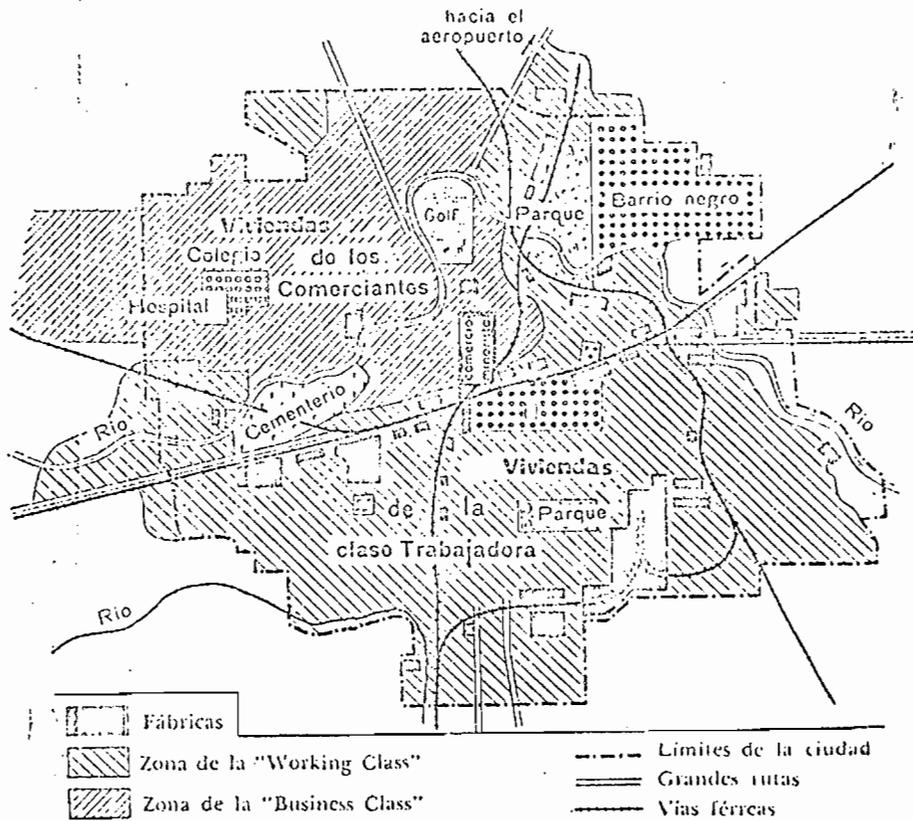
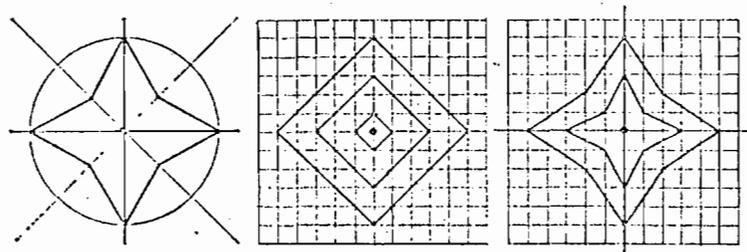


Fig. 132 - Traza ideal de ciudades (trazado radioconcéntrico con dos avenidas radiales perpendiculares; trazado en damero con sus líneas de iso-costos; deformación de la estructura anterior en virtud de dos avenidas perpendiculares que conducen al centro, con un costo de transporte menor, con lo que la ciudad adoptará forma de estrella alargada).-



(fuente: O.Yujnovsky, op.cit. Compara el segundo diagrama con la realidad de Zárate, y el tercero con Chivilcoy y Rafaela).-

Un análisis contemporáneo de patrones de ubicación en la ciudad de Bogotá, realizado por Peter W. Amato (110) en 1969, evidencia la aplicación efectiva de desplazamientos intraurbanos, de la segregación por clases económicas, e incluso, de la opción de aquellas clases de mayores recursos por localizaciones gratificadas por clima y altitud.

Tal distribución de la población en el interior del centro urbano, da origen a los estudios de sociólogos sobre el "área natural" (un "tipo" de ajuste individual y colectivo de la población urbana con relación a su medio geográfico y social) o de los geógrafos sobre los "distritos naturales" (en el área urbana, la serie de hechos más importantes que cuentan en su diferenciación zonal radican en la distribución y en los movimientos de la propia población, y en el hábitat donde vive o trabaja).

Para Maurice Halbwachs, sociólogo, "las clases tienen, por lo menos, una tendencia a separarse en el espacio... Existen regiones y ciudades netamente características a este respecto: ciudades, barrios y calles de lujo; ciudades, barrios y calles obreros". Ya en 1863, Corbon mencionaba en su obra "El secreto del pueblo de París": "La transformación de París hizo refluir forzosamente a la población laboriosa del centro hacia los extremos, convirtiendo a la capital en dos ciudades: una rica, una pobre, ésta rodeando a aquélla." Ya hemos visto en los gráficos anteriores cómo E.W. Burgess ejemplificó esta realidad en el mapa de Chicago. Del estudio de R. y H. Lynd sobre una ciudad promedio del interior de E.S.UU., "Middletown in transition", Cuvi-llier transcribe (y nosotros lo hacemos de su libro) el siguiente plano esquemático de tal ciudad promedio o Middletown:

Con lo que completamos un esquema de interpretación geográfico-económica del fenómeno urbano, que se compone de tres elementos esenciales: el hábitat, la ruta y la región. Sobre la última hemos hablado largamente, una vez identificada como compuesta de tres sectores esenciales: la región urbana, la "ban-

licue" o conurbano, y el área de mercado ó hinterland. Respecto de la ruta, el camino, la encrucijada, la red de transportes, vasto es el tema, y su tratamiento ha sido abordado, bien en forma urbanístico-sociológica por Mumford (111) bien en su expresión matemática por Lowdon Wingo (112), principalmente. Sobre el hábitat, remate del análisis urbano, habremos de incursionar parcialmente, de modo de no alejarnos de nuestra temática esencial, más adelante en este mismo capítulo.

Dicho hábitat urbano está constituido fundamentalmente por las residencias de los habitantes de la urbe. Ya hemos visto que los asentamientos no se distribuyen en forma casual y que su uniformidad reconoce ciertas razones psicosociológicas y económicas. Secchi ha realizado algunas apreciaciones sobre el particular, desde un punto de vista estrictamente económico. Así, manifiesta que las familias deben elegir entre los asentamientos existentes, los que difieren entre sí no sólo por su localización, sino también por muchos otros aspectos: nivel tecnológico, características estéticas y arquitectónicas, antigüedad, ambiente de la zona, etc., por lo que raramente pueden ser considerados sustituibles.

La vivienda es un bien cuyo coste de producción es elevado, y su vida física particularmente larga, en consecuencia el stock preexistente tendrá una posición de predominio en el mercado, lo que origina notable rigidez en la oferta inmobiliaria, en términos cuantitativos (penetración en el mercado) como cualitativos (renovación estética). De tal modo, hay también una relativa inmovilidad espacial de la oferta, basada en preferencias pasadas. Además, se trata esencialmente de una inversión, más que de un consumo. Inclusive, en no pocos casos, de un cierto tipo de "inversión"-refugio" de los acares de la inflación.

La vivienda está constituida por un complejo de bienes y servicios complementarios: el espacio interno, el espacio externo, el nivel tecnológico, las características estéticas y ar-

quitectónicas, la antigüedad, las características ambientales de la zona, la accesibilidad, hasta las gentes que habitan la zona ... Para cada aspecto, los agentes particulares manifiestan distintas preferencias, por lo que sus demandas suelen individualizarse por estratos sociales. A plazo medio, la localización de las construcciones sigue la alternativa de los casos de Escases (incrementa la población, requiere espacio, y, como no insiste por la calidad, se acentúa la construcción periférica, de poca categoría) o de la Congestión (se advierte la conveniencia de mejorar las viviendas de la zona más accesible, por ejemplo, el centro y sus más cercanos anillos concéntricos).

Para la ecología humana, o ciencia del hábitat, dicha vivienda, mucho más que un simple cobijo, debe reunir tres valores fundamentales para adecuarse a los imperativos socioculturales de la actual etapa de la historia del hombre sobre la tierra, o bien, más que eso, para anticiparse a sus próximas necesidades y apetencias: 1) el valor abrigo, dado por el espacio interior cubierto y limitado, que brinda satisfacción a las necesidades materiales del hombre y su familia (seguimos en este desarrollo el trabajo de Luis M. Morea (113) sobre "Vivienda y equipamiento urbano", contenido en la compilación ya citada del Instituto Di Tella sobre La urbanización en América Latina); 2) el valor hogar, que es todo aquello que brinda al alojamiento su carácter familiar, que le proporciona confortabilidad y posibilita la vida de la familia en su interior; 3) el valor social, que dependerá de la ubicación geográfica de la vivienda, su conexión con los equipamientos sociales o comunitarios (centros comerciales, educacionales, de salud, espirituales, etc.), la existencia de espacios verdes, la relación con el hábitat circundante, o sea el vecindario o medio social del exterior.

Durante el proceso de desarrollo urbano, ya hemos visto que se producen secuencias distintas, a veces contradictorias, respecto de los nodos y grupos que ejercen la ocupación de las distintas áreas de la ciudad. En el curso de tal proceso de

"ocupación subsiguiente", y de los distintos usos de la tierra que ésta determina, también se produce un deterioro, particularmente sensible en aquellas fajas concéntricas o sectoriales más cercanas al centro, primer lugar de donde se desplazan familias que procuran núcleos residenciales más exclusivos. En la compilación de Secchi, Otto Davis y Andrew Whinston (114) han estudiado este problema, desde un punto de vista empírico, aunque como economistas, llegando a interesantes conclusiones, particularmente en lo que atañe al motivo de la permanencia de tal deterioro, cuya clave adjudican, en definitiva, a que, normalmente, los gastos del propietario que remota, sirven más bien para dotar de mayor valor a las propiedades vecinas ("el valor de cualquier propiedad urbana depende en parte de la zona o vecindad en que esté enclavada"), lo que inhibe a aquél de efectuarlos, toda vez que su renta es mayor si deja las cosas como están.

Como dijimos antes, la ruta, elemento fundamental de nuestro esquema, ha sido tratada mucho menos que la región, y hasta que la vivienda. No obstante, su función es trascendental, toda vez que las regiones se organizan según relaciones entre un centro y su entorno territorial, basadas fundamentalmente en flujos de personas, bienes e informaciones. Estas se logran a través del transporte o de las comunicaciones, y procuran vencer la fricción de la distancia. El transporte transita por rutas, y las mismas, trátese de caminos intra o interregionales, o bien de arterias urbanas, revisten particular importancia en la organización del complejo regional. Para Lewis Mumford (111), las carreteras, sobre todo en los países de mayor desarrollo (él cita explícitamente a EE.UU.), se han transformado, por obra y gracia de la explosiva difusión del automotor, en graves complicaciones para un desarrollo armónico y equilibrado de las ciudades, que permita a la gente vivir con bienestar en ellas. Para Mumford, los dos "polos" del transporte son la difusión y la concentración; la difusión exige una red bien articulada de rutas, desde el sendero hasta la supercarretera de seis líneas, así como exi-

ge un sistema trascontinental (en E.E.UU., aquí diríamos inter-regional) de ferrocarriles. En cambio, la concentración requiere una ciudad, y las carreteras deben respetar su diseño y modalidad, y no destrozarla en aras de la velocidad, que debe ser regulada en función del medio de transporte de que se trate y de las reales necesidades urbanas. Por ello aplaude la iniciativa de Benton Mc Kaye de las autopistas que bordean a la ciudad sin penetrar en ella.

Yujnovsky también nos muestra los efectos causados sobre la estructura urbana por el trazado y distinta capacidad de la red de transporte, que influye sobre el trazado original (v.g., el damero hispánico, propio de la mayoría de las ciudades americanas).

La ciudad de la primera figura presenta un trazado radio concéntrico, con dos avenidas radiales perpendiculares que permiten desarrollar una mayor velocidad, circulándose por ellas a menor costo que por las de 45°. En la segunda figura aparecen las líneas de isocosto correspondientes a un trazado en damero, y en la tercera figura la deformación de la estructura obedece a la incorporación de dos avenidas perpendiculares que conducen al centro, donde el transporte es menor, adoptando la ciudad una conformación estrellada. Refiere el autor que, en nuestro país, Zárte se asemeja a la segunda figura, y Chivilcoy y La Plata a la tercera.

El problema del transporte, como antes dijimos, fue analizado con rigor de economista por London Vingo, a quien sigue Yujnovsky en su exposición ya comentada, a la que nos referimos. Se trata de un modelo en el que los habitantes de un centro desean maximizar su utilidad en la localización de su asentamiento residencial, integrada por la cantidad de espacio disponible más el coeficiente de accesibilidad (a centros comunitarios y al trabajo). Se dan variantes, en función de la sustitución de espacio por accesibilidad, o viceversa (quien prefiere un peque-

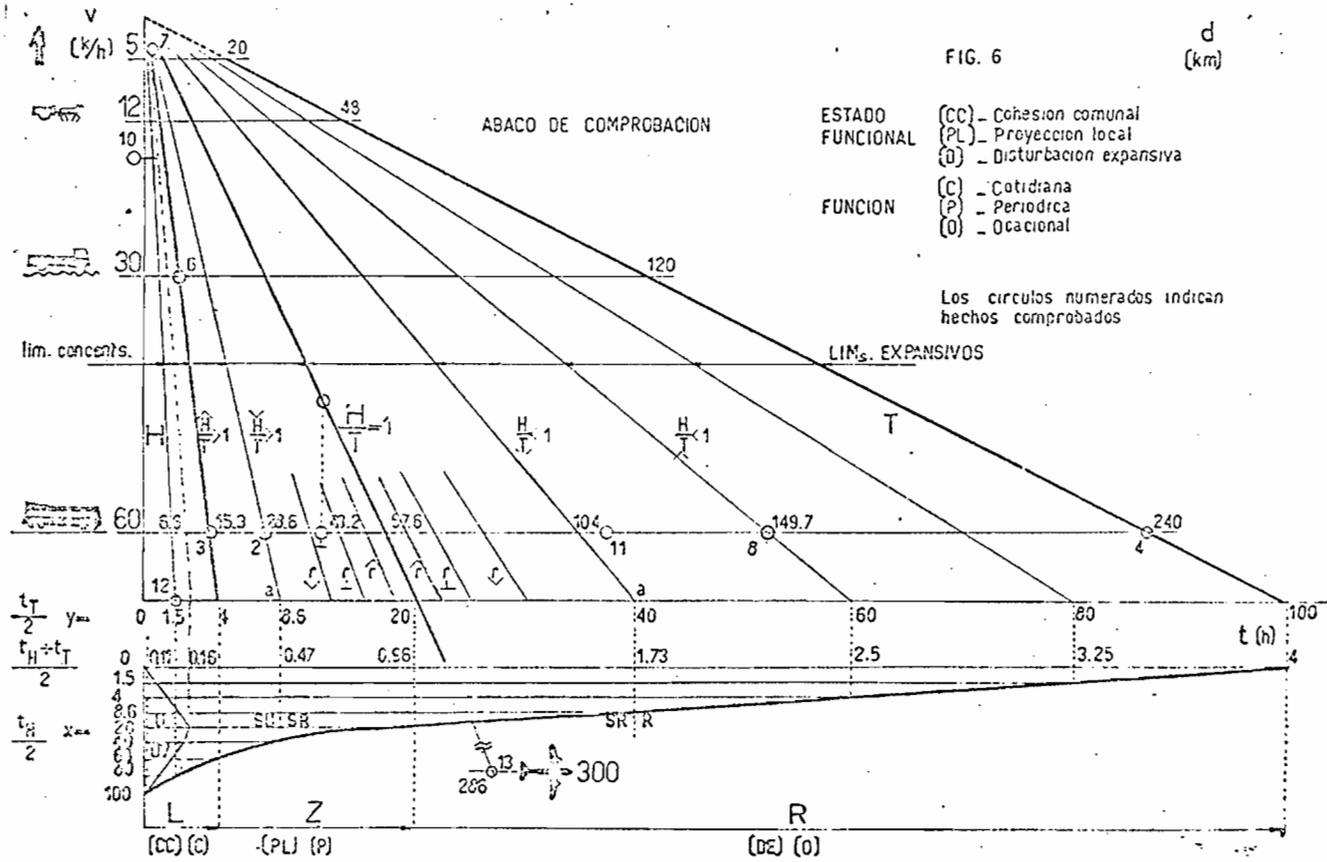


Fig. 133 - Irradiación urbana y ámbito de difusión de transportes. -
 (fuente: Carlos Gómez Gavarrzo, op.cit.)

Ho departamento céntrico o bien el que, poseyendo movilidad y cierto grado de regularidad en cuanto a cuántum de ocupación - diaria, opta por la residencia suburbana). También influye la oferta de transporte sobre tal accesibilidad (número de vehículos, congestión). Los costos de transporte crecientes determinan una mayor concentración en el centro, en tanto que su difusión y baratura permiten la mayor extensión de la ciudad.

Carlos Gómez Gavazzo (115), economista uruguayo (Posible medición de las concentraciones y expansiones territoriales de la comunidad, en Estudios de Sociología N° 5, Omeba, Bs.As. 1963) puntualiza que "una comunidad, en condiciones uniformes (homogéneas), se extenderá hasta una distancia de su centro, igual a la suma de las distancias alcanzadas con distintas velocidades, para cubrir la mitad del tiempo económico de desplazamiento". Este tiempo económico varía con la velocidad de los transportes y las necesidades y modalidades ocupacionales de cada sector de la población. Mediante su modelo, Gómez Gavazzo concluye, siguiendo a D. Snyder, sobre estudios tipo-Christaller, que las distancias desde Montevideo (polo único del Uruguay, con la mitad de su población) son de 30 km. para la zona commuter (dormitorio, de los que trabajan en el centro urbano) y de 120 km. para el área comercial inmediato, y hasta 250 km. para el área de influencia general, con problemas de competencia entre Montevideo y Fray Bentos en algunos casos (están a 240 km. uno de otro), con una espacialización de localizaciones urbanas de 85 km. entre una y otra, con influencia normal de servicios de comercialización hasta 15 km., con extensiones del área de los barrios que van 500 a 1200 metros (unidades vecinales comerciales). El gráfico permite apreciar algunas de estas conclusiones, según la velocidad de los transportes:

De tal suerte, hemos ido internándonos, en nuestro análisis, desde la teoría de conjunto de la región, pasando por la del centro urbano y sus elementos más significativos de localización y de jerarquía (base económica, v.g.), hasta los mínimos

componentes del fenómeno, apreciando la necesidad de estudios de áreas reducidas como aporte a una mejor comprensión de la urbe, así como, tanto para su mejor planeamiento efectivo, como para contribuir a un más racional consejo acerca de las opciones de emplazamientos comerciales o residenciales por parte de las personas o las empresas. Hemos aquilatado la correspondencia de la traslación de los estudios sobre "central-places" a los barrios de una urbe, y sabemos de la preocupación de los especialistas por el deslinde de los beneficios de la instalación intra-urbana de redes de transporte, que a su vez influirán sobre las decisiones de asentamientos residenciales o comerciales-industriales, así como por un análisis acabado de las influencias psico-sociales, culturales y económicas en las decisiones de localización residencial.

b) La formación y estructura de las ciudades:

¿Qué es hoy una ciudad? Para Gideon Sjoberg (117), una ciudad "es una comunidad de considerable magnitud y de elevada densidad de población, que alberga en su seno una gran variedad de trabajadores especializados, no agrícolas, además de una élite cultural, intelectual". Para Richard Forstall y Victor Jones, se trata de "un asentamiento humano denso, complejo e integrado", y destacan lo expresado por Gerardus Vissink: "como esenciales características urbanas: "diversidad de funciones dentro de un círculo relativamente limitado y dentro de un todo integrado". Para Louis Wirth (116) se trata de "un establecimiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos".

Otros estudiosos de la ciudad han entrado de lleno a su problemática sin procurar una definición, en tanto que Chueca Goitia, para quien "el estudio de la ciudad es un tema tan sugestivo como amplio y difuso, imposible de abarcar para un hombre solo, si se tiene en cuenta la masa de saberes que habría de acucular", recoge definiciones de Salt Whitman "la ciudad es la más

comprehensiva de las obras del hombre", como de Aristóteles "una ciudad es un cierto número de ciudadanos", de Alfonso el Sabio "ciudad es todo aquel lugar que es cerrado de los muros con los arrabales et los edificios que se tiene con ellos", de Richard Cantillon "si un príncipe o un señor fija su residencia en un lugar grato y si otros señores acuden allí y se establecen para verso y tratarse en agradable sociedad, este lugar se convertirá en una ciudad", y de Ortega y Gasset "La ciudad es un ensayo de secesión que hace el hombre para vivir fuera y frente al cosmos, tomando de él porciones selectas y acotadas".

Extraordinario resultado de la acción e imaginación humana, fruto constantemente modificado de la incesante y cambiante sucesión de la vida social sobre la tierra, la ciudad, tan disimilmente definida por economistas, sociólogos, historiadores, urbanistas, filósofos, poetas y políticos, cuyas definiciones inclusive demarcan sus distintas circunstancias esenciales según las épocas, apareció sobre la faz de nuestro planeta, no en su forma actual, naturalmente, pero sí como aglomeración de edificios en los que residía una multitud interdependiente y organizada jerárquicamente, hace aproximadamente unos 5.500 años.

Según Marys Jones, la condición fundamental para la aparición de la vida urbana se halló en la denominada revolución neolítica que la precedió, vale decir, la transición entre la etapa de caza y recolección, y aquella del agrarismo sedentario, consecuencia gradual, entre el 9.000 y el 5.000 antes de J.C., de inventos y descubrimientos que, en el Oriente Medio, culminaron con la domesticación de animales y el cultivo de ciertas plantas. De inmediato, la capacidad de producción de más alimento que el necesario para la supervivencia de la comunidad incipiente, promovió la creación de excedentes económicos, con su secuela de especialización del trabajo, desarraigo de la tierra de clases que se dedicaron a la investigación, administración, culto, ejercicio del poder político, etc. Más adelante, la necesaria complementariedad entre distintas regiones, procuró resolver

sus respectivos déficits mediante el comercio, estímulo ulterior de la manufactura.

Como resume acertadamente Jones, se materializaban así los rasgos fundamentales de la sociedad humana, advenida urbana: excedente agrícola que permite el divorcio entre población urbana y producción de alimentos, ciudad convertida en foco de una región productora y situada en el centro de ésta para el intercambio con otras regiones, aparición de una casta de artesanos y fabricantes, división del trabajo y de la sociedad en clases con misiones específicas concretas, jerarquización necesaria para mantener las nuevas conquistas (la irrigación presupone la admisión de rígidas obligaciones por parte del pueblo, que el poder político debe controlar y dirigir con fuerza), todo lo cual refleja una organización de gran complejidad que convierte a la ciudad en una unidad aislada, aunque íntimamente relacionada con la región de su asentamiento.

Para Sjöberg, los tres estadios de evolución de las ciudades pueden denominarse: a) sociedad popular (aglomerados autóctonos anteriores al expresado), b) sociedad civilizada preindustrial o feudal (estadio como el expresado por Jones, donde el excedente permite el progreso ulterior. Aplicando la energía animal, inventando la escritura, se desarrolla esta sociedad, en cuyo contexto afloran las primeras ciudades), c) sociedad industrial (la que adviene luego de la Revolución Industrial) mediante la aplicación de la energía insanaada.

Las primeras ciudades parecen haberse asentado en el llamado Creciente Fértil o Mesopotamia: Eridú, Ur, Erech, Lagasch, Kish, alrededor del 3.500/3.000 a. J.C. (si bien se mencionan como antecedentes: Ariha (luego Jericó) hacia 7.800 a.J.C., y luego Uruk, en la mesopotamia, hacia el 4.000 a. J.C.). Las ciudades egipcias (Tebas, Menfis) son levemente posteriores (alrededor del 2.500 a.J.C.), y hacia el 2.000 a. J.C. aparecen Babilonia en Medio Oriente y las primeras ciudades de la India (Hara-

ppa, Mohenjo-Daro), en tanto las de la China son posteriores (Anyang y Cheng-Chou, hacia 1.500 a. J.C.), y sólo en el milenio inmediatamente anterior a nuestra era sobrevienen las primeras aglomeraciones griegas y romanas.

Jones describe la ciudad de Harappa, en el valle del Indo. Era amurallada, tenía una superficie de 2,5 km². y su trazado era en cuadrícula: doce manzanas formadas por dos calles intersectadas de diez metros de ancho, y un dédalo de callejuelas internas. En algunas casas había cuartos de baño y vertederos de residuos, y la ciudad poseía un sistema de alcantarillado. No se trataba de ciudades populosas, como ahora las entendemos, normalmente no pasaban de 5 a 10.000 habitantes, si bien hubo casos de mayor densidad: se calculó que hacia el 2.000 a. J.C., Har tenía unos 34.000 habitantes. Al mismo tiempo florecía en forma totalmente independiente la civilización urbana en América, y Sjöberg calcula que Teotihuacán, en México, pudo tener 100.000 habitantes hacia el primer milenio de nuestra era. Babilonia probablemente reunió 500.000 habitantes en su mejor época, pero se trató de una excepción.

Tampoco eran grandes ni densas las ciudades griegas. No olvidemos las manifestaciones de Platón y Aristóteles sobre el ideal poblacional: 5.000 habitantes, decía el primero. La polis incluía la zona rural circundante, y el máximo de población de tal ciudad-estado nunca pasó los 70.000 habitantes.

De dimensiones aún mayores que las de Babilonia durante su época de oro (1.000.000 de hab. bajo Augusto), Roma llegó a contar apenas 17.000 habitantes durante la Edad Media. En esta época, un esforzado proceso de recuperación urbana se sugirió. La economía agrícola de autosuficiencia, y las restricciones comerciales, no podían tener otro efecto que la languidez urbana. No obstante, en forma paulatina, se fue operando el resurgimiento. Dos elementos constituyeron la base de la renovación urbana: el comercio y la defensa. El mercado era el centro de la vida de cada aglomeración, y además implicaba una

labricada relación entre el campo y la ciudad. La estabilidad política permitió el arraigo y superación constante de dicho centro de abastecimiento y transacciones. Al mismo tiempo, lograda paulatinamente su autonomía del castillo, la ciudad de artesanos y comerciantes constituyó sus defensas: las murallas, como en antiguas épocas. A su amparo acudieron las gentes del campo en los períodos de inestabilidad política o de guerra, con lo que la ciudad cumplió una función no sólo económica, sino también política y estratégica.

En rigor, viejas o nuevas ciudades, hacia la Edad Media se clasificaban en lo que Pirenne (118) denominó: tipo Lieja (ciudad con ejercicio de poder político sobre una vasta zona, o de administración sobre otra menor, o ciudad eclesiástica, o "bag-tide" militar) o de tipo flamenco (ciudad-mercado, de indudable gravitación económica). No obstante, Henri Pirenne se apresuró a aclarar que, fundamentalmente, era su aspecto económico el que les dotaba de primacía regional o política. Así, "la importancia de las villas fue proporcional a la extensión de su radio económico". La villa medieval era fundamentalmente una creación de la burguesía, más o menos emancipada del señor feudal. Su primera necesidad era asegurar la alimentación de su población, para lo cual recurrió a los campos circundantes y luego al gran comercio interregional internacional. La necesidad de una contrapartida hacia sus proveedores de alimentos (campesinos de la región aledaña) o de manufacturas de gran precio y poco peso (comercio internacional), obligó al desarrollo del artesanado, germen de la gran industria ulterior.

El proceso posterior es conocido: la revolución agrícola (incremento de la productividad agrícola, mediante técnicas nuevas y abonos, cercado de campos para dedicarlos al pastoreo), la ampliación de los mercados (de demanda y de oferta, como consecuencia de los descubrimientos y la apertura de nuevas rutas al comercio), los inventos que dan origen a la revolución industrial (apelación a la energía inanimada para movilizar el desa-

rollo de la manufactura y de los transportes), la propia especialización o división del trabajo que es su secuela, la migración incesante campo-ciudad, cuasi unidireccional, motivan la subsiguiente revolución urbana: las ciudades aumentan su número y su tamaño, cambian su estructura, se convierten en poderosas máquinas que impulsan una secuencia incesante de progreso... y de complicaciones.

Al empezar el siglo XIX, Londres tenía un millón de habitantes y París la mitad. Hacia 1850, ambas había duplicado su potencial. En 1900 ya existían once ciudades con más de un millón de habitantes. En tanto, la población mundial también va multiplicándose aceleradamente: 906 millones en el 1800, 1171 millones en 1850, 1608 millones en el 1900, 2.400 millones en 1950, 3.150 millones en la actualidad, y fundadas proyecciones de arribar a los 7.000 millones para el año 2.000.

Una definición de Hope Tisdale, de 1942, dice: "La urbanización es un proceso de concentración de población que se produce en dos sentidos: la multiplicación de los puntos de concentración y el incremento del tamaño de las concentraciones individuales". De tal suerte, no solamente ha aumentado la población del mundo en forma de progresión geométrica, sino que aumentó su tendencia a concentrarse en ciudades, las que así, ganaron en densidad, y aún en extensión (además de aumentar su número en cierta proporción, como consecuencia de ideas en boga sobre creación de ciudades satélites y nuevas urbes). En tanto que la población del mundo creció un 29% entre 1800 y 1850, un 37% entre 1850 y 1900, y un 49% entre 1900 y 1950, la población de aglomeraciones con más de 100.000 habitantes cada una, creció, respectivamente, el 76, 222 y 254% en dichas etapas.

De tal suerte, hoy es urbana el 70% de la población de EE.UU. y el 80% de la de Gran Bretaña. A su vez, 1 de cada 5 personas viven en el mundo en poblaciones de más de 100.000 habitantes. La tendencia es aceleradamente creciente, y se consi-

Fig. 134 - Caracterización de los continentes en función de su población (deformación de la estructura física real); situación actual y prospectiva.-
(fuente: G.Breese, Urbanización).-

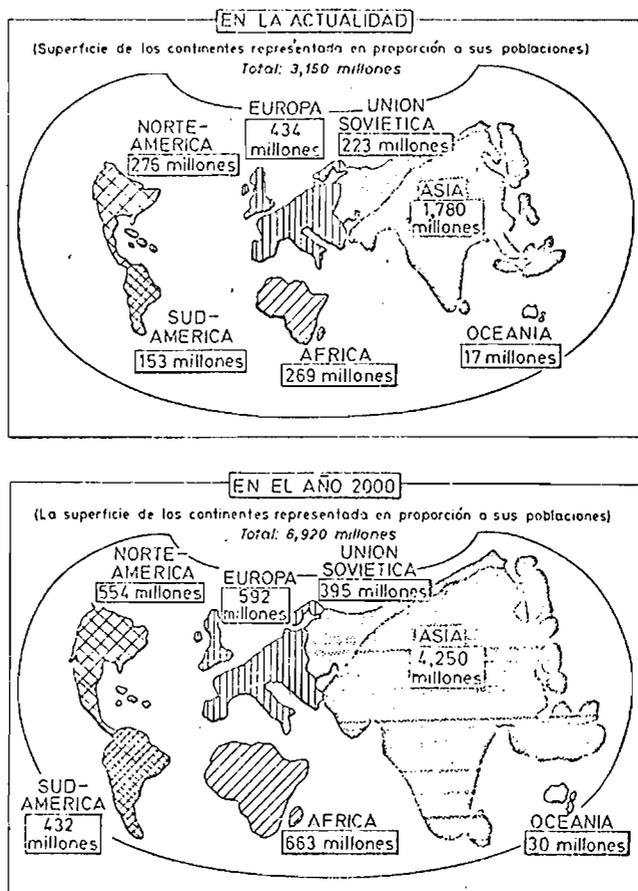


Fig. 135 - Población mundial, situación actual y prospectiva 2.000 (fuente, Breese, op.cit.).-

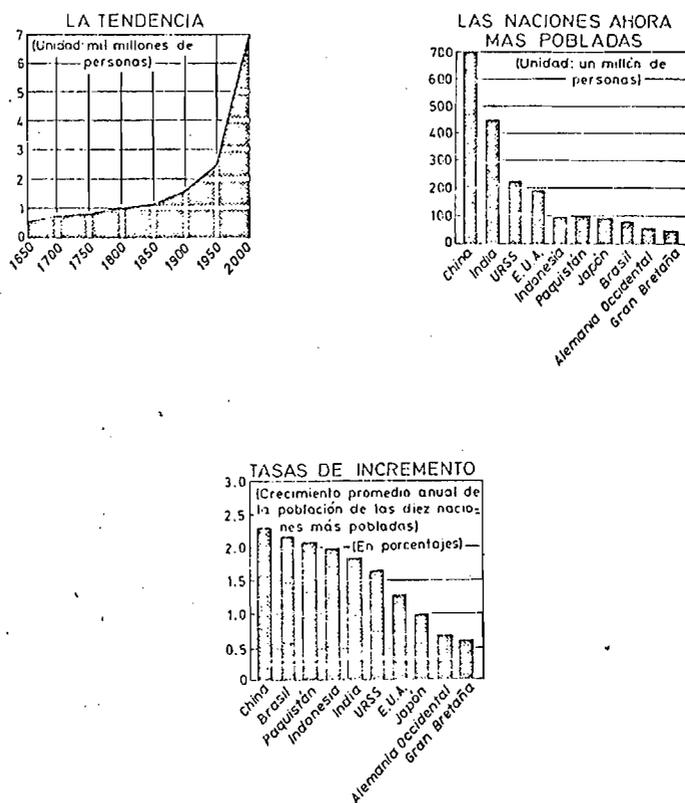


Fig. 136 - Grados de urbanización en las principales regiones del mundo, comparados con la distribución de la población, 1960. (fuente: Breese, op.cit.).-

Fig. 137 - Aplicación del concepto anterior a una remodelación hipotética de la geografía mundial (id.fuente, inspirada en el trabajo de N.Gist y S.Fava, Urban Society).-

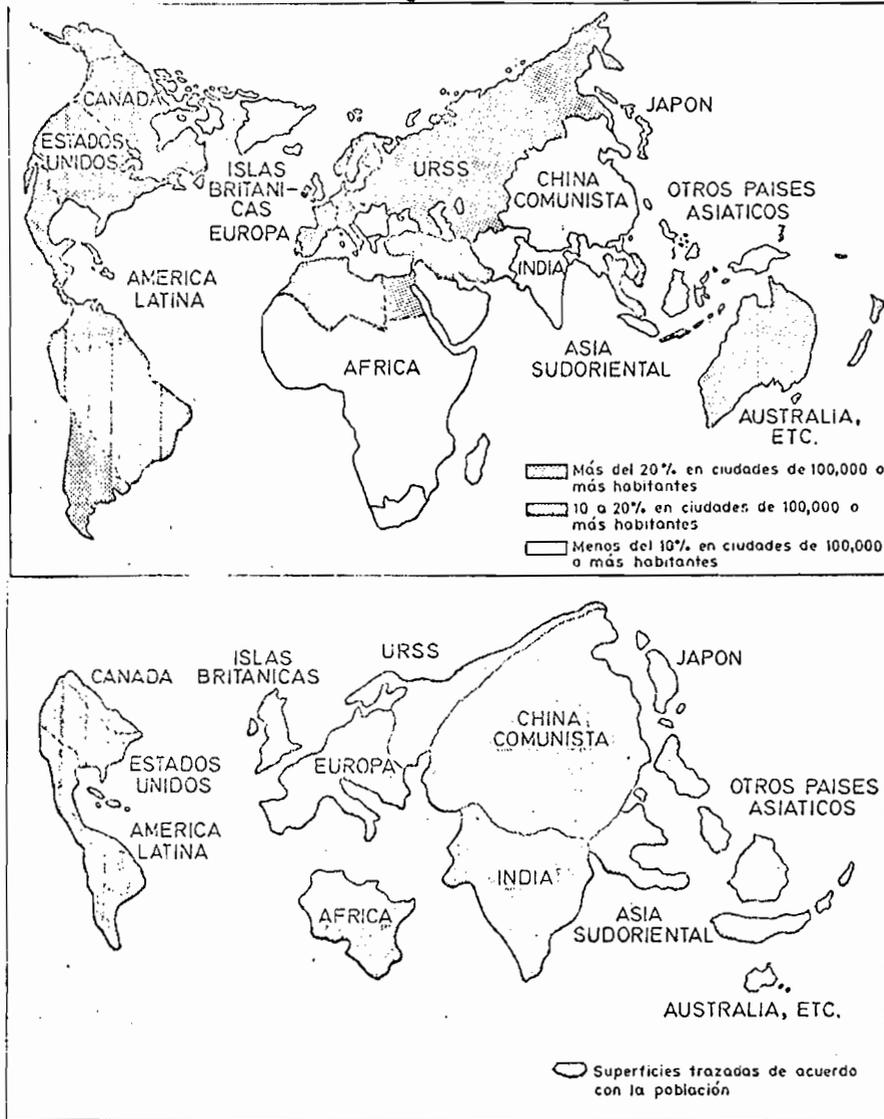
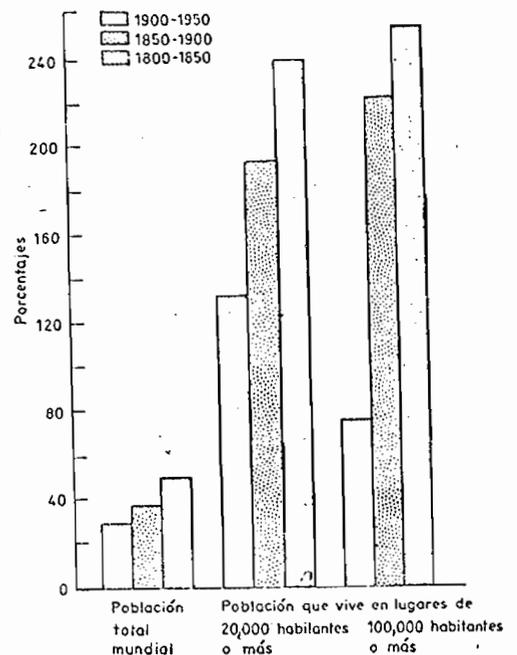


Fig. 138- Incremento de la población mundial y de la población urbana (fuente: Breese, op.cit)



dera que la urbanización será incontenible hacia fines de siglo.

CUADRO 19

ESCALA Y RITMO DE URBANIZACIÓN

Población total mundial y población urbana mundial: 1800-1960

Año	Población total mundial		Pob. que vive en localidades de 20.000 hab. o más		Pob. que vive en localidades de 100.000 hab. o más	
	Millon.	% de población mundial	Millon.	% de población mundial	Millon.	% de población mundial
1800	906	21,7	2,4	6,1	0,7	15,6
1850	1,171	50,4	4,3	22,9	2,0	27,5
1900	1,608	147,9	9,2	59,3	3,7	88,6
1950	2,400	502,2	20,9	188,5	7,8	313,7
1960	2,962	803,2	27,1	213,1	7,2	590,0

CUADRO 20

Población en grandes ciudades (de 100.000 habitantes o más) por principales regiones continentales: 1800 a 1960

Continente	1800		1850		En millones
	En millones	Como porcentaje de la pobl. total de la región	En millones	Como porcentaje de la pobl. total de la región	
Mundo	15,6	1,7	27,5	2,3	88,6
Asia	9,8	1,6	12,2	1,7	19,4
Europa ^a	5,4	2,9	13,2	4,9	48,0
Africa	0,30	0,3	0,25	0,2	1,4
América	0,13	0,4	1,8	3,0	18,6
Oceanía	-	-	-	-	1,3

^a Incluyendo la URSS.

////

CUADRO 20 (Cont.)

Población en grandes ciudades (de 100.000 habitantes o más) por principales regiones continentales: 1800 a 1960

Continente	1900		1950		1960
	Como por- centaje de la pobl. total de la región	En mi- llo- nes	Como por- centaje de la poblac. total de la región	En mi- llo- nes	Como por- centaje de la poblac. total de la región
Mundo	5,5	313,7	13,1	590,0	19,9
Asia	2,1	103,6	7,5	203,6	12,3
Europa ^a	11,9	118,2	19,9	189,0	29,6
Africa	1,1	10,2	5,2	20,4	6,1
América	12,8	74,6	22,6	169,9	42,0
Oceanía	21,7	5,1	29,2	7,0	43,3

^a Incluyendo la URSS

El proceso tiene dos facetas: de un lado el incesante aumento de la población mundial, del otro su creciente aglomeración en ciudades. Ambas han tenido la virtud de preocupar seriamente a los estudiosos y políticos de diversos países, particularmente naciones occidentales desarrolladas.

De Malthus acá, a pesar del formidable progreso tecnológico de la humanidad, nuevas voces han denunciado la aparente contradicción entre desarrollo y alto potencial demográfico, como la del naturalista estadounidense Vogt, quien en 1948 expresó que la humanidad apelaba a una tesitura coasuntiva y disipadora de riquezas, reclamando que su país negara apoyo económico a aquellas naciones que no practicaran una política consistente de limitación demográfica. A su vez, Colin Clark desdénha este tipo de preocupación y puntualiza que el aumento de la población, aun para países en desarrollo, es un factor positivo, por cuanto estimula la aplicación de nuevas tecnologías en el agro y la instalación de su industria, además de que, como ya lo dijera oportuna-

mente Adam Smith, siendo la especialización la cuna del desarrollo moderno, es la capacidad del mercado el requisito ineludible para que aquélla se desenvuelva.

Es evidente que existe una correlación positiva entre el incremento de la población y el del progreso técnico. La propia historia de la humanidad, particularmente en el último siglo y medio, abona esta certidumbre.

A su vez, el demógrafo francés Alfred Sauvy (119/120), expone la pretensión de un comportamiento prudente en esta emergencia, vale decir: ni malthusianismo a ultranza, ni la tranquila irresponsabilidad de sus oponentes. Cada caso debe ser analizado con cuidado a fin de aplicar la receta más adecuada.- No obstante, puesto en el terreno de la opción por el mal menor, especifica que la escasez de población debe ser más temida que su exceso, pues envajece a un pueblo, debilita sus energías vitales y su sentido político, es base de su retroceso y su superación es más problemática que el caso opuesto.

El demógrafo británico S.A. Wrigley (121) recomienda, como solución para los países de menor desarrollo, aplicar una porción sustancial de su producto a inversiones multiplicadoras, particularmente en educación. A su vez, comenta que también en las naciones desarrolladas puede ser la sobrepoblación urbana un inconveniente, al menos para las expectativas de consumo y ocio de su población.

Preferimos suscribir las opiniones de Clark y de Sauvy, y no olvidarnos que el incesante progreso tecnológico procura, día a día, cantidades mayores de alimentos, y diversidad de los mismos, como para alejar la preocupación malthusiana.

En nuestro país, el profesor Ventura Morera(122) sigue desde hace varios años una intensa prédica en pro de soluciones modernas al probable déficit futuro de alimentos, que, de ser integralmente adoptadas en la Argentina, posibilitarían, a un tiempo, una dotación sumamente incrementada de excedentes

alimenticios para proveer al mundo, y un saludable desarrollo de las economías regionales, en forma parecida a lo preconizado por Deus. En grandes trazos, las soluciones propuestas para aumentar la oferta de alimentos, incluyen:

- a) incremento de la agricultura, por medio de:
 1. extensión de la superficie actualmente cultivada, y la intensificación de su explotación por métodos modernos.
 2. expansión agrícola en zonas vírgenes, inclusive una adecuada utilización de regiones ubicadas en latitudes térmicas extremas.
- b) aprovechamiento del mar y sus productos:
 1. extracción y cultivo de algas macroscópicas marinas (su porcentaje en proteínas supera al de la carne)
 2. utilización del plancton oceánico, y de peces, moluscos, crustáceos, etc.
- c) intensificación de las explotaciones limnológicas:
 1. pesca fluvial, en arroyos, lagos y lagunas.
- d) implantación de granjas piscícolas y piscifactorías.
- e) obtención de alimentos por métodos no convencionales:
 1. quimicultivos y cultivos sin tierra.
 2. obtención industrial de levaduras comestibles.
 3. Cultivo de algas microscópicas.
 4. grasas producidas por levaduras y hongos.
 5. grasas obtenidas por síntesis química.
- f) aplicaciones de la energía atómica.
- g) fotosíntesis.

De esta lista nos parece fundamental, en el caso de - nuestro país, una decidida aplicación de los rubros b) y e), sin olvidar, dentro del primero, el aprovechamiento futuro del agua de mar que contiene proteínas y otras sustancias químicas

alimenticias (año de recursos minerales de gran valor industrial), sin olvidar la posibilidad de potabilización por desalación.

En nuestros días, la investigación del petróleo ha demostrado que existen en él mismas bacterias que producen una harina de proteínas apta para variedad de sabrosos alimentos. Según Raymond, con sólo el 1% de la producción mundial de petróleo, se subvendería el actual déficit proteico.

Pasemos a la segunda faceta del problema: la excesiva concentración en ciudades, propia de nuestra época, y que genera inconvenientes de congestión, polución y contaminación de la atmósfera, déficit de viviendas, criminalidad y vagancia, etc. Un adecuado planeamiento urbano parece ser la respuesta más adecuada, así como el desarrollo económico lo es para los nuevos países sobrepoblados. Volveremos luego sobre esta cuestión.

La incitación de la ciudad es extremadamente grande para el habitante del medio rural, lugar donde aquélla obtuvo o troza las bases de su engrandecimiento demográfico, y que sigue constituyendo, particularmente en los países en desarrollo, abundante vacero. Generalmente se identificó la urbanización con el éxodo rural, y ello fue especialmente cierto en la época de la Revolución Industrial. Según König (123), la migración fue selectiva, apeló sobre todo a elementos no integrados, y generó consecuencias de apatía política en los migrantes. A su vez, el arraigo fue más difícil para los que se afincaron en la "banlieue", con la correspondiente situación de anomia o desorganización social. Tanto él como Heintz (124) opinan que las migraciones se dan tanto del campo a la ciudad como viceversa, aunque probablemente con un saldo favorable a la receptividad ciudadana (no toman en cuenta la itineración pendular, dado que la misma corresponde más bien al proceso interno de la urbe, además resarcan que la pendularidad es una característica normal de la vida rural, dado que entre aldeas y aldeas se produce una interreg

lación comercial diaria, que proviene de las épocas de las ciudades-mercado de la antigüedad. El proceso mediante el que el migrante acude a la ciudad puede descomponerse en etapas: así, va accediendo sucesivamente desde su medio rural primigenio hacia urbes de tamaño progresivamente mayor, hasta afincarse en la metrópoli. Además, el reclutamiento de estos migrantes se da sobre todo en las capas más bajas como en las de mayor educación del medio rural, no así en las capas medias, cuyo status sufriría mengua con el trasplante. Independiente de las condiciones económicas que impulsan a la migración, existen atractivos psicológicos o morales que arrastran al viajero: menor control social, posibilidades de confort y recreación, expectativas de ascenso económico. Básicamente, el medio rural y el urbano son dos culturas distintas, de ahí la dificultad de arraigo de los migrantes, su segregación frecuente en específicas unidades vecinales, su frustración con sus consecuencias de ejercicio de profesiones de menor consideración social, la consiguiente anemia, etc.

Ferdinand Tönnies ha contrapuesto dos conceptos: el de comunidad y el de sociedad, y Robert Redfield los ha denominado sociedad folk y sociedad urbana, a fin de distinguir entre ambas culturas: la de la sociedad tradicional, y la de la sociedad moderna o industrial. Entre nosotros, Germán ha procurado una detallada clasificación tipológica, que se resuelve, finalmente, en el problema del dualismo insito en las economías menos desarrolladas, como vimos en anteriores capítulos. En la urbe "acción informe de individuos", según Max Weber, o "población meramente aglomerada", al decir de Werner Sombart, predominan las comunidades artificiales sobre las naturales (por ejemplo, las asociaciones de todo tipo), que en cierto modo rescatan la convivencia comunitaria colectiva, impedida de integrarse por la división del trabajo y el distanciamiento residencial-laboral.— Simmel y Hellpach han graficado la circunstancia diaria del hombre de la urbe: proximidad física acoplada con extrañeza; multitud amada con apresuramiento y cambio; disposición alerta, indi-

ferencia y prisa. Se procura atajar o rechazar al extraño, no hay tiempo para desarrollar con él ninguna convivencia, se guía por estereotipos que adjudican cierto papel al contendor para clasificario con rapidez, los encuentros se establecen sobre la base del interés o bien la "utilización" de los demás, el hombre se alianza, recela de vecinos y vuelca en la pequeña familia sus reservas de expectativa y sociabilidad. Como dice Wirth, la multiplicación de personas en constante estado de interacción aunque sin un contacto como personalidades completas, origina una segregación de las relaciones humanas, la que, unida al acento utilitario de las relaciones interpersonales, desemboca en la proliferación de tareas especializadas, despojadas de todo vínculo solidaria.

Tal vez, un planeamiento urbano que haga hincapié en la revalorización de las unidades vecinales, pueda lograr una modificación de la postura del hombre ciudadano hacia los problemas sociales y políticos de la comunidad. La posibilidad de una participación en el desarrollo y destino de tal urbe en miniatura, puede modificar toda una estructura mental, renovando y humanizando al habitante urbano, y generando una nueva posibilidad para la propia ciudad.

No sólo los individuos que pueblan y dan vida a la ciudad son susceptibles de clasificación. También lo es ella misma, y diversos ensayos han procurado dar forma a una idea concreta sobre la urbe, o bien, mediante adecuadas tipologías, a permitir su comprensión por los especialistas.

Por empezar, el propio concepto de urbano es controvertido, en sus expresiones numéricas o sea cuantitativas. En Dinamarca ca 250 habitantes constituyen una urbe, en Canadá hacen falta 1.000, 2.000 en nuestro país, 2.500 en EE.UU. y 40.000 en Asia oriental (Corea). Evidentemente, el hecho de la aglomeración no es suficiente para la calificación, hay que prestar atención a otros aspectos (dimensión poblacional del país, distribución re-

gional de la misma, funciones de la aglomeración, estructura de la misma, etc.). En los últimos tiempos, coincidiendo con el afianzamiento de las regiones metropolitanas, empezó a cundir un concepto norteamericano: el de la ciudad de por lo menos -- 100.000 habitantes. Distintos especialistas adoptan uno u otro criterio, siendo frecuente el de apelar a estadísticas referidas a poblamientos de por lo menos 20.000 habitantes.

También la extensión, o la densidad de la urbe, han sido apreciadas. Mark Jefferson quería densidades mínimas de -- 10.000 personas por milla cuadrada y Walter Wilcox se contentaba con 1.000.

Otros especialistas prestaron más bien atención a las funciones y facultades de las ciudades, ensayando clasificaciones como por ejemplo, la de Bert Hoselitz (op. cit.) entre ciudades parásitas y ciudades creadoras. Para Hoselitz, existe una correlación positiva entre el desarrollo económico y el crecimiento y desarrollo urbano, así como entre el nivel general de ingresos y las actividades terciarias. También entre el tamaño y riqueza de una ciudad, y entre cercanía y dimensión de los centros, y riqueza de un país.

Para Hoselitz, una ciudad es creadora o generativa, si su repercusión sobre el crecimiento económico es favorable, o sea, si su formación, existencia y crecimiento, constituyen factores a los que pueda atribuirse el desarrollo de la región o país de su enclave. En cambio, son parásitas si el efecto que ejercen es el opuesto. Así, señala que pueden distinguirse periodos alternantes entre tales efectos en diversas ciudades, o bien que algunas ciudades generadoras para su hinterland son parasitarias en zonas más vastas, por ejemplo el caso de las factorías coloniales. Inclusive, el efecto parasitario o generativo puede estudiarse no sólo en los aspectos económicos sino también en los culturales. De tal suerte, se da el caso de ciudades que introducen nuevas técnicas, o sea son culturalmente creadoras, pero no aplican sus resultados en el desarrollo de

la región, con lo que siguen siendo económicamente parasitarias.

Robert Redfield y Milton Singer clasifican las ciudades en ortogenéticas y heterogenéticas, según que asimilen viejas culturas o logren crear nuevos hábitos culturales en pugna con tradiciones caducas.

Hoselits procura adaptar para su análisis las teorías de Redfield y Singer, y también las de otros especialistas. Así, pasa revista a las opiniones sobre el fenómeno urbano de Eric Laspard (mayor especialización), Kolb (estructura de valores universalista), Kingsley Davis & Hilda Hertz (la concentración crea economías externas y favorece nuevas industrias y servicios), Vining (jerarquía urbana), y ejemplifica con casos concretos: por ejemplo, el dominio urbano se desarrolla no sólo respecto de una región que constituye el entorno inmediato del centro, sino puede trascender a todo el país (jerarquía política). Así, ciudades económicamente coloniales como (lo dice) Mogtevideo, dominan su región, aunque los centros de decisión se encuentran en el extranjero, con lo que, finalmente, la actitud es parasitaria, dicotomía ya advertida antiguamente en casos como el de Constantinopla subordinada a Venecia, o Lisboa a Inglaterra, este caso ya más cerca de nuestros días. Por ejemplo, hay un parasitismo permanente en ciertas ciudades donde las relaciones económicas se encuentran regidas por principios de libre empresa, universalismo y especificación funcional, en tanto que en las relaciones políticas concurren principios de adscripción, particularismo y difusión funcional.

Preocupa a Hoselits la resolución de estas antinomias en tres casos concretos:

- a) el del desarrollo económico y la evolución cultural en una ciudad:
 - concentración espacial de la producción, especialización funcional, economías externas, desarrollo de los servicios --

(ideas de Lampard y de Davis & Hertz); transformación heterogénea, aparición de un consenso basado en el propio interés y el cálculo pecuniario, apropiado para el orden técnico moderno occidental, énfasis sobre un concepto prospectivo del hombre y el Universo (ideas de Redfield y Singer); -valores universalistas y de libre consecución (ideas de Kolb).

si se dan todas estas circunstancias a un tiempo, se tratará de una ciudad creadora, es decir, independiente. En las ciudades coloniales no pudo ser simultáneo el proceso, por faltar la cohesión y fuerza de una urbanización primaria autónoma. Así, el proceso ha revertido en la consolidación de ciudades "primarias" a gran distancia de las urbes secundarias, y que parasitan a todo el país (Es el claro ejemplo de Buenos Aires!).

b) el del desarrollo económico de una ciudad y el desarrollo económico y evolución cultural de su región colindante:

Hoselitz dice que las relaciones entre la ciudad y su hinterland han sido analizadas con criterio unidireccional, basadas en criterios exclusivamente económicos. Manifiesta su interés por procurar un análisis de reversión, de interrelación de influencias no sólo económicas (diferencias lingüísticas y étnicas, pertenencias religiosas, duración y propósito de migraciones, etc.).

c) el del desarrollo económico y evolución cultural de un país, condicionados por la jerarquía urbana existente en el mismo:

Hoselitz entiende que difícilmente pueda aplicarse la teoría de centros, de Christaller, a un país afectado de ciudad con primacía.

Otras clasificaciones son, por ejemplo, la de Philip H. Hauser, que distingue entre población o ciudad preindustrial, industrial y metropolitana.

A su vez, Chmeca Gaitia, en una bella semblanza, contrasta las que él denomina ciudades domésticas, de puertas adentro, y ciudades públicas, de puertas afuera. Estas, erigidas en

torno a una plaza, ágora o forum, tales la polis griega o la civitas romana, y también las posteriores ciudades de origen latino (incluidas las que el colonizador ibérico esplazó en América), son para él las que cumplen más acabadamente su rol de ciudad, que es un papel político. Entre las primeras, en cambio, incluye tanto a la ciudad mediterránea, o sea musulmana, ciudad privada y religiosa, y a la ciudad norteamericana, cuya herencia nórdica se revela por una actitud doméstica y campestre que, al decir del autor, le impide considerarla como verdadera ciudad. Toma como suyas las palabras de Spengler, acerca de que la distinción entre una ciudad y una aglomeración rural está en la posesión por parte de la primera de un "alma ciudadana", y admite que la ciudad "sin alma", originada en la Revolución Industrial, ha cristalizado finalmente en los híbridos actuales, metrópolis "mixtas" en que por viven viejas estructuras con los nuevos prodigios de la técnica y el capital.

Unas y otras ciudades han desempeñado ciertos papeles históricos, y aún se caracterizan actualmente por el cumplimiento de determinadas funciones. Para Gerald Freeze (125) la vieja ciudad fue un Mercado, y pudo ser también (recordemos la distinción de Piranesi) un Centro administrativo, incluso colonial. Las funciones urbanas actuales, para el mismo autor, son: a) punto de contacto con el mundo exterior; b) centro de poder; c) instrumento y punto de difusión del "cambio social"; d) receptáculo de talento y de mano de obra; e) lugar de inversión de capitales y técnicas; f) centro de actividades internas y proyectadas al exterior; g) ídolo para la población rural. Las consecuencias políticas de estas funciones son que ninguna nación moderna puede existir sin contar con por lo menos un área urbana importante (en las naciones menos desarrolladas esta circunstancia origina el encumbramiento de la "ciudad prioste" o con primacia, según la afortunada expresión de Mark Jefferson), luego, hay gran presión para radicar en ella las inversiones que se hacen en el país, hacia ella acude un intenso flujo poblacional que origina congestión y rigideces

de oferta. De ahí la tendencia, por ahora más bien teórica en la mayoría de los países, de originar subcentros o metrópolis de equilibrio, como alternativas para eliminar tal disparidad regional. De todos modos, el papel de la Ciudad, así, con mayúscula, es fundamental para cualquier país. "Ella es la ventana del país que da al mundo, y a través de la cual el mundo puede ver el país" (Breese). Sus monumentos dan idea al resto del mundo de la viabilidad y potencia de la Nación, y es en las ciudades donde se plantea el futuro político de los países, pues "son el teatro en que se desarrolla el drama de la nacionalidad" (Breese).

En su origen, estas ciudades, hoy tan complejas, ya, debieron atender a dos factores geográficos fundamentales, que denominaremos: a) la posición o situación; b) el emplazamiento o sitio. Pierre Georje (126) define la primera como la ubicación de la ciudad en su relación con hechos naturales susceptibles de influir en su desarrollo o en su facilidad de irradiación. Y al segundo como el marco topográfico en el que la ciudad se ha emplazado, al menos en su origen. A continuación, hechos de orden humano permiten que la ciudad asimile un "espacio ocupado" y obtenga una "irradiación" que trascienda de aquí, hacia su entorno territorial.

El valor del emplazamiento acentúa el de la posición, pero puede extinguirse aquí y mantenerse ésta. El problema fundamental es de circulación: la facilidad de desplazamiento de personas y bienes (agregaríamos hoy: y de informaciones) anula la fricción del espacio y valoriza la posición de una ciudad.

Históricamente, la posición más apreciada ha sido la de encrucijada, tanto en regiones homogéneas (valles, marrales de interfluvios que aseguran comunicación expedita entre dos cuencas o dos valles, etc.), caso de París y Moscú, y, entre nosotros, el caso de Neuquén; como encrucijadas de contacto de regiones naturales distintas (centros de intercambio de productos complementarios), caso de Lyon y Viena; como ciudades ribereñas de ríos (en los casos en que ambas orillas pertenecan a una misma

comunidad política, la ciudad se desborda desde su emplazamiento primitivo hasta abarcar también la orilla opuesta), caso de Orleans y Budapest.

La ciudad, nacida al amparo de cierta estructura topográfica, que le confiere ventajas en cuanto a emplazamiento y posición, adopta una conformación física, una distribución o "plano", que contribuye a dotarla de originalidad, al par que determina su contextura. A tal punto que, a pesar de cuantas modificaciones se suscitan con el correr de las épocas, existe lo que se denomina la "ley de pervivencia del plano" (Como afirma Chueca Goitia, los urbanistas han comprobado, mediante el análisis de la evolución temporal de las ciudades, que, aunque se transforme y sustituya la edificación, el plano original permanece, con muy contadas rectificaciones, más bien se producen complementaciones, adiciones) a la ciudad "vieja" o núcleo original). En la formación de dicho plano, se distingue ciudades fundadas (gegründete, en la terminología alemana), donde impera la creación por decisión fundamentada, y ciudades de crecimiento espontáneo (o gewachsene, para los alemanes, esto es "crecidas", así, en un proceso natural).

Dentro del esquema de espontaneidad, más común históricamente, se destaca el plano radiocéntrico, o sea, un centro único formado por un grupo de casas erigidas sobre una posición dominante, controlando una confluencia de ríos, o un cruce de rutas. Este centro cumple a un tiempo funciones comerciales (es mercado), militares, administrativas, de la región rural en cuyo seno se encuentra. Naturalmente, estaba amurallado, y era el centro de una estrella de caminos que irradiaba en todas direcciones. Acuden migrantes, artesanos y comerciantes, se instalan al amparo de sus murallas, y otras veces penetran tras ellas para guarecerse, en caso de inestabilidad política o guerra. Las murallas son así corridas frecuentemente, los fosos cegados originan los boulevards (cuyo origen está en la palabra germánica que designaba el cierre del pozo), y éstos van desmarcando el lí

•Fig.139 - Crecimiento urbano: ampliaciones en damero.
 (caso de Barcelona, fuente: M.Sorre,El paisaje urbano)

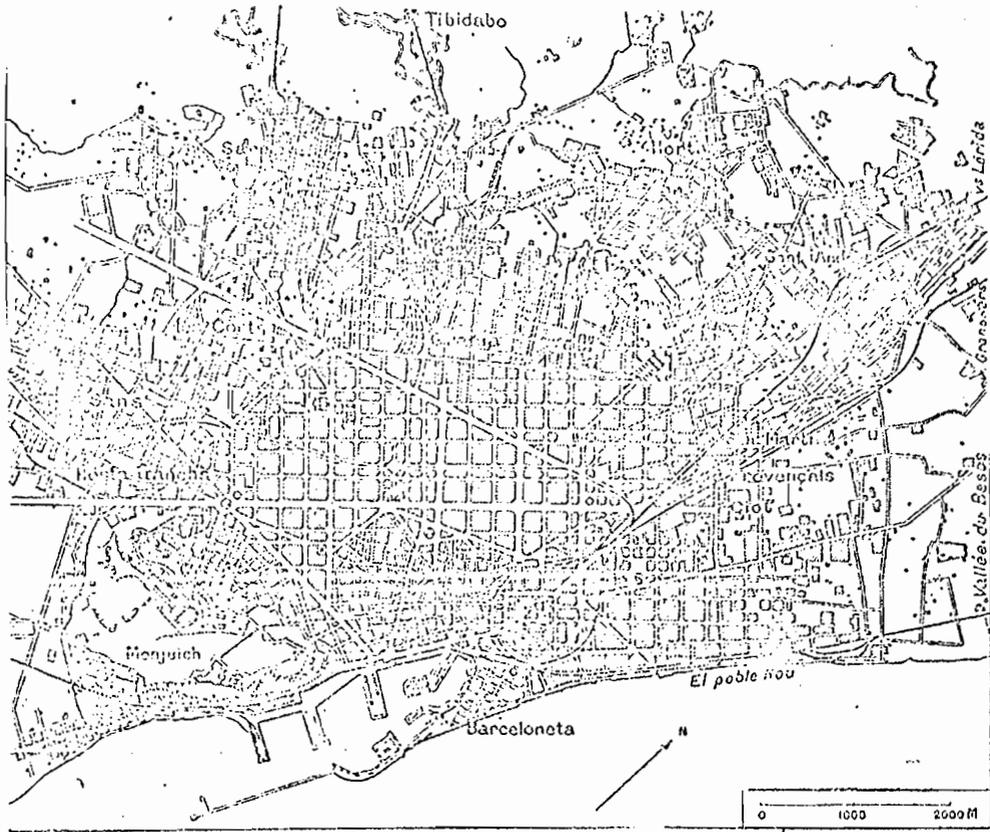
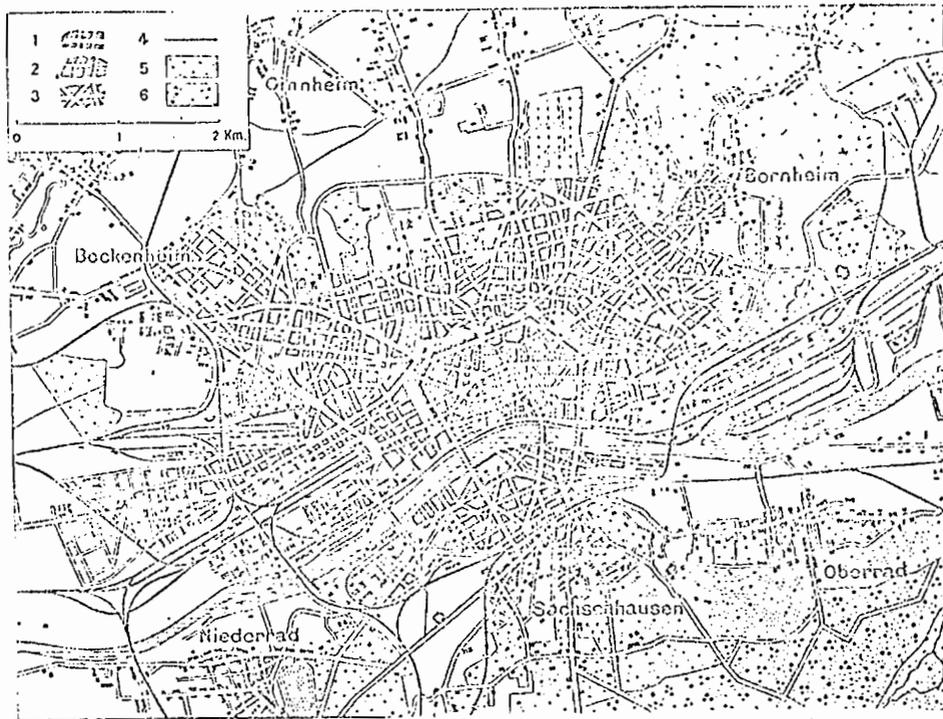


Fig. 140 - Crecimiento urbano: extensión analógica.
 (caso de Francfort-sur-le-Main) (fuente: M.Sorre,íd.)-.



mite entre el núcleo original o "ciudad vieja" y los nuevos crecimientos de la ciudad, que va adoptando una forma anular, o sea mediante capas concéntricas sucesivas, además de particulares zonas densas a lo largo de las vías radiales. Otro esquema es el de los núcleos múltiples de crecimiento, también rastreado históricamente, donde el plano se va formando por la yuxtaposición de centros con sus respectivas orlas, proceso común en muchas ciudades medievales, que inicialmente presentaban dos polos de irradiación: el castillo o ciudad del conde, y el monasterio o ciudad eclesiástica. También fue común la creación de ciudades contiguas a otras ya existentes, v.g. en Alemania, pero esto ya parece ser la característica del proceso opuesto al de espontaneidad.

Las descripciones antecedentes se asemejan a los criterios de Burgess y de Harris-Ullman, respectivamente, como vimos anteriormente.

En cuanto a las ciudades creadas, ha sido característica, ya en el campamento romano, como en la ciudad medieval hispánica, la conformación en cuadrícula, compuesta de líneas ortogonales. Preocupaciones religiosas o militares, y aún administrativas, inspiraron este esquema llano.

Al analizar ahora la estructura del organismo urbano, resalta su pivote, el núcleo, centro, o "ciudad vieja". El mismo es expresión de formas peculiares de vida urbana en el pasado ("plazas" de las ciudades de Europa Occidental, o el "kreal" o ciudadela del oriente europeo). Su arquitectura representa un estilo nacional, al contrario que la arquitectura moderna generalizada en el resto de la ciudad, que sólo trasunta una época. Según Pierre George, al crecer en torno a su núcleo original, la ciudad se articula de diferentes maneras, en elementos de dimensiones variables, más o menos continuos, barrios o grupos de barrios. Por ejemplo, el perfil acampnado de París indica la disminución de la densidad a medida que se sale del centro,

y la discontinuidad de espacios urbanos, cortados por zonas verdes. También debe analizarse el diferente contenido de la masa edificada (construcción industrial o residencial, v.g.), la edad de las distintas fracciones ciudadanas, etc.

La unidad básica de la vida urbana es el Barrio. Sobre su base se desarrolla la vida pública y se articula la representación popular (P. George). En las actuales metrópolis, tan extendidas y congestionadas, la "unidad vecinal" procura paliar la distancia al centro, con la oferta de bienes y servicios requeridos por la población local. Al menos, se satisfacen en dicha unidad vecinal o sub-centro las necesidades diarias usuales (el "boom" de los supermercados pueden distorsionar este esquema, aunque su distribución más abigarrada, finalmente, tenderá a revalorizar las aptitudes de auto-servicio comercial de cada barrio, ya trascendiendo de lo meramente cotidiano). Para Dudley Stamp, (op. cit.) una unidad vecinal o barrio puede reconocerse, al menos en Inglaterra (cita el caso de Birmingham), por la presencia de una gran tienda, un banco y una oficina de correos, sustentados por una cantidad de negocios menores, particularizados, que abastecen requerimiento esenciales. Naturalmente, la estructura de dicha unidad requiere la existencia de una escuela, ubicada respecto de las rutas de transporte de modo de ocasionar dificultades y peligros mínimos a su clientela infantil. En nuestra capital, tal esquema difícilmente corresponde al de un barrio, más bien caracterizaría cierta porción del mismo, probablemente su núcleo más importante (en lo comercial y residencial)

En cierta medida, puede considerarse que la existencia de barrios densos y extendidos dentro de una ciudad, corresponde al caso de crecimiento multinuclear, luego de un origen que dotó de fisonomía radiocéntrica a la urbe. En tal ciudad multinuclear los pueblos primigenios desempeñan el papel de centros de fijación de construcciones urbanas, y luego se

colman los espacios vacíos intermedios, que constituyen casi siempre una suerte de zonas grises, de menor desarrollo, salvo la coexistencia a nivel de una ruta radial. A tal unidad de la ciudad con sus barrios se opone la dispersa pluralidad del suburbio o banlieue. Este no puede existir sin la ciudad, donde se radican los centros de decisión política y económica, e incluso financiera. Por oposición a estos suburbios u orlas de la ciudad, las ciudades satélites, que conforman con la metrópoli y los espacios verdes intermedios una conurbación, sí poseen algunos medios de definición propia (v. g. centros comerciales, centros financieros en forma de cooperativas de crédito). Su autonomía va en relación directa con el grado de aislamiento de la ciudad, a fin de no revertir a meros barrios de la misma, en su ininterrumpido crecimiento. Si consideramos sólo la ciudad principal con sus principios, denominamos al conjunto Aglomeración, en vez Conurbación.

Los límites de la aglomeración están dados por la continuidad del espacio edificado, la importancia cuantitativa de la población de los municipios aledaños, la distribución sectorial de la población activa que desarca módulos de crecimiento o estancamiento, la base económica de la ciudad...

Las aglomeraciones actuales, al par que se extienden incesantemente (salvo límites físicos o económicos), en la medida en que industrias y personas procuran desasirse de la congestión céntrica (las primeras porque en la actual época de fuerzas centrífugas y de infraestructura extendida, ya no precisan como antes las ventajas veberianas de la hiper-concentración, las otras porque -ya sea por afanes de status o por reales apetencias de vida cuasi -campesina - instalan en el suburbio sus residencias), también se desarrollan dentro del núcleo principal, la "city", en correlación a la intensificación de las actividades de gestión y de mercado -que impulsan la distorsión sectorial de la población activa, asimilando cada vez más-brasos a las actividades terciarias, lo que, de otro

modo dicho, implica que la productividad y la tecnología moderna, la automatización en suma, no han avanzado tanto en este renglón como en los primarios y secundarios, lo que provoca el abarrotamiento diurno del núcleo central metropolitano, generando problemas de circulación (su intensidad es proporcional a la actividad y prosperidad de una ciudad, pero a mayor intensidad mayores atascamientos, congestión, estacionamiento difuso, contaminación de la atmósfera, molestias en los mismos barrios —aunque generas en ellos subcentros—, contra los que se proponen nuevas técnicas urbanísticas como las del ring (autopistas perimetrales), el lijbaan de Rotterdam (centros comerciales con calles exclusivas para peatones), el Metro (subterráneo), los centros barriales de comercio y de recreación; de coste de los servicios públicos (formidablemente mayores, en proporción, en grandes aglomeraciones); de coste y calidad de la construcción masiva, así como la desproporción entre el precio de la construcción y la renta del capital invertido en la misma, lo que genera desvalorización de edificios radicados en la City y no utilizados específicamente para actividades de servicios.

La metrópoli moderna se diferencia de la ciudad tradicional, según Han Blumenfeld (127), en que: 1°) combina la función de dirección central con las de suministrar el grueso de la producción material y de servicios (de la aglomeración o conurbación total), 2°) su población es hasta diez veces mayor que la de la mayor ciudad preindustrial (es normal que hoy se calculen poblaciones no menores de 100.000 habitantes, y Forstall y Jones han realizado un importante estudio sobre la materia, incluso definiendo a dichas ciudades por sus funciones, naturalmente múltiples en el caso de metrópolis de acceión mundial o grandes capitales de países), 3°) debido al rápido transporte moderno que ha decuplicado el radio del servicio ferroviario fijo para abonados (commuter's), su perímetro es hasta cien veces mayor que el de la más populosa ciudad de los tiempos pasados; 4°) la metrópoli no es ciudad ni es campo, sino

un complejo de distritos urbanos y de espacios libres; 5°) sus zonas residenciales y de trabajo ya no están ubicadas en un mismo lugar, sino esparcidas en distritos separados (por las tendencias centrifugas ya apuntadas); 6°) sus trabajadores disponen de un gran margen en la elección de empleo y ocupación.— El ciclo de realimentación del crecimiento metropolitano, que amplía la libertad de elección y, a la vez, determina un nuevo crecimiento, ha dado a la metrópoli una vitalidad acubrosa y una permanente potencialidad.

El fenómeno metropolitano no tiene más de cien años de vigencia, sin embargo constituye uno de los grandes acontecimientos de nuestra era, de características irreversibles y mattoincrementales. La tendencia parece ser de su continuo aumento, físico, tanto lateral como vertical (grandes edificios de la "city" y aún de barrios seleccionados), hasta englobar, como pulpo gigantesto, vastos espacios territoriales con los que, por vía saturación de la edificación, generar las formidables "Megápolis" ya entrevistadas por el genio de Jean Gottman, y que parecen ser el remate de tan extraordinario crecimiento.

Al pensar en términos del aumento de la urbanización, y del mayor disensiamiento de la misma, nos encontramos ya en terrenos prospectivos que hacen a la propia vida del hombre y de la sociedad humana sobre la Tierra. Qué devendrá de tal crecimiento? Recientemente, un núcleo de investigadores, dirigidos por Kevin Lynch y Lloyd Rodwyn (128), esquematizó tal preocupación con el siguiente modelo: aumento del ocio; movilidad social ascendente, engullimiento, por parte de la metrópoli, de ciudades menores; dificultades técnicas, especialmente en lo atinente al suministro de agua, vital como alimento y como factor energético; mayor variedad de opciones dentro de la metrópoli; cambios internos en su estructura física; afianzamiento de núcleos barriales homogéneos, y deterioro de zonas grises intermedias; el gran problema de la opción por procurar, mediante descentralizaciones políticas o creación de metrópolis de

equilibrio regional, un paliativo hacia la congestión de la ciudad primate y una revalorización territorial integral del país.

La mayoría de tales problemas se viven ya, por lo que no constituyen anticipaciones geniales ni tampoco descabelladas. La ciudad, como lo ha remarcado Arón Fleisher (129) es un organismo de excesivas dimensiones, complejo y sin gran ligazón entre sus distintos elementos integrantes. Su equipo es voluminoso, caro y envejece a un ritmo mayor del progreso tecnológico. Dada la mayor estabilidad, en grandes periodos cronológicos, de las formas de vida, necesidades básicas y hábitos de la población, son factores importantes para el análisis, solamente los instrumentos que determinan los movimientos de bienes y personas, esto es, el transporte, las comunicaciones, la energía... Fleisher es pesimista respecto de las posibilidades de eliminar, ni aún de paliar, la congestión. En cambio, prevé las condiciones de una mayor densidad en virtud del progreso de los transportes (mayor velocidad, distintos canales de circulación) y de las comunicaciones (ventas y educación masiva por TV). Aconseja cambios en la densidad y funciones de las zonas, como medio de evitar tantos movimientos pendulares. Sabe que la energía aumentará su consumo de modo mucho mayor al aumento de población, y que será difícil el abastecimiento de agua, factor de la generación de aquélla. El agua será artículo de mercado, y su escasez podrá limitar el crecimiento de ciertas ciudades. El mar puede ser solución.

El propio trazado de la metrópoli puede beneficiar el progreso de la misma, al no oponerse a la circulación de productos y seres humanos, factor vital de desenvolvimiento de los espacios económicos, como hemos visto a lo largo de este trabajo. Kevin Lynch (130) indica que el trazado según el cual se verifica el desarrollo urbano afecta de manera decisiva a un número sorprendente elevado de problemas, por razón del espaciamiento de edificaciones, la localización de las actividades, la

distribución de las líneas de circulación, etc. Propone tres factores para determinar si el trazado es adecuado, a saber:

- a) la magnitud y distribución de las densidades de edificación (proporción entre superficies edificadas y exterior de las mismas, así como el estado de conservación de las construcciones;
- b) capacidad, tipo y esquema de distribución de los servicios de circulación de personas y bienes;
- c) situación geográfica de las actividades de servicios masivos.

Para analizar adecuadamente tales elementos o factores, debe verificarse: 1) la textura (entremezclamiento de viviendas y comercios); b) la organización focal (interrelación de nudos de concentración e intercambio; c) la accesibilidad (índice de proximidad).

Determina, entonces, cinco tipos puros de trazado: 1) la urbanización dispersa, 2) la urbanización en galaxia (sistema de centros equilibrados), 3) la urbanización concentrada, 4) la urbanización en estrella, y 5) la urbanización anular.

El primer caso permitiría un crecimiento con mínimas densidades, pero muy extendido. La urbanización sería precaria, pero se daría sobre todo el territorio. Es el proyecto de Frank Lloyd Wright y su "Broadacre City", y, a lo que parece, el crecimiento de Los Angeles ha tomado esta dirección. Implica gran accesibilidad, pero altísimos costos de infraestructura.

/El segundo caso equivale a un sistema de centros equilibrados casi contiguos, separados por zonas verdes. Se trata de un gran número de unidades pequeñas, más o menos unidas de todos los servicios esenciales. Como en el caso anterior, el vehículo particular es el medio de transporte por excelencia, aunque se producirían congestiones en el centro de cada núcleo. Favorecería la participación política de los habitantes, y en es-

Fig.141- Urbanización dispersa

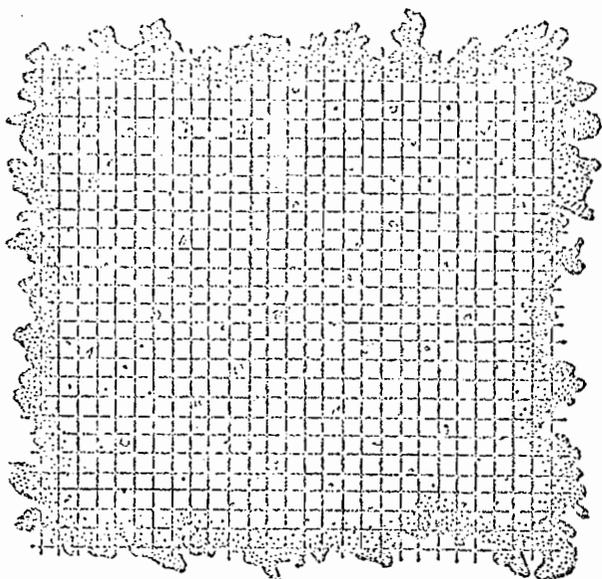


Fig. 142- Urbanización en galaxia

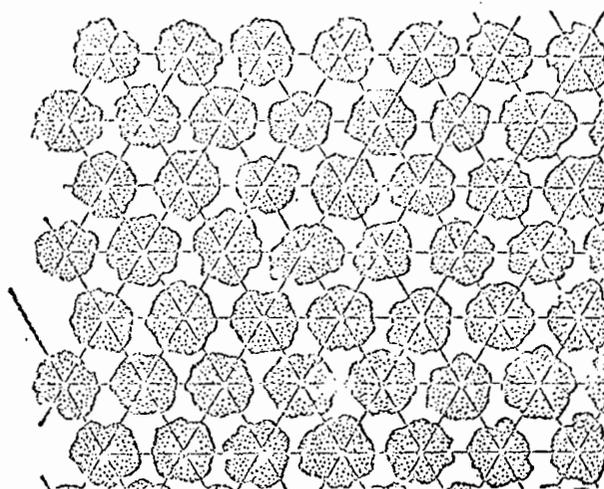


Fig. 143 - Urbanización concentrada



Fig.144-Urb. en estrella

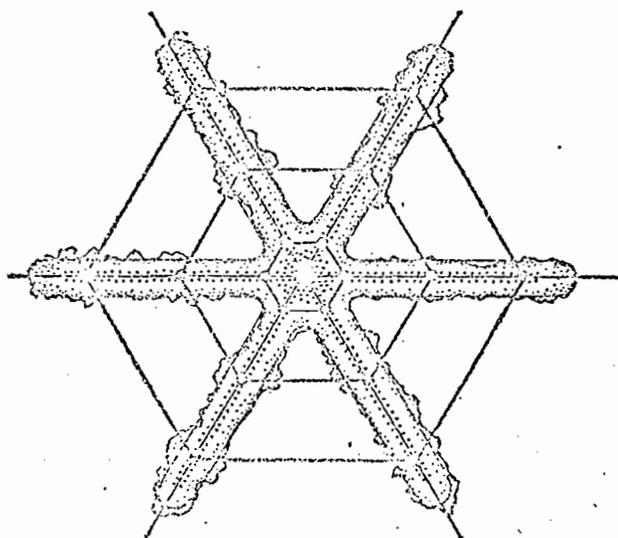


Fig. 145 - Urbaniz. en anillo

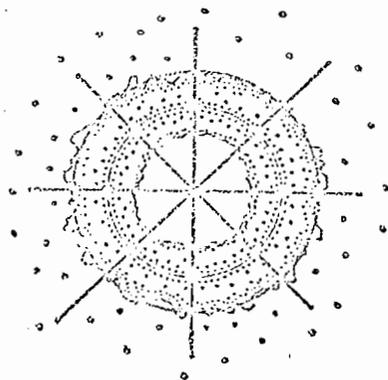
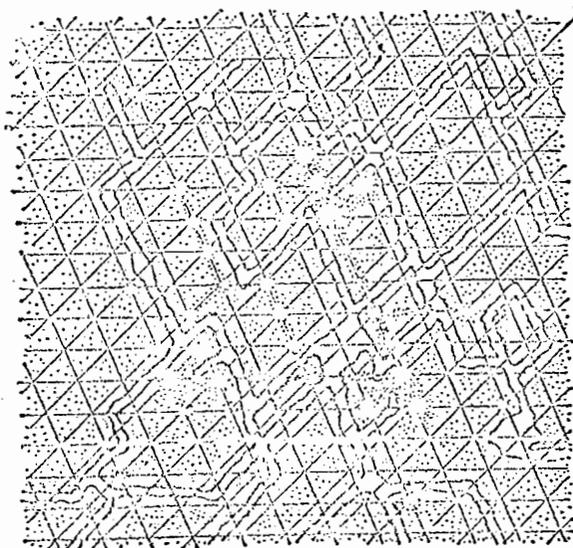


Fig. 146 - Red multicéntrica



(fuente: K.Lynch, El trazado de la metrópoli. En la obra de conjunto "La metrópoli del futuro").-

ta teoría halla su fundamento la realización de ciudades satélites en Inglaterra y otros países. Una variante, nacida de éstas últimas realizaciones, sería un enjambre de unidades urbanas pequeñas en torno a un gigantesco núcleo metropolitano. Es el caso de Londres y París, con sus ciudades satélites o nuevas, respectivamente.

El tercer caso implica edificar la urbe con densidades altas, aplicando edificios de muchas plantas en su centro geográfico. Algunas partes de la edificación podrían ser macizas, y la circulación realizarse dentro de los monstruosos edificios unidos de centros de recreo, espectáculos, comercios, etc. Como contrapartida, las familias poseerían casas campestres para refugio de fin de semana. Algo de esta solución hay en los proyectos de Le Corbusier, y el centro de algunas ciudades, como París, está proyectado de modo de asimilar esta teoría.

La urbanización en estrella implica realizar la misma no sólo en el núcleo urbano principal, sino también a lo largo de las vías radiales que se dirigen desde su centro hacia la periferia o hinterland. Permite descongestión, aunque no en el centro. Es el modelo elegido para Copenhague. Las cuñas de espacios libres sin edificar permiten la adecuada aereación del núcleo, la existencia de lugares verdes cerca de la zona de mayor densidad, y facilitan rápidos traslados a través de los ejes radiales.

La urbanización en anillo es semejante al modelo radial concéntrico ya conocido, con la diferencia de que, aquí, se deja libre, verde, precisamente el centro. El tráfico circula por las vías circulares perimetrales o anillos, y también por vías radiales. El anillo de ciudades industriales holandesas —Harlem, Ámsterdam, Utrecht, Rotterdam, La Haya y Leyden— que rodean una zona central agrícola, se asemeja a este modelo.

Existen otros modelos, como el de la "constelación" de ciudades satélites, expuesto por Mumford, y de hecho aplica-

do en Inglaterra, y el de la ciudad lineal, en su origen idea del español Arturo Soria y Mata, quien en 1882 construyó poco más de 5 km. de un proyecto diez veces mayor, en forma continua y lineal, a pocos kms. de Madrid, y que parecen haber adaptado los rusos para Stalingrado.

Blumenfeld también expone su coincidencia con las virtudes del modelo estelar o dactilar (los ejes semejan dedos, en la estrella), base del futuro desarrollo de Copenhague y Estocolmo, y también del proyecto de Washington para el año 2.000, según su apreciación, los "dedos" servirían para la construcción en ellos, de ciudades satélites, ampliando constantemente su número y espacio abarcado.

Finalmente, Fleisher se muestra partidario del modelo de rejilla polinuclear o red multicéntrica, donde la base urbanística está constituida por triángulos, con lo que, en cierto modo, retorna a las teorías de Christaller y Lösch, quienes contemplaron esta posibilidad, decidiéndose finalmente por los hexágonos. Equivale a un modelo de centros localizados de forma dispersa, separados entre sí por espacios abiertos, surcados por redes viales de trazado caprichoso que, no obstante, cumplirían perfectamente su misión de enlace interurbana.

Todos estos modelos concurren, finalmente, al amplio canal de la moderna técnica urbanística, principal responsable del planeamiento y regulación metropolitana, constituyendo sus objetivos: facilitar la libertad de opción de los ciudadanos, promover su interacción social, proporcionar adecuados canales para el ejercicio del gasto, así como para lograr cumplimiento de anhelos de confort, procurar la participación personal en la cosa política, promover el crecimiento y adaptabilidad de la urbe, su continuidad y mantener una adecuada nitidez fisonómica de la misma.

Llevando estas preocupaciones al caso de naciones menos desarrolladas, Lloyd Kodwyn (131) propone impulsar la croq

64

ción de ciudades de pequeñas dimensiones, cuyo gasto es proporcionalmente menor que el de las grandes aglomeraciones, en forma de centros o capitales regionales de equilibrio (es la teoría de los polos de desarrollo de Perroux), y configura esta apreciación con un sucinto detalle de argumentos en favor y en contra de lo que denomina una "descentralización concentrada": en contra, la escasez de recursos (naturales, humanos y financieros), las ventajas de la concentración (economías externas) y el hecho de que la división de recursos módicos en muchos proyectos los esteriliza. A favor, la aseveración de Hirschmann (op. cit.) de que, generalmente, se sobrestiman las economías externas de las aglomeraciones de la industria (sin parar mientes, por otra parte, en su intenso aporte de "deseconomías" por congestión, polución, desintegración social, etc.), la necesidad de reducir gastos y de eliminar disparidades regionales. Su fin, todo acto humano tiene implicaciones políticas, con mayor razón si se trata de actos de gobierno, y la Política Económica, así como la Teoría y la Política de Desarrollo, debe atender, además de la estructura vertical (sectorial), objeto normal de sus afanes, a la horizontal o espacial, lo que implica el ordenamiento del territorio, y promueve en prioridad básica una distribución más equitativa de los beneficios de la urbanización en puntos seleccionados del mismo, aptos como ejes multiplicadores, sin las connotaciones parasitarias de la metrópoli afectada de primacía.

c) El planeamiento urbano:

Como lo expresara acertadamente Thomas Sharp (132) hace tres décadas, las ciudades constituyen la expresión material de la civilización en un país. La forma física de una ciudad refleja con bastante exactitud la condición social de sus habitantes, su manera de vivir, su adelanto cultural, su situación económica y hasta la clase de gobierno que los rige.

El habitante de antiguas ciudades "andaba en ellas co-

no por su casa", como lo definiere C. Doxiadis, y, hasta el advenimiento de la Revolución Industrial, el tipo y estructura de las ciudades se adaptó a las formas de vida comunitaria y a los patrones morales y mentales de la sociedad. Cada época y cada cultura fijan los mabrales o límites óptimos entre los cuales se desenvuelve con éxito la existencia de la ciudad.

Como afirma Kandle (133), la ciudad, al resumir la memoria de los hombres que en ella han habitado, tiene no sólo historia, sino que, análogamente a un organismo vital, su naturaleza actual sólo puede determinarse genéticamente. Una ciudad nueva es una realidad fija e inmóvil, fluctúa como la mente humana y los deseos del hombre, y va transformándose en un proceso continuo, como la célula viva. El presente de una ciudad es sólo un modo de advertir su esencia, no es la ciudad misma, mezcla de retrospección y prospección, constantemente mezcladas, para para posibilitar su propia tesitura dinámica.

Acudimos a Gastón Bardet (134), quien completa la cosnovisión de los urbanistas, agregando que "una ciudad no es en modo alguno un conjunto de calles y casas; éstas no son más que las caparazones o envolturas de una sociedad de individuos. Una ciudad es una obra de arte en la que han cooperado generaciones de habitantes, al irse adaptando más o menos a lo que existía antes de ellos. Porque se encuentra enperpetuo devenir, bajo el efecto de la sucesión infinitamente cambiante de los seres que la habitan, la construyen y reconstruyen, la ciudad no se reduce a su plano... ese plano, esos vacíos y llenos, no son más que las manifestaciones exteriores de la existencia de un ser colectivo, cuya vida es conservada por la sustitución de sucesivas generaciones".

Pero las transformaciones técnicas han obrado un efecto disolvente sobre las estructuras ciudadanas y su adaptación al individuo y los grupos sociales. Hay una pérdida de escala que inclusive revierte sobre los propios seres humanos, provo-

cando la enajenación de la vida urbana como la alienación de los individuos que la integran.

Como dijera Chusca Götia, parafraseando a Robert Park, "la ciudad es un estado de alma", la estructura de la ciudad tiene por base la naturaleza humana, de la cual es expresión, y esa estructura re-obra, a su vez, sobre los habitantes, pero con las primeras ciudades paleotécnicas (Mumford), brota la ciudad "sin alma", desnaturalizada, y adviene lo que denomina la "transformación incongruente" de la urbe.

En la actual coyuntura, se da un divorcio entre el "ser" urbano y la "forma" urbana, resultado de un decaer continuo de la espiritualidad, y manifestado en todos los demás órdenes de la actitud y convivencia humanas.

La expresión moderna de las ciudades adopta formas reducidas con su tarea esencial, definida por Lewis Mumford como "proporcionar el mayor número de oportunidades favorables para que la población se encuentre y comunique, para que intercambie sus aptitudes y facilidades humanas", así como sus opiniones y esperanzas. Como reacción contra esta situación, desde hace décadas los urbanistas pugnan por "inventar" tipos de ciudades que constituyan el adecuado recipiente para que la interacción humana se afiance y generalice.

Como afirma Mumford, "las dos ixígenas favoritas de la ciudad de hoy son los productos de un proceso complementario de regimentación y desintegración. Una de ellas es "la ciudad en una playa de estacionamiento": una colección de torres y columnas elevadas, unidas por supercarreteras de varias manos y fragjas; la otra es la anticuidad, alias la "megalópolis": tremendo subproducto de la descomposición urbana que, diciendo ir en busca de la naturaleza, desnaturaliza las campiñas y desparraña mecánicamente los fragmentos de la ciudad por todo el paisaje". "El resultado es una masa urbanoide... a la que le falta la complejidad social y los atributos culturales de la auténti-

ca ciudad..."

Los urbanistas reaccionan contra las actuales tendencias urbanas. Les aterra, a un tiempo, la tremenda congestión central de la urbe y el excesivo afán por proporcionar soluciones al transporte... que revierten en nuevas causas de congestión (las vías de comunicación no son un elemento pasivo en la determinación del tráfico, tanto en dimensión como en medios de distribución. Acertadamente, puntualizó Aaron Fleisher que "la red nacional de carreteras se asemeja a un sistema con realimentaciones desestabilizadoras"); así como la dispersión de la ciudad sobre sus márgenes, creando suburbios estériles, dispendiosos, antieconómicos, antiestéticos (su base fiscal es precaria, la mayor extensión de tierras por vivienda convierte a sus detentadores en verdaderos especuladores inmobiliarios, que promueven incesantes sustracciones a la tierra apta para labores agrícolas, alejando de la ciudad las chacras y las granjas, escareciendo sus productos y afectando la frescura en su consumo, requieren de ingentes sistemas de transporte que paga la urbe principal sin recaudar imposiciones a quienes verdaderamente los utilizan y en cambio habitan en las "ciudades dormitorio", donde el uso de la tierra es inorgánico y no planificado, resolviéndose en una mezcla híbrida de campo y ciudad, que en vez de una síntesis que implique selección de naturaleza y cultura, adopta los desechos de una y otra, manifestándose incluso, como puntualiza Kandle, en un ultraje al paisaje).

Por otra parte, la megalópolis, y aún la metrópoli extendida, debilitan los núcleos internos con personalidad al par que deprimen la circunstancia humana del centro de la urbe, convertido en mero reservorio diurno para la actividad mercantil.

El urbanismo, también denominado Planeamiento Urbano (sea que se adopte la nomenclatura francesa o británica "Urbanisme" y "Town Planning", respectivamente, en tanto los alemá

nes lo designaban, un poco más constrañidamente, como "Städtebau", construcción urbana), significa, a un tiempo, un método de organizar el espacio urbano, el arte de concebir nuevas ciudades, la técnica de equiparlas, así como la ciencia de profundizar su problemática.

Se trata, por ende, de una actividad eminentemente interdisciplinaria, apta para conjuntos integrados de arquitectos, ingenieros, geógrafos, sociólogos, economistas y políticos, sin descartar psicólogos, médicos, geólogos, matemáticos... en fin, así como la ciudad es la máxima obra del hombre, su recuperación, el restablecimiento de su verdadero ser, a tono con su aína, también es una labor humana, donde ninguna profesión es desdeñable si concurre a reintegrar la esencia del máximo hitáculo de vida en común de la sociedad.

Particularmente -dado que es nuestro caso-, se revela como interesante renglón de investigación y aporte de los economistas. La investigación y el análisis económico son fundamentales para planificar un desarrollo regional más racional.- Antes de innovar en materia de planeamiento, es forzoso medir las tendencias demográficas de la población de la región considerada (tanto su situación actual como la esencia de su dimensión, las pautas de su movilidad, sus apetencias generales que influyen sobre la estructura de la demanda y las funciones urbanas y regionales), es necesario como apunta acertadamente Robert Weaver (135) anticipar dónde vivirán, trabajarán, jugarán, estudiarán y harán sus compras los habitantes de la ciudad y su región. Por lo tanto, cómo se compondrá la base económica de la ciudad, qué funciones regionales le competarán, qué papel tiene en el sistema urbano de la propia Nación... Con qué bases fiscales operará el centro urbano para asegurar la provisión de los adecuados servicios públicos... Relación de los ingresos de las familias con sus pautas de elección de tipo de vivienda y empleo, base para una acertada prospección del uso de la tie-

rra y de la implantación de una red de circulación y transporte...

Tal planeamiento urbano no es meramente urbano, vale decir, constreñido a la ciudad, a sus límites de edificación y configuración urbana insita, sino que es regional por esencia. Ya lo afirmó Mark Jefferson: la ciudad y su entorno, su región, no son dos cosas, sino una sola, profundamente imbricadas entre sí como están. La idea estructural de la región, no como simple y llana continuidad territorial, revela una red a base de líneas de vínculo que se entrelazan en nodos, el más relevante de los cuales es el centro de tal asociación (Kandke). Todo plan urbano no puede desentenderse de la región de la que y para la cual la ciudad existe, así como cualquier plan eminentemente regional debe por fuerza incluir ciudades, centros y razón de ser de la región considerada.

De tal modo, como reseña Bardet, el urbanismo ha devenido "urbanismo", extendiéndose al planeamiento de regiones y pueblos rurales, y, definitivamente, al planeamiento de todo el espacio territorial de la Nación, de modo de incluir los siguientes elementos de análisis, en un solo haz o sistema (síntesis del Arq. suizo Armin Meili):

- 1) El espacio nutricio o rural circundante
- 2) Las zonas de producción industrial
- 3) El espacio vial
- 4) El espacio residencial
- 5) Las zonas recreativas.

Por otra parte, ya Patrick Geddes había puntualizado tan íntima asociación regional. Históricamente, las preocupaciones urbanísticas de la era tecnológica advienen con los primeros reformadores sociales y sus utopías: Robert Owen, Fourier, Saint-Simon, Thomson, Le Play. La preocupación por aglutinar seres humanos en adecuada interacción y convivencia, se resuelve en la creación "ex-nihilo" de ciudades, emprendida por empresa-

rios industriales preocupados por su personal: Saltaire, por Sir Titus Salt en 1852; Bourneville, por el fabricante de chocolates George Cadbury, en 1879; Port Sunlight, por los hermanos Lever, en 1886; Warwick, por Sir Joseph Roundtree, en — 1905.

En otros casos, la aparición de obras literarias sirve como revulsivo social para interesar y estimular la ejecución efectiva de creaciones o renovaciones urbanas. Tal "La vida y trabajo del pueblo de Londres", de Charles Booth, en 1893, o, más aún, ambas obras del fabricante de máquinas, pero genial anticipador urbano Ebenezer Howard: "Tomorrow", 1898; y "Garden City of to-morrow", 1902.

La ciudad-jardín de Howard, para la mayoría de los urbanistas, implica el mayor aporte de la teoría y práctica del urbanismo, a la solución del complejo problema actual de la degeneración y congestión urbana, de la falta de cooperación social, de la ausencia de metas en un crecimiento monstruoso y auto-alimentado...

Howard propuso una nueva imagen de ciudad moderna, al par que un método orgánico de controlar su continuo crecimiento. Se trataba de una ciudad limitada en su tamaño, no por obstáculos físicos o carencia de recursos, sino por deliberada opción, fruto de su específica naturaleza y fines. La ciudad debía ser pequeña para asegurar su control y manejo, así como la convivencia y participación política de sus habitantes: tendría 30.000 habitantes en el ejido urbano propiamente dicho, más — 2.000 en la zona circundante agrícola, y formaría con otras ciudades de similar contextura y dimensión racimos dispuestos en forma de constelación, con una en el centro y otras diez rodeándola a distancia, unidas por un haz radial de vías de transporte a aquélla, y por caminos anulares entre sí. De este modo, se aseguraban las funciones propias de cada una, así como la existencia de ciertos rubros que requieren mayor dimensión pobla-

cional, en la metrópoli central, y el conjunto de poco más de 350.000 personas disfrutaría, a un tiempo, las ventajas de la concentración urbana y la existencia a pocos pasos del campo, pero para recurso y esparcimiento, no como habitáculo real.

Los principios fundamentales de la idea eran:

- a) la eliminación de la especulación sobre la tierra, que pertenece a la comunidad, la cual la arrienda enfiteuticamente y es la única beneficiada con su plusvalía.
- b) el control de crecimiento y la limitación de la población, a fin de asegurar el adecuado cumplimiento de las funciones urbanas y el interés político-social de los habitantes.
- c) el equilibrio funcional inter-sectorial y entre los extremos campo-ciudad.

Véase, además, que se trata de una interesante anticipación de actuales ideas acerca de metrópolis de equilibrio regional a fin de eliminar disparidades en el seno de los países, como hemos apuntado en otras partes de esta obra.

Las ideas de Howard fueron rápidamente puestas en práctica por una pléyade de jóvenes arquitectos, imbuidos de su hábito renovador, tanto como se hallaban inmersos en profunda preocupación filosófico-social sobre la estructura contemporánea de la sociedad y sus productos, en este caso las ciudades. Así surgió en 1903, con 35.000 habitantes, la primera ciudad-jardín, Letchworth, en las proximidades de Londres, seguida poco después por otras realizaciones de los primeros epígonos de Howard: Raymond Unwyn y Barry Parker: el barrio-jardín de Hampstead y la segunda ciudad de Welwyn, ésta con 40.000 habitantes. Contemporáneamente, Tony Garnier enfrenta el proyecto de una ciudad industrial junto al Ródano, Clarence Stein y Henry — Wright tientan nuevos hallazgos en los proyectos y realizaciones de Sunnyside y Radburn, y una generación después, Ernst May concreta la ciudad satélite de Escherstadt, cerca de Frankfurt-am-Main.

Por aquellos tiempos, se editan los trabajos de Patrick Geddes (biólogo y sociólogo inglés, quien insiste en la necesidad de análisis regionales, afirmando: "No hay que limitarse a la ciudad, es necesario analizar la región circundante, desde todos los puntos de vista posibles: espiritual, geográfico, histórico, económico"), J. Stubben (alemán, publica en 1880 su -- "Städtebau", donde incita a yuxtaponer la ciudad moderna a la antigua, respetándola), Camillo Sitte (L'art de bâtir les villes", de 1889, procura la armonía entre vacíos y llenos, entre plazas y edificaciones), Marcel Pöste (procura que el urbanismo devenga verdadera ciencia de la observación. La ciudad es un organismo viviente, su vida propia no es la suma de vidas individuales, pero con ellas adquiere su ser, por tanto primero es el hombre, luego la Naturaleza), el propio Unwin (En 1909 publica su "Town planning in practice"). En España, Arturo Soria y Mata pone en práctica en 1882 su proyecto de "ciudad lineal", construyendo los primeros 5,5 km. de un total pensado de 58 km., sobre la ruta principal que parte de Madrid, procurando la creación de una red de triángulos, cuyos vértices estarían constituidos por las ciudades anteriores, destinándose los espacios interiores a la Agricultura. El principal medio de transportes era el tranvía. En Rusia, procurando el equilibrio interregional y la descentralización industrial, toman cuerpo también estas proposiciones, y Bertold Lubethkin define en 1933 una ciudad industrial compuesta por franjas consecutivas: vías férreas, zona industrial con colegios técnicos, 500 metros a lo ancho de vegetación, luego casas y más allá los parques. De tal suerte, un centro para 50.000 habitantes requeriría 5 a 6 km. de longitud, por 2 a 3 km. de anchura. Tal sistema se aplicó, entre otros casos, en Stalingrado. Hoy, el arquitecto irlandés Reginald Malcolmson predica similares soluciones: una ciudad lineal de 13 km. para 4.500.000 personas.

Otras realizaciones afloran más tarde: Charles Edouard Jeanneret, llamado Le Corbusier (136) suizo radicado en Francia,

Fig. 147 - Sistema preconizado por Le Corbusier para las calles de la ciudad (réseau des rues)
(fuente: Le Corbusier, op.cit.)

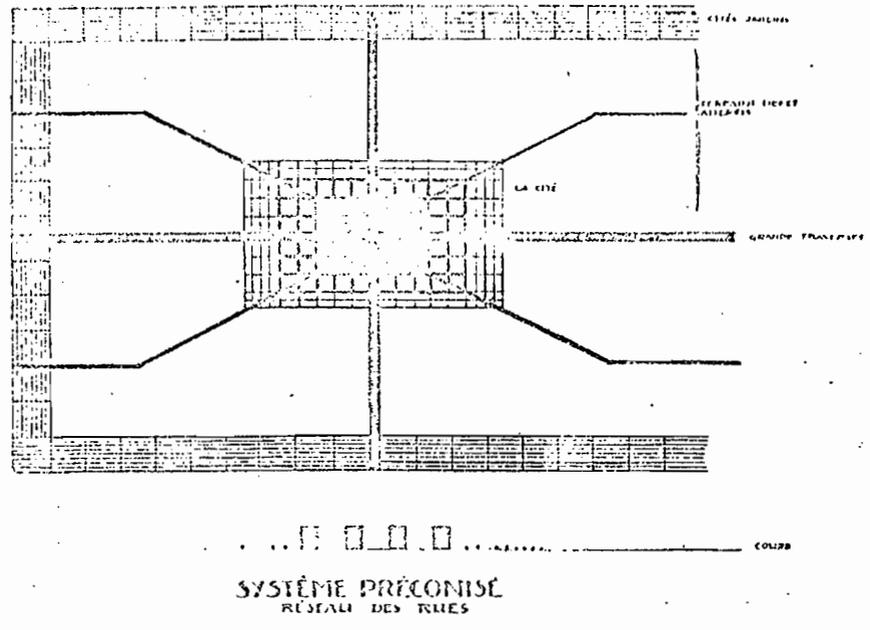
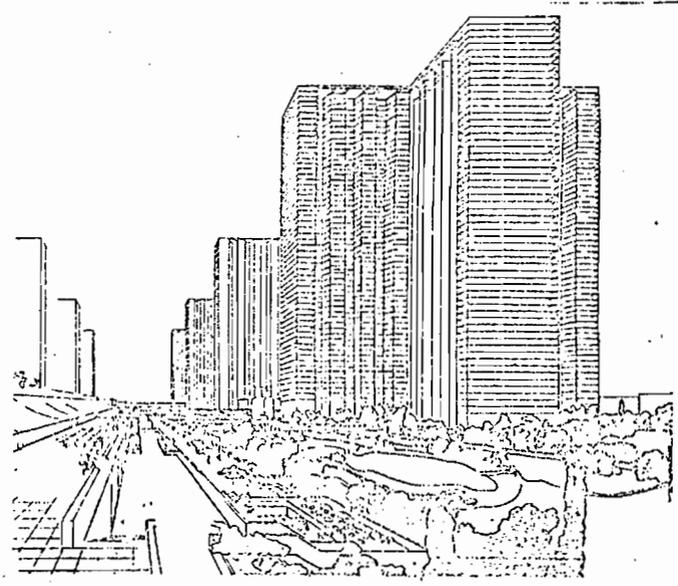


Fig. 148 - Aplicación de los principios de Le Corbusier:
la Ville Radieuse (fuente: Chruca Goitia, op.cit.)



llama la atención sobre el deterioro y congestión del centro de las ciudades, si bien es históricamente impropio el traslado del mismo, por lo cual aconseja su reconstitución, es to es, aplicar una política de tierra arrasada, conservando sólo algunos monumentos, y reedificar el núcleo urbano mediante grandes edificios separados por amplias masas verdes. Atacado por sus colegas (Gastón Bardet dice que sus "proyectos-bomba" son contrarios a las necesidades de una civilización que reclama estructuras flexibles y no pesados cuarteles, y que sus teorías preconizan una colectivización y mecanización del hábitat), que, aún en el caso de reconocer su genio no dejan de advertir la general posición contraria de los urbanistas hacia realizaciones que, si bien revelan prodigios de técnica, olvidan sistemática y deliberadamente todo lo que de humano y sociable debe tener una ciudad (por ello, Mumford denomina a la ciudad de Le Corbusier "la ciudad en el parque" que, como el parque apenas está para mirarlo, no para reunirse ni jugar en él, termina siendo "La ciudad en una playa de estacionamiento"), aplicó en la ciudad nueva de Chandigarh sus esquemas, que también tienen mucho que ver con la Brasilia de Lucio Costa, así como con el proyecto de renovación del centro de París, sobre el que nos ocuparemos en la parte pertinente a dicha ciudad, en este trabajo.

A su vez, los ingleses y franceses tienden con las "ciudades satélite", hallar la solución a la congestión y paquidermia urbana de las grandes metrópolis, — De ahí las realizaciones de veinte "new-towns" en Gran Bretaña, "grandes-ensembles" cerca de París, etc. Y no olvidemos el sueño de Frank Lloyd Wright de su "broadacre-city".

El urbanismo ha caracterizado sus objetivos, como puntualiza Randle, en una clara elección de aire, sol, verde, habitación digna, hábito familiar protegido, vida comunitaria, inscripción orgánica en la ciudad y de ésta en la región, libertad de circulación, accesibilidad y seguridad para acudir a es

cuelas y hospitales. A su vez, ha tomado decidido partido contra el hacinamiento, la contaminación del aire, la destrucción de la naturaleza, los desplazamientos pendulares absurdos, inhumanos y dilapidadores de esfuerzo humano, la inseguridad de la infancia, las viviendas infrahumanas, la fealdad organizada, las dificultades para superar el escalón vecinal, y cualquier otro impedimento a acceder a una vida social más rica en la urbe.

Junto con el crecimiento de las ciudades, que multiplica sus elementos componentes, debe considerarse la complejidad creciente de las funciones que éstos generan, y su necesaria interacción al modificarse continuamente como consecuencia del progreso técnico. Asentado el urbanismo en raíces territoriales, constituye su primer y principal motivo de preocupación el "uso del suelo urbano", y la "circulación", fluir entre las distintas localizaciones. No hay uso del suelo sin una relación de causa a efecto entre el mismo y una red circulatoria de personas, bienes e informaciones. Un análisis del plano de una ciudad mostraría la existencia de puntos que señalan la localización de distintas funciones, líneas que identifican canales de circulación, y áreas, conjunto de aquéllos, que configuran los ambientes urbanos.

En tal circunstancia, y con tales ambientes como fondo, se suscitan los problemas urbanos, originados por: (la clasificación es de Handie).

- a) incremento cuantitativo y cambios de estructura poblacional.
- b) envejecimiento del equipamiento urbano y distinta valoración zonal consecuente.
- c) mayor complejidad de las necesidades de la población urbana.
- d) conflictos generados por el progreso tecnológico (por ejemplo, conflictos circulatorios, y su secuela: deterioro del medio)

e) límite al incremento de la ciudad (naturaleza, existencia contigua de otras aglomeraciones).

f) frecuentemente, deficiente aptitud por parte de quienes ejercen el gobierno de la ciudad, o su administración, y que carecen de imaginación o de recursos.

Así, los problemas del urbanismo pueden agruparse, como lo hace Bardet, en los siguientes canales:

1) **Circulación:** Problema cumbre de las ciudades, constante preocupación, y motivo de disímiles y antagónicas actitudes sobre sus aspectos más visibles, a veces por parte de un mismo vecino (según su rol sea el de automovilista o peatón, de hombre de negocios o residente). La circulación, es decir, el conjunto de intercambios de todas clases (materiales, espirituales, intelectuales) entre la ciudad y su región, el mundo, y el interior de aquéllas, es la manifestación más tangible de la vida urbana, v.g. de su dinamismo innato. En otro tiempo, la calle llenaba dos funciones: canalizar la circulación y vertebrar la división del suelo. Pero además, como apunta Carol Aronovici, antiguamente la calle era también el espejo de la vida del hombre, el aliento y pulso de las masas y la vida urbana se desarrollaba en gran medida en las calles de la ciudad, lo que permitía una relación íntima entre los vecinos. Conocido es el caso de la ciudad árabe, con sus comercios "en" la calle. El advenimiento del automóvil empujó a los vecinos a sus casas, los encerró en ellas, salvo para salir a conocer el mundo lejos de las mismas, les quitó la calle y la convivencia cotidiana, eliminando un importante factor de sociabilidad y espíritu cívico, de interés por el núcleo inmediato en que se desarrolla la vida de los hombres.

Los urbanistas pretenden que las calles cumplan la finalidad moderna de enlace ágil entre zonas y personas, sin descuidar no obstante su aspecto, de modo de dotarlas de idéo-

tidad, y facilitando el contacto interpersonal. De tal suerte, aconsejan por ejemplo: a) en la imposibilidad de conciliar las velocidades de personas y medios, así como de éstos entre sí, apelar a la diferenciación del uso de vías y a la diferenciación de niveles. Esto tiene relación con el propio trazado de los ejes circulatorios de la ciudad, a los que pasa revista Robert Auselle indicando que pueda apelarse, alternativamente, a: 1) plan ortogonal o en damero, en el que los rodeos incrementan en un 41% la distancia directa, a vuelo de pájaro; 2) plan radiocéntrico o en tela de araña, que tiene el inconveniente de congestionar el centro y alargar los recorridos periféricos; 3) plan lineal, sobre una calle principal, apto sólo en el caso de riberas de ríos; 4) plan hexagonal, obliga a recorridos en zigzag, los rodeos alargan el 10 al 33% de la distancia directa; 5) plan triangular o sistema de malla de tres ejes, sumamente interesante y con semejanzas al proyecto de Fleisher ya visto, de la rejilla polinuclear, con implicancias también del proyecto de Scaria y Mata, en el que los trayectos se distancian del vuelo directo hipotético de un pájaro en apenas el 15,5%, pero que tiene la dificultad de una adecuada organización de las encrucijadas o puntos de contacto de las distintas vías; 6) finalmente, el plan libre, adaptado a la topografía, y recogiendo alternativamente elementos de uno u otro modelo ya descripto. Seguimos con los consejos de los urbanistas; b) procurar la diferenciación entre plazas, lugares de reunión, cerrados, salvo circulación lateral; y encrucijadas o lugares de pasaje donde el uso es la circulación y no la convivencia humana; métodos de simplificación en la organización de encrucijadas, como el hexagonal Cauchon, las rotondas de Eugène Hénard (inventor del road-point y los cruces de alto nivel) c) los reglamentos de la circulación, impidiendo ciertos giros, dividiendo las afluencias (flow-system), aumentando manos únicas, cerrando vías laterales al tránsito mecánico; d) cruces a alto nivel, pasajes subterráneos, cruces en trébol a diferen-

tes niveles, autopistas anulares, etc.

No todos los urbanistas se han dejado llevar por la imperiosa tiranía del tráfico. Theo Crosby asume, entre otros, una posición diferente, cuando afirma: "El tráfico no es lo importante... sino cómo vive la gente... No tiene sentido planificar para el tráfico sin planificar aún más intensamente para otras necesidades humanas".

Auzelle indica, además, que no debe dejarse de lado la adecuada relación entre vías de circulación y edificios. El mayor tamaño de éstos conjura la estrechez de aquéllas, proporcionando aire y luz a sus habitantes.

Mumford y otros abogan por la diferenciación de las calles, a fin de que las distintas unidades vecinales ganen en propia identidad, con tal variación. Para reemplazar el monótono número, aconsejan los bloques de edificios en vez de las casas unifamiliares.

Se aconseja organizar al conjunto de la circulación vial de una urbe mediante la diferenciación de las siguientes redes: red de acceso al centro, red de comunicaciones interbarriales, red de servicio de zonas residenciales, red de tránsito pesado, red de paseo; y por la organización del sistema de encrucijadas o puntos de encuentro, del estacionamiento y de los transportes colectivos. Todo esto sin olvidar que existen también otros canales de circulación: aéreo, acuático, ferroviario, las comunicaciones telegráficas, telefónicas, por radio, correo y televisión, las noticias periodísticas y la literatura.

- 2) Higiene y confort: La primera necesidad urbana es el Agua, y su escasez puede limitar el crecimiento de no pocas urbes. Una adecuada organización urbana debe prestar atención, además, al encuadre de la edificación de modo de evitar vientos y microclimas perniciosos (que se trasuntan en neblinas, precipitaciones, inconvenientes de clima y temperatura que pueda padecer una zona afectada, y otras cercanas), de aprovg

char la mejor ubicación para el goce de los rayos solares, fuente de calor y luz (por ejemplo, en la ciudad de Buenos Aires, es mejor la edificación con vista al noreste), las separaciones de edificios y anchura de calles que promuevan suficiente aire y luz así como la dotación de árboles y espacios verdes, palanques de la urbe.

- 3) Vivienda (lo incluimos, si bien no figura en la clasificación de Bardet): Problema fundamental de los espacios habitados por el hombre, y trágica fuente de actual desequilibrio económico social en casi todas las ciudades del mundo, que padecen, en mayor o menor grado, déficits de vivienda, sea en cantidad, sea en calidad, o en ambos géneros más habitualmente. Si bien apunta sagazmente Randle que no debe tomarse al problema de la vivienda como único y fundamental, pues su existencia es sólo reflejo de una presión demográfica que se resuelve en inconvenientes generales de equipamiento urbano, esto es, que si faltan viviendas, señal es de que también faltan bancos en las escuelas, camas en los hospitales, que los servicios públicos son escasos, caros e inadecuados, etc., no podemos menos que preocuparnos seriamente por esta cuestión, pues es sabido su importancia biológica para el individuo, y siempre los problemas más acuciantes, más directos, del ser humano, han debido resolverse con prioridad.

Como dice René Sand en su "Economía Humana", tratado acerca de los factores no económicos de la economía, valga la expresión, vale decir, los determinantes sociales del desarrollo, el alojamiento ejerce una profunda influencia sobre la salud individual, la vida familiar, la educación general y el porvenir de los hombres. Para crear en una ciudad una dotación adecuada de viviendas, debe, tal vez, reformularse toda la política económica que rige a la misma, a fin de possibilitar, tanto la producción de las mismas, como el acceso de quienes más las necesitan, a su posesión. Las necesidades actua-

CUADRO 21 (Cont.)

Categorías de las viviendas que se necesitan	1960		1965		1970		1975	
	Urbanas	Rurales	Urbanas	Rurales	Urbanas	Rurales	Urbanas	Rurales
I. Población	3,00	4,24	4,00	4,570	5,20	5,23	7,00	5,60
II. Déficit	1,23	4,90	1,23	4,900	1,23	4,90	1,23	4,90
III. Sustituc.								
A. 30-20 añ.	1,630	7,400	1,63	7,40	1,63	7,40	1,63	7,40
B. 50 años	0,994	3,010	0,994	3,01	0,994	3,01	0,994	3,01
C. 100 años	0,497	1,505	0,497	1,505	0,497	1,505	0,497	1,505
Total								
A.	5,560	16,540	6,860	16,870	8,060	17,530	9,380	17,900
B.	5,224	12,150	6,224	12,480	7,424	13,140	9,224	13,510
C.	4,727	10,645	5,727	10,975	6,927	11,635	8,709	12,005

Tasa por cada 1.000 habit. en 1965

	<u>Urbanos</u>	<u>Rurales</u>	<u>Totales</u>
A.	13,6	9,5	10,4
B.	12,3	7,0	8,2
C.	11,3	6,2	7,3

La situación no es mucho mejor en el mundo más desarrollado. Un trabajo de las Naciones Unidas revela el grado de equipamiento de las viviendas europeas:



CUADRO 22Porcentaje de viviendas que cuentan con:

<u>País y fecha a que se refieren los datos</u>	<u>Abastec. interior de agua p/tuber.</u>	<u>Cas</u>	<u>Electric.</u>	<u>Baño</u>	<u>Inodoro con agua corr.</u>
<u>Europa Occidental</u>					
Austria(1961)	63,6	35,2	98,3	29,6	...
Bélgica(1947)	48,4	...	95,4	8,4	...
Francia(1962)	58,4	66,1	93,0	10,4	86,5
País.Baj(1956)	...	70,5	98,1	26,8	67,5
Rep.Federal de Alea.(1960)	96,7	48,5	99,4	51,9	75,3
Suiza (1950)	...	...	...	...	...
<u>Europa septentrional</u>					
Dinamarca(1960)	88,2	80,2	98,4	39,4	73,6
Finlandia(1960)	47,1	...	88,6	15,7	35,4
Irlanda(1961)	...	...	83,0	33,2	...
Islandia(1950)	...	...	89,2	49,8	78,1
Noruega(1960)	...	...	...	45,2	57,9
R.Unido(1951)	94,5	...	...	62,4	92,3
<u>Europa meridional</u>					
España(1950)	34,2	5,3	80,5	9,2	...
Grecia(1951)	12,1	...	28,7	2,7	...
Italia(1951)	35,1	14,6	80,9	10,4	40,5
Portugal(1960)	28,9	...	40,5	18,6	23,2
Yugoslavia(1954)	...	...	...	...	...
<u>Europa oriental</u>					
Alemania Oriental(1961)	96,7	48,5	99,4	51,9	75,3
Bulgaria(1956)	...	...	...	...	...
Checoslovaquia (1961)	49,1	19,7	97,3	33,3	39,5
Polonia (1960)	...	...	...	...	...

4. Problemas económicos y sociales: El espacio urbano es un espacio social complejo y heterogéneo, formado por una multiplicidad de grupos secundarios (grupos locales o de vecindad, asociaciones personales). Una aglomeración urbana está compuesta de barrios y sub-barrios, cada uno dotado de su centro (sub-centros de la urbe) y poseyendo ciertos límites más o menos difusos en su periferia natural.

Así como muchos urbanistas no pararon mientes en la existencia de estos núcleos primordiales naturales de toda urbe, que son los barrios, y proyectaron ciudades grandes o pequeñas (Le Corbusier o Howard) como unidades, en las últimas décadas ha cundido la preocupación entre los especialistas por atender a una realidad innegable, e, incluso, impulsarla, a través ahora de las llamadas "unidades vecinales", especie de sucedáneos de laboratorio de los viejos barrios naturales.

Mumford ha elaborado sobre el particular, páginas de admirable riqueza. Así como nos informa que las palabras inglesa "quarter" o francesa "quartier" implican el reconocimiento de la existencia, en la urbe medieval, de, generalmente, cuatro barrios, consistentes, cada uno con sus murallas laterales, sus iglesias, talleres y mercados (En Florencia había seis barrios y cada uno elegía dos cónsules para participar en el gobierno de la ciudad), y el sentimiento de pertenencia y participación política que tornaba, para cada vecino, su barrio en "patria" (y la ciudad en "patria grande"), también nos revela el profundo sentimiento de integración barrial existente en el habitante de ciudades tradicionales con sectores identificables, v.g., el parisino respecto de su "arrondissement" o "quartier" particular.

El barrio se compone de gentes que forman parte de él por el solo hecho de la contigüidad espacial de sus viviendas. La adyacencia genera vínculos de cooperación, así como la obligatoriedad de actitudes encuadradas en las normas que

rales consuetudinarias. En las urbes en constante renovación, ese sentido de composición ha ido perdiéndose como consecuencia de factores tales como la constante itineración de los habitantes de los barrios, obligados a ganar su sustento en la "city" (con lo que los barrios interiores apenas pasan a convertirse en "suburbios internos" de la metrópoli, y sus habitantes, en "commuter's de colectivo en lugar de ferrocarril), la apertura de avenidas interiores para favorecer la circulación; la transformación de diversos sectores barriales, particularmente los ubicados sobre tales ejes de tránsito, en sub-centros comerciales, debilitándose en consecuencia la mera convivencia "civil", digamos; etc.

El tratamiento de los barrios, o de sus sustitutos, las unidades de vecindario, como conjuntos más o menos integrados, componentes a su vez del gran conjunto que es la ciudad, ha tenido en su germen, una preocupación similar a la que aparejó la fundación de ciudades-satélites: se procuró dotar a determinados sectores de la ciudad, de todo el equipamiento preciso para una radicación afianzada de sus habitantes, al par que un sentido de colaboración cívica de ellos, y entre ellos, El aspecto económico quedaba cubierto con el afloramiento de centros comerciales (sub-centros) y de recreación dotados de todos los productos y servicios requeridos para la vida cotidiana, de modo de paliar la itineración (en este caso, la obligada por el aprovisionamiento y el esparcimiento) y con ello rebajar el ritmo de la congestión del centro urbano. (Como economistas, a su vez, puede interesarnos mucho el proceso, pues se presta a planeamiento de pequeñas agrupaciones urbanas, a estudios de mercado para localización comercial, incluso al planeamiento de parques industriales que, lógicamente, requieren núcleos urbanos contiguos, como receptáculo de mano de obra y primer mercado de demanda).

Charles Horton Cooley puntualizó que la dicotomía que los autores alemanes (Tönnies) hacen entre "gemeinschaft" y "gesellschaft" (comunidad y sociedad), puede aplicarse, respectivamente

al barrio, grupo primario y fundamental, y a la ciudad. Clarence Perry procuró, mediante los "unidades de vecindario", la creación de núcleos barriales en las ciudades, elaborados sobre la base de la satisfacción de necesidades domésticas inmediatas, con una dimensión tal que permitiese la subsistencia de una escuela elemental (5.000 a 10.000 habitantes, según diversos especialistas), y donde nada estuviese más lejos que media milla (cuatro cuadras a la redonda). Algunos suburbios planificados recogieron la iniciativa, agrupándose en torno a centros comerciales y a equipamientos sociales que les dotaran de relativa autonomía, al menos en las necesidades de todos los días. - Raymond Unwin también remarcaba, hacia 1920, que "la apropiada distribución de las partes de la ciudad y la clara definición de sus diversas áreas servirá en gran parte para asegurar a una ciudad - en crecimiento la mejor localización de la vida". Stein y Wright implantaron en sus planeamientos de Sunnyside Gardens (Long Island) y de Radburn, un barrio en el que los campos de entretenimiento, los espacios abiertos y los lugares de reunión fueron tratados - como parte integrante del desarrollo habitacional. -

Como dice Mumford, "todo esto no indica que sea el barrio en realidad una unidad completa y que contenga en sí todo lo que necesita, ni que idealmente deba serlo, pues ninguna organización social, desde la familia hasta el Estado, es completa ni incluye todo lo apetecible". Agreguemos que tampoco una ciudad lo tiene todo, de ahí la necesidad humana universal de intercambio. - Y resata el mismo autor: "El barrio es un hecho social; existe en forma incipiente aún cuando no esté articulado debidamente en el plano de la ciudad ni proporcione las instituciones que en la actualidad necesita la comunidad doméstica. En cambio, mediante el consciente diseño y provisión, el barrio puede llegar a ser un órgano esencial de la ciudad bien integrada. -"

5) Problemas de estética: Como afirma Bardet, la misión de las ciudades no consiste solamente en disponer los hombres codo con codo -

en un espacio social de tres dimensiones, sino además en yuxtaponerlos en el tiempo. La ciudad es la más grande obra de arte colectivo, está hecha por el hombre para el hombre.- Por ende, así como no deben descuidarse aspectos que hacen a la convivencia social, a la participación política, a la satisfacción psicológica de los individuos, tampoco debe dejarse de lado el aporte de siglos de manifestación estética por parte de individuos dotados. De tal suerte, la composición armónica, la agrupación orgánica, la apelación de la belleza en la ejecución y distribución de llenos y vacíos urbanos, es un factor más de progreso para la urbe, satisfacción para sus habitantes, identificación de una imagen de la ciudad que una a los propios y sea maravilla de extraños. Además, los urbanistas sostienen que tal organicidad y estética permitirá una mejor utilización del espacio libre, una economía general de la circulación y el renacer del sentimiento comunal. Como se ve, factores de densa importancia económica y política.-

6) Problemas intelectuales y espirituales: Como asevera Bardet, "la estructura moral, original y fundamental del hombre, está hecha para sociedades simples y cerradas, para pequeños grupos. En las multitudes, en las grandes concentraciones, el hombre está atomizado, herido de impotencia, de aislamiento, de desarraigo". La magnitud de la ciudad le abruma, como remarca Kandle. Hemos visto recién que la institución del barrio o unidad vecinal, puede significar una clara solución a éste problema.-

Y aquellos problemas de tipo económico, social, espiritual, que obligan a pensar en la recreación y mantenimiento de los Barrios, no terminan allí, Están fundamentados por el viejo problema de la dimensión óptima de la ciudad, aquella que sabiamente Aristóteles comparaba a un navío, y que no debía ser muy chica ni muy grande para permitir su mejor manejo y control (incluso disenta con la exigua cifra de 5.040 habitantes de la útpica ciudad platónica, pero tampoco admitía cifras excesivamente mayores). Es que la complejidad tecnológica actual ha tornado sumamente costosa el inconveniente a la f metrópoli, y esto es un nuevo argumento a la -

tesis de metrópolis regionales de recambio, sostenida por tantos especialistas (un geógrafo como Daus, un sociólogo como Rodvyn, un economista como Ferroux, un urbanista como Bardet) Sharp refirió, hace varias décadas, que el costo de una ciudad estadounidense en servicios de sanidad y entretenimiento, variaba de medio dólar - cuando aquélla no tenía más de 30 a 50.000 habitantes, hasta un dólar y medio (el triple) cuando pasaba del 1.000.000 de habitantes, por persona. Además del costo de los servicios, de la pérdida del sentido de integración, de la anomia, se crean otros problemas Sharp, menciona dos: el caso del "pool" de mano de obra, que en una ciudad grande se permite continuos cambios intersectoriales o inter-empresas, complicando y encareciendo el costo de tal factor; y el problema alimentario, donde la mayor extensión de la ciudad obliga a elevados gastos de transporte, retardos de suministro, - deficiencias de calidad. Así, calcula que una ciudad de 50.000 habitantes requiere 1.200 has. de terreno agrícola, siendo por ende el tamaño ideal el de la ciudad de 400.000 habitantes, suponiendo una densidad de 10 personas por Ha. y una distancia del centro - a la campiña de no más de 1,5 km. de radio. Curiosamente, Boudeville entiende que las ciudades de mayor porvenir son las que tienen entre 300.000 y 500.000 habitantes.-

De tal suerte, el urbanismo en acción ha compuesto un esquema de realizaciones tales como:

- a) la creación de ciudades "ex-nihilo" (Randle): Chandigarh, Brasilia, Letchwort, etc.-
- b) la renovación urbana: transformación radical de sectores, mediante la política de tierra arrasada, y con secuentes reconstrucción (preconizada por Le Corbusier se aplicó recientemente en París, en "La Défense", por ejemplo).-
- c) la regulación: casi todas las ciudades han asumido - Planes Reguladores, que procuran el ordenamiento territorial de la urbe y su región. Entre

sus recaudos, son parte sustancial: la zonificación o distribución de funciones urbanas dominantes, por sectores (zonas residenciales de alta densidad, sin hacinamiento, zonas comerciales, áreas industriales, el llamado CBD ó Central Business District, cinturones verdes) el ordenamiento de la circulación, etc.-

- d) la descentralización: creación o reactivación de "unidades vecinales", o experimentos como el de - Lucio Costa: la supermanzana (4 manzanas, en Brasilia).-

Particularmente basadas tales realizaciones en el Planeamiento, cuyas etapas, según la síntesis de Auzelle (138), son:

- 1) Estudios preliminares: a) la región (estudio geográfico, económico y social).-
(Diagnóstico)
- b) la aglomeración (formación historia, estructura, demografía, administración).-
- c) el lugar (topografía, geología, pedología, climatología)
- d) la edificación (características, insalubridad, gran propiedad territorial).-
- e) servicios públicos y redes (vialidad, agua, gas, electricidad, alcantarillado).-
- f) funciones de la aglomeración (la vivienda y organización de la vida colectiva, servicios comunes y públicos, las actividades comerciales, industriales, rurales, organiza-

ción de la producción y condiciones de trabajo; los espacios urbanos no edificados, las comunicaciones y el estudio de la circulación).-

2) Elaboración del Plan

- Director:
- a) delimitación de la zonificación (zonas residenciales, con límites de barrios, zonas indust., rurales, etc.)
 - b) ocupación del suelo y distribución de la población (densidad de vivienda y construcción), reconstitución parcelaria).
 - c) reservas territoriales (serv. p_{úb.}, espacios no edificados, libres, arbolados, o verdes).
 - d) red de circulación y vías de comunicación.
 - e) reglamento de construcción y proyecto de programa de planeamiento.-

3) El legajo reglamentario:

- a) plan director de organización
- b) programa de planeamiento
- c) proyectos de conducción de agua y saneamiento.
- d) destinación de los trabajos y orden de urgencia en las realizaciones.

Bardet agrega las connotaciones de difusión y educación popular respecto de dicho planeamiento, para asegurar su cognoscibilidad, aceptación y la colaboración necesaria.-

Nosotros agregaríamos que, puestos en el terreno de los planificadores, revisten importancia como trabajos que pueden ser cumplidos por economistas, los atinentes al análisis económi-

co de la región, la demografía de la aglomeración los costos actuales de las tierras, viviendas y de la red de transportes y comunicaciones, el análisis de funciones de la ciudad, la estructura de su base económica, el deslinde del multiplicador de su actividad para apreciar la conveniencia de innovar en determinados sectores, o fortalecer otros, el análisis de alternativas sobre costos de servicios públicos, incluyendo la eventual atribución al poder constituido de la propiedad de tierras para viviendas e incluso de su construcción, el análisis de la base fiscal de la aglomeración y las recomendaciones de su modificación, particularmente para asegurar la concurrencia de los habitantes suburbanos al mantenimiento de los servicios que utilizan para su desplazamiento pendular, etc. Vale decir, no se nos escapa que, configurando un Planeamiento Urbano con elementos primordialmente arquitectónicos y técnicos, puede permanecer lo suficientemente ajeno a la realidad económica y financiera como para tornarlo impracticable o inconveniente.-

Antes de pasar al análisis de realizaciones en diversos centros urbanos del mundo y de nuestro país, es interesante y refuerza las ideas señaladas a lo largo de este trabajo, acudir a las expresiones de Gastón Bardet, el genial urbanista francés. Este insiste que existe una limitación biológica efectiva a la excesiva concentración urbana, y que más allá de un óptimo de 10.000 familias, la aglomeración deja de ser un medio biológicamente sano. De tal modo, analiza una jerarquía de niveles alternativos, donde inserta: (En los horizontales, la relevancia es análoga).-

- 1) el caserío, la casa colectiva.
- 2) el pueblo rural, el suburbio orgánico, la micro-comarca.-
- 3) el pueblo-centro, la parroquia, el barrio orgánico, la unidad residencial.

- 4) la ciudad, la comarca rural, el distrito.
- 5) la metrópoli regional, el departamento.
- 6) la capital, la región.

Bardet preconiza la descentralización, a fin de obtener un equilibrio regional. La creación de nuevos núcleos, tales como los pueblos-centro, las comarcas (unidades de equipamiento rural, establecidas a lo largo de las rutas-ejes de intercambio, interesante aplicación práctica de la idea de creación de polos de desarrollo regionales, que, como se ve, también pueden ser agrícolas), las ciudades de productores (zonas industriales diversificadas, con 10.000 familias) o bien los reagrupamientos industriales (polos de determinada industria o sector manufacturero, - esta concentración se explica en el caso de industrias pesadas).-

De tal suerte, el esquema nacional de planeamiento estaría fundamentado en tres niveles: la microcomarca, la comarca (la agrupación de comarcas alrededor de una gran ciudad engendra la región. Si esa ciudad es marginal, se trata de una capital regional, por ejemplo Lyon, o Rosario), y la región. Y la primera tarea del urbanista, según Bardet, es establecer la "topografía social" del ente que trata, para subdividirlo en etapas locales, cada una con su representación. Curioso anhelo de urbanismo corporativo, que, ante el desquicio de largas décadas de liberalismo, parece constituir la base de un recuento, en otra escala, unidos de la tecnología moderna, con el viejo sueño de la ciudad de los hombres, aglutinada y cooperadora como en el Medioevo. Nueva aplicación del criterio hegeliano del devenir (tesis-antítesis-síntesis), esta vez referido a la historia urbana.-

CAPITULO 101

REALIZACIONES PRINCIPALES EN MATERIA DE PLANEAMIENTO URBANO

Hoy en día se practican ya las técnicas de planeamiento urbano y regional en diversos países del orbe, con mayor o menor fortuna y dedicación. Lo importante es la conciencia adquirida en lugares distantes (tanto físicamente como en materia de avance cultural o desarrollo económico) de la necesidad de organizar cuidadosamente el crecimiento y diversificación de las principales áreas urbanas de un país a fin de colaborar en su desarrollo ordenado y evitar los tremendos inconvenientes de la multiplicación sin freno de problemas propios de un proceso no controlado (despoblación del campo, congestión en la metrópoli, deterioro del hábitat, etc.).-

Como acercamiento lógico al tratamiento de la principal ciudad de nuestro país (Buenos Aires), concebida, claro está, como región (Región Metropolitana, como la ha definido su Plan Regulador), resulta conveniente enterarse, siquiera sea someramente, de los problemas y realizaciones incurridos en las principales áreas metropolitanas del mundo, tales como Londres, París, Nueva York, -Tokyo, Moscú (distintos en algunos casos por su distinta tradición o por los principios políticos que guían su actual desarrollo), así como las características especialísimas de áreas como el Randstad holandés y Estocolmo.-

Comenzaremos con la principal región metropolitana del país pionero en el planeamiento urbano: Gran Bretaña.- Seguimos en estos breves apuntes las obras, mencionadas en la bibliografía, de Peter Hall (154), (principalmente), Chinitz (155), Sidenbladh (156), Boudeville Cassinello Pérez (161), Wolman, (157), Dyckman (158), -Abrams (159), Glasoe (160) y Pastor.-

LONDRES: En 1965 quedó definida en gran parte la región metropolitana correspondiente, al par que, por un acto político, integrada, a los efectos de su futuro desenvolvimiento, bajo la autoridad de un-

Fig. 149 - Región Londinense (Greater London)

(fuente: Peter Hall, Las grandes ciudades)

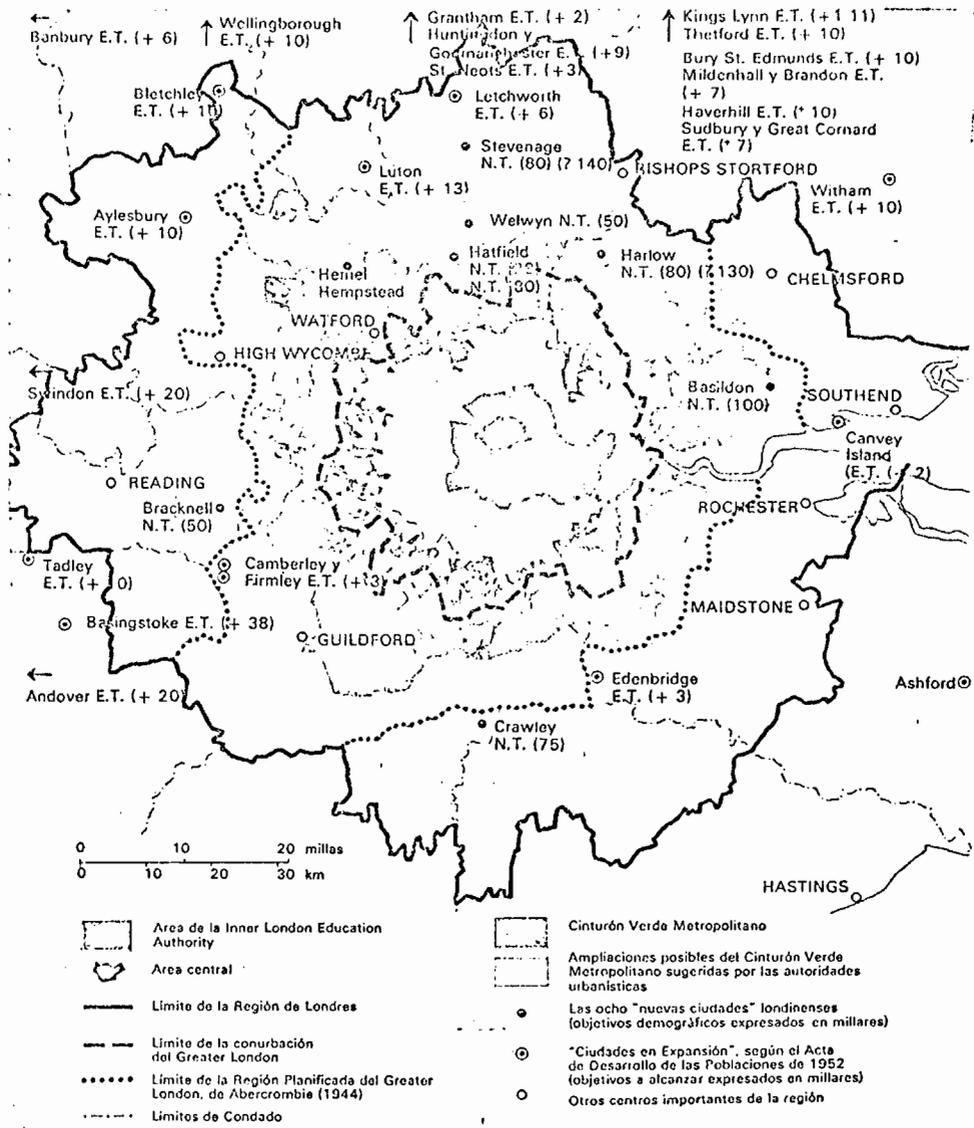
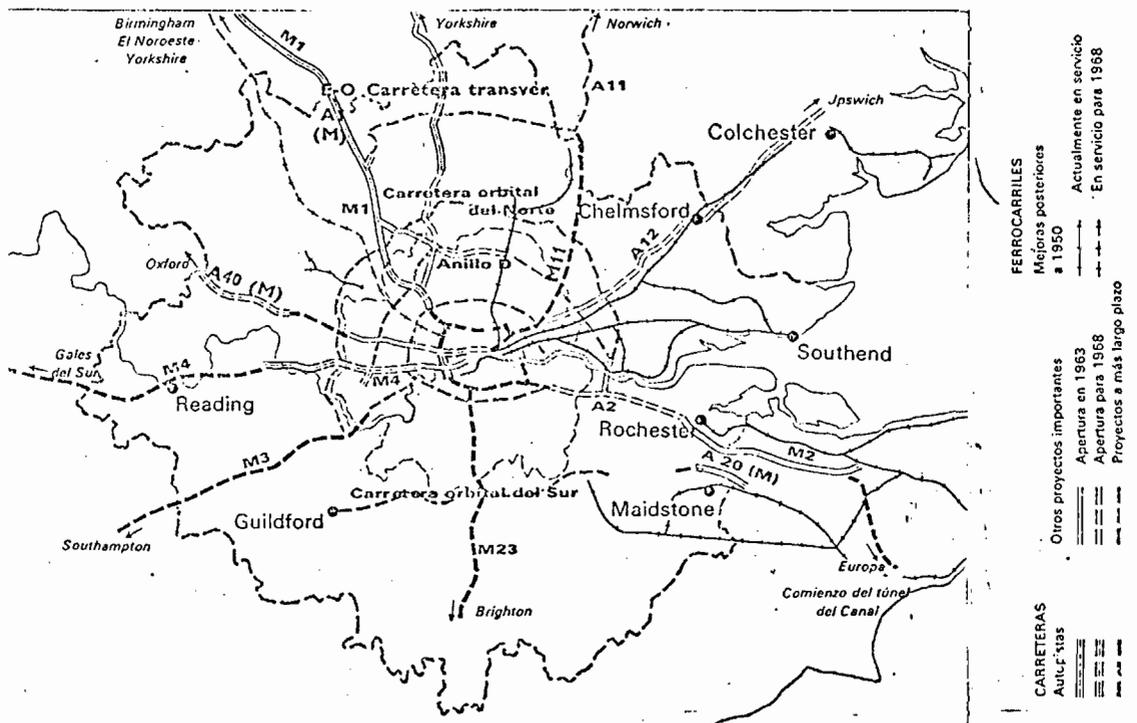


Fig.150 - Mejoras en los transportes de Londres (fuente: Hall, op.cit)



organismo unificado: el Great London Council, quien administra la conurbación constituida por la "City" y 32 departamentos municipales. Se trata de un conjunto físico de 620 millas cuadradas extendido en un radio de 12 a 15 millas de Charing Cross, en plena "City", con una población de 7.990.161 habitantes en 1961. No obstante, allí no termina la región, la que, en realidad, está configurada en un ámbito bastante más extenso, si tenemos en cuenta que, fuera de los límites del Greater London, los que coinciden con el famoso "cinturón verde" de Abercrombie, existen zonas urbanizadas cuya población halla sus puestos de trabajo en la conurbación. Por toda, la región se integra así:

- a) Centro ó "City": 15 km². y 300.000 habitantes, más 1.400.000 empleos para los residentes en las áreas circundantes.-
- b) Anillo interior: 175 km². y 2.900.000 habitantes, con un radio de 5 millas desde Charing Cross.- (7,5 km.)
- v) Anillo suburbano: 750 km². y 4.800.000 habitantes, radio - 15 millas de la City (23 km.). Se trata de suburbios dispersos.-

Hasta aquí, el Greater London, y anexo:

- d) Cinturón verde: 1.000 km². y ausencia de población.-
- e) Anillo exterior: las ciudades satélites de la conurbación - de Londres, que incluye "ciudades nuevas" (ocho, determinadas por los planes de ordenamiento de la región) como Hemel Hempstead, Welwyn, Hatfield, Harlow, Basildon, Crawley, Stevenage y Bracknell, y "ciudades en expansión": Aylesbury, Bletchsey, Luton, Letchworth, Canvey Island, Edenbridge, Canbegley, Piraley, inclusive unas pocas absolutamente exteriores a la región así configurada, aunque cercanas a sus límites: Wirtham, Ashford, Basingstoke, Tadley.- Este anillo exterior posee una superficie de unos 2.480 km²., y está habitado por 4.500.000 personas.- En conjunto, toda la extensión así mencionada, constituye el llamado "London Planning Region", con 4.412 millas cuadradas, que se extiende hasta 40 millas (unos

60 kms. aproximadamente) desde Charing Cross, y que posee una población de 12.465.941 habitantes (censo de 1951).-

El mapa siguiente permite ilustrar más adecuadamente lo expuesto: ¿Cuáles son los problemas de esta gigantesca conurbación? En primer lugar, la tremenda congestión del área central, motivado por volúmenes progresivamente incrementados de tránsito; un sistema de calles antiguo y por lo tanto sumamente inadecuado para la actual circulación de vehículos; la tremenda aglomeración de personas en calles y negocios diversos, particularmente en aquellos dedicados al expendio de comestibles de consumo "in situ", lo que, en cierta medida, puede configurarse como uno de los resultados del desarrollo económico: más tiempo libre, con posibilidades y apetencias de consumos extra-hogarosos; y además los inconvenientes relacionados con la necesaria admisión de una importante población de extra-radio con fines laborales: la insuficiencia creciente de trenes suburbanos, que provoca el embotellamiento del tránsito en las "horas punta" (esto también tiene que ver con la desdichada organización occidental del trabajo a horas similares en la mayor parte de los oficios terciarias, probablemente residuo inevitable del necesario contacto entre decisores y ejecutores del mismo, en diversos empleos y empresas entre sí. De todos modos, constituye el principal factor de subutilización y sobreutilización - aunadas, según las horas, del parque de vehículos públicos, lo que acelera, su desgaste y aumenta sus costos de funcionamiento); la tremenda molestia y restricción del tiempo libre que los viajes pendulares suponen para sus realizadores (los "commuter's"), al par que la penosa situación de abandono durante la mayor parte del día de la esposa suburbana...

El intenso crecimiento de las oficinas y lugares de desempeño de actividades terciarias ha sido característica lógica del progreso del área central en las últimas décadas. No solamente más oficinas, sino con mayor espacio promedio para cada una.-

En esta "city" congestionada y ruidosa, las modificaciones, para bien o para mal, de su apariencia externa, son debidas a nuevas construcciones privadas, que buscan en raudas estilizaciones verticales, hallar nuevos espacios para albergar sus actividades operativas. Naturalmente, ello contribuye a acrecentar la congestión, el ruido, los problemas. En 1963, el informe "Traffic in Towns" del urbanista Colin Buchanan, pretendió definir un nivel ó módulo, para cualquier calle o red de calles, en términos de ruido, humo, peligros y dificultades generales. Dicho nivel - circunstanciado permitiría determinar automáticamente la cantidad de tránsito rodado que puede ser autorizado a circular por el sistema. El resultado de la investigación fue que, para el nivel que arrojaba el análisis de la "City" londinense, debía procederse a una reconstrucción total (que posibilitaría la adecuada racionalización futura del centro urbano). El economista Ch. Foster evaluó en 6.500 millones de libras tal tarea, naturalmente improba e inconveniente por su tremendo costo. La otra alternativa sería la de restringir el flujo de dicho tránsito, y sobre este particular se trabaja incesantemente, no sólo en Londres, sino también en otras capitales metropolitanas (en Enero de 1970 se anunció en Nueva York que se iniciaría la prohibición total de estacionamiento en el Midtown, especie de sector principal y más rico de la "city" neoyorquina. La imposibilidad de estacionamiento es una forma principalísima de desalentar la concurrencia de tránsito. En otros países, - Holanda o Suecia, v.g., se trazaron calles céntricas de circulación solamente peatonal. Una calle en Buenos Aires: Florida, a ciertas horas del día ofrece desde hace años la aplicación de tal sistema).

Pasando el centro urbano, el anillo exterior, densamente poblado (136 habitantes por acre), permite apreciar la existencia de fenómenos ya analizados en otras partes de este capítulo: el deterioro urbano, los subcentros urbanos, el proceso de ocupación subsiguiente en diversas áreas, etc. En este anillo, tradi-

cionalmente, ha existido una oposición económica entre el West y el East, zona rica, el East End, la zona pobre, más poblada y - menos atractiva. La guerra modificó en parte el esquema, debido a los intensos trabajos de reconstrucción del East End, que permitieron la creación de algo así como una verdadera "ciudad interior" de unos 3 km²., para 100.000 habitantes, contándose con terminar las obras hacia 1960. También se ha modificado la situación de la zona oeste, donde el proceso de "descongestión" propio de toda urbe en crecimiento, se trasuntó en la marcha de la población de - mayores recursos hacia el anillo suburbano, en tanto que sectores de menos poder económico (en gran medida, inmigrantes de antiguas posesiones inglesas, y no de raza blanca), han ido ocupando las - antiguas viviendas unifamiliares, hoy habitadas con una densidad mucho mayor, y en avanzado proceso de deterioro.- Este anillo interno constituye la lógica reserva para un incremento en extensión de la "city", pero, para permitir tal aplicación, lo mismo que para su renovación, aunque aquella no fuese la meta, debe apelarse, - como lo hace la autoridad de planeamiento londinense- a una política de incentivos y primas para lograr la descentralización poblacional. Curiosa similitud con las políticas de estímulo de la descentralización industrial, ya analizadas en el anterior capítulo sobre desarrollo regional, y es las que también ha sido pionera Gran Bretaña.-

Después de atravesar cinco a siete millas desde el - centro de Londres, según sea la dirección elegida, se pasa bruscamente del anillo interior edificado, a los suburbios dispersos, - construídos entre 1918 y 1930, con una densidad media de 12 a 14 habitantes por acre. No tan lejos físicamente como lo están en la práctica por la incesante del viaje en los ferrocarriles suburbanos (con paradas frecuentes, obligadas por la densa urbanización sobrevinida en círculo a las estaciones -lo que pasa en todas partes del mundo-; por ende lentos y sobrecargados de viajeros), o por

la red vial, antigua (35 a 40 años de construcción) y concebida para un tránsito mucho menos denso; estos suburbios han ido perdiendo continuamente población, al par que la ganan las ciudades del extra-radio.-

El plan de Sir Patrick Abercrombie (Greater London Plan, de 1944) consistió en lograr la disminución de la densidad poblacional en el interior de la conurbación, la protección de las necesidades de la misma mediante un "cinturón verde" y el afianzamiento de ocho ciudades satélites en los bordes de dicho cinturón. Desde entonces, innúmeras presiones procuraron el achicamiento de la franja parquizada para destinarla a nuevas construcciones residenciales o de esparcimiento, a lo que sistemáticamente se resiste la autoridad de planeamiento de la conurbación, consciente de la necesidad de mantener tal reservorio de aire puro para la población interior, como de asegurar así cierto grado de limitación a su incesante crecimiento, estimulado por el incremento constante de los negocios de la "City". Las ciudades satélites o nuevas ciudades están totalmente equipadas para actuar como "polos" alternativos de desarrollo urbano, y su distancia es de 30 a 50 km. - del centro de Londres, -con una población de 60 a 100.000 habitantes, mayor ya en algunos casos.-

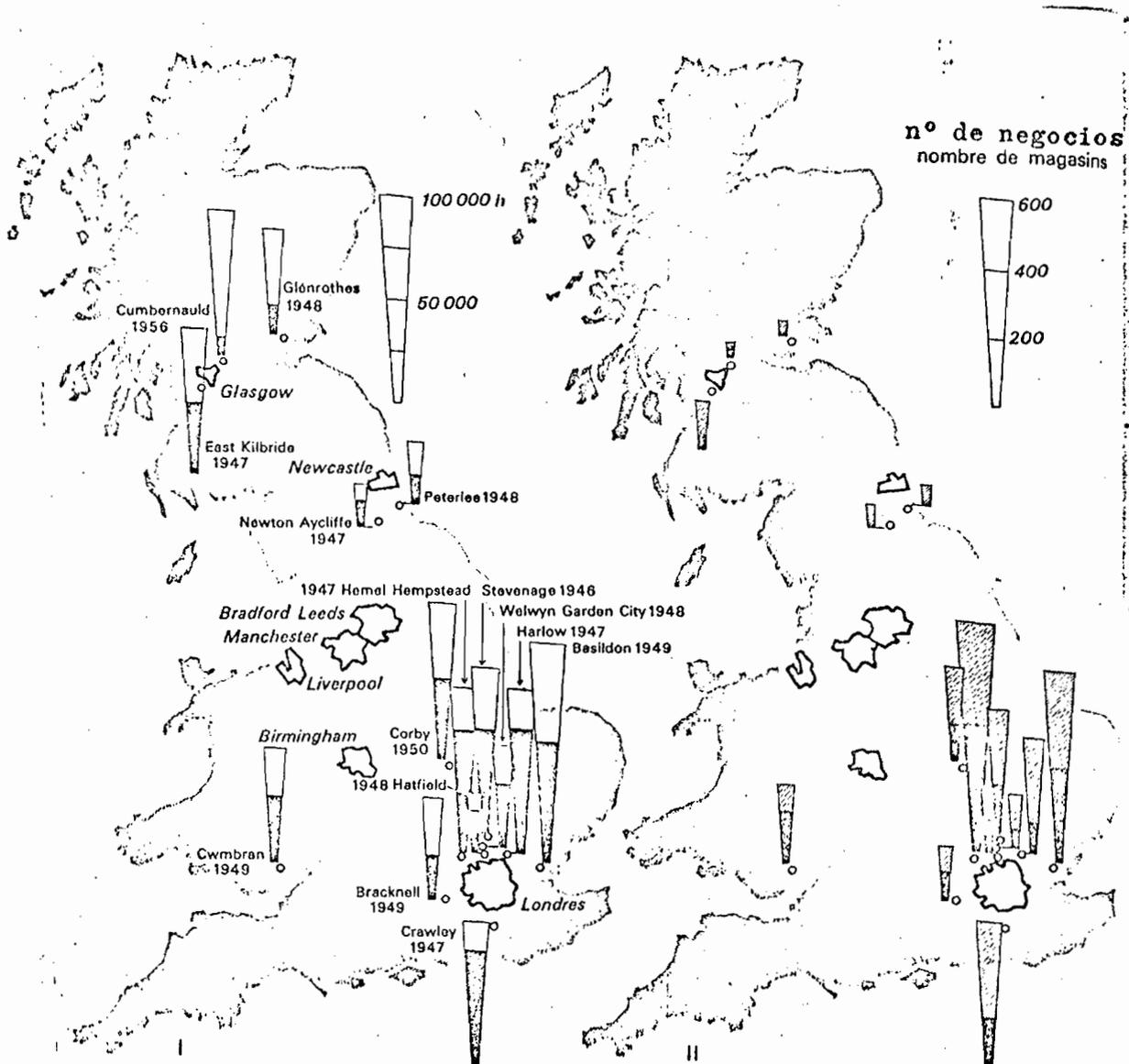
Estos planes fueron complementados por el South East Study de 1964, que proyecta la creación de tres nuevos polos de atracción en el sudeste de la región metropolitana, incluso excediendo ya sus límites actuales: 75 a 165 km. del centro de Londres, y se trata de las ciudades de Southampton, Newbury* y Bletchley, con poblaciones de 150 a 200.000 habitantes cada una. El éxito - logrado en las ciudades de Abercrombie estimula esta nueva iniciativa: en aquéllas se ha logrado una integración comunitaria total, al par que el hallazgo de oportunidades de trabajo en la propia ciudad para la casi totalidad de su población. Finalmente, diver-

Las mejoras en el transporte intra-regional procuran la mayor -
 fluidez del mismo, y el paulatino desplazamiento hacia afuera del
 centro y del anillo interior de la población urbana. El mapa si-
 guiente permite advertir la influencia de dichos cambios y mejo-
 ras en la circulación a media y larga distancia:

Pero subsiste el inconveniente principal de toda
 gran ciudad que además sea la capital de un país: la mayor parte
 de los empleos en la misma corresponde a actividades de servicios,
 o sea las que Colin Clark denominó terciarias, y éstas tienden por
 fuerza a radicarse en el centro de la urbe. Hay para ellas aún una
 vigencia integral de los principios de Weber sobre economías exter-
 nas de aglomeración: su relativo retraso en materia tecnológica -
 en relación a las actividades primarias y secundarias, obliga a -
 una mayor utilización de mano de obra, y a contactos "cara a cara"
 entre decisores y ejecutores principales, tanto a nivel de una es-
 presa, como en las relaciones inter-empresarias.- De tal suerte,
 Hall señala que, si el aumento de puestos de trabajo en la región
 de Londres fué de 520.000 en la década 1951/61 (incluso con dis-
 minución en el anillo interior), y se calcula de 550.000 para 1961/
 71, la progresividad del proceso motivará que el aumento de los -
 mismos en la década 1971/81 llegue hasta 600.000, y así sucesiva-
 mente, lo que permite apreciar la extrema necesidad de seguir a-
 plicando métodos de racionalización, descongestión y creación de
 oportunidades exteriores en la región. No obstante, se esperaba -
 que, de los 1.150.000 nuevos empleos entre 1961 y 1981, unos 750.
 000 se dieran en el anillo exterior (las ciudades satélites), y -
 solo 170.000 en el centro, contra la cifra de 300.000 y 150.000
 respectivamente, habida entre 1951 y 1961, lo que supone una clara
 progresividad para la zona exterior y una restricción proporcional
 para la "City". Pero ésta aún aumenta... sin que le quede más es-
 pacio.-

Entre las nuevas ciudades planeadas y en ejecución

Fig. 151 a- Desarrollo de las nuevas ciudades inglesas después de su creación en 1963 (evolución no correlativa de la población, el equipamiento industrial y el desarrollo terciario) (fuente: J.Labasse, l'organisation de l'espace.-)



- I población prevista /población en 1963
- II creación de nuevos negocios minoristas/comercios orig.
- III nuevos empleos industriales/empleos originales(ind.)
- IV creación de empresas no industriales.-

Fig. 151 b- (continuación de fig. 151 a)

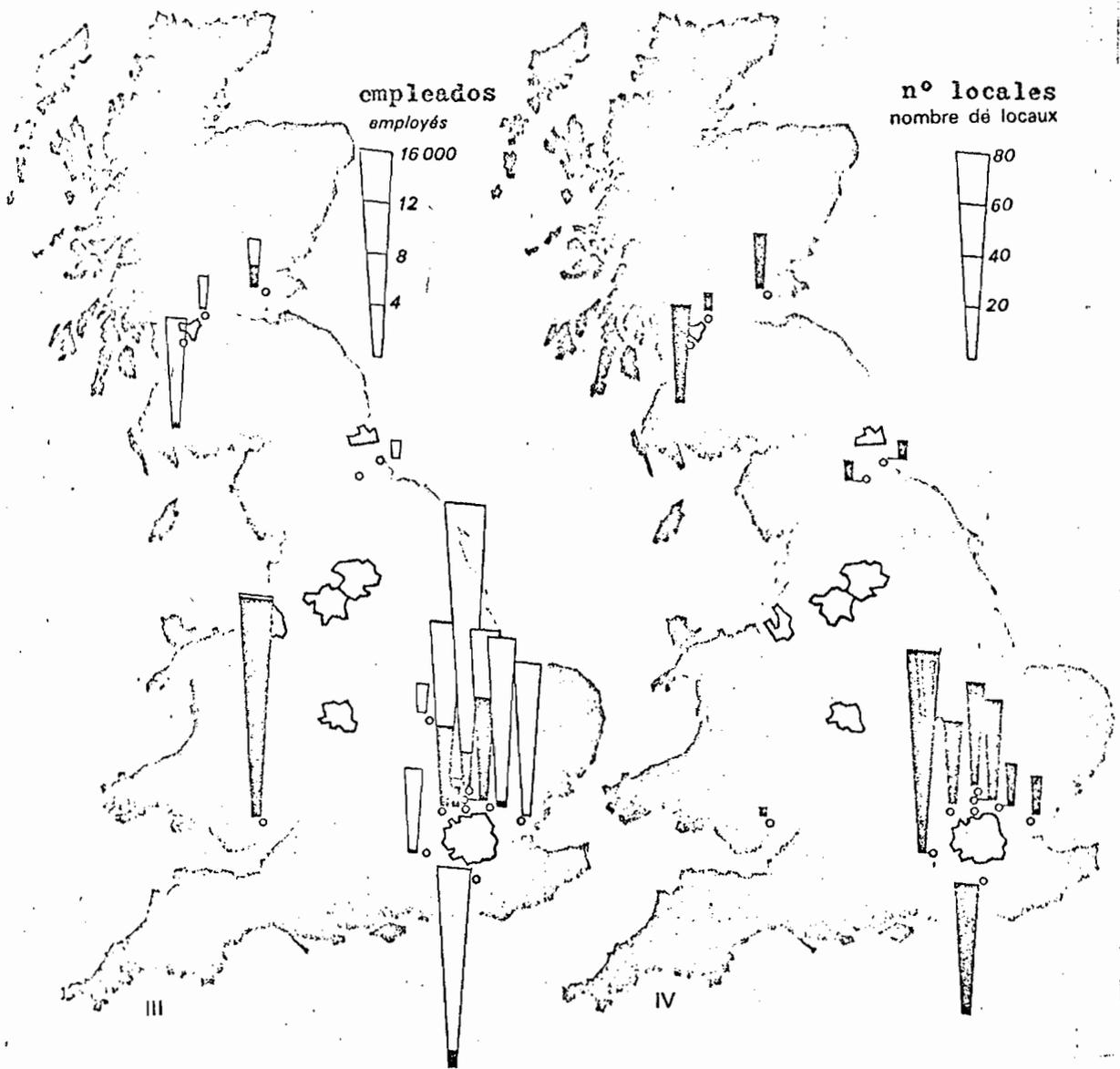
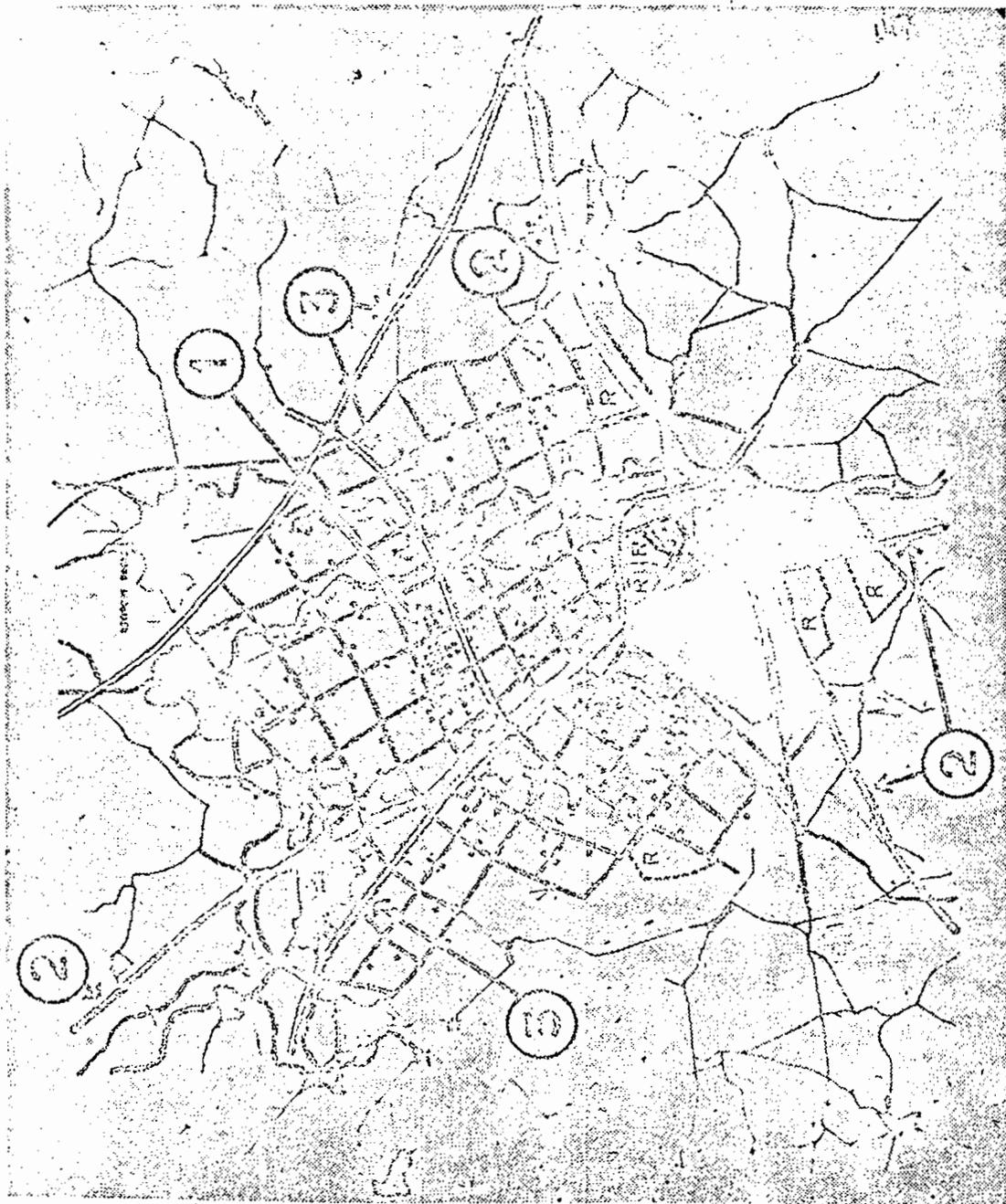


Fig. 152 - Esquema de la proyectada ciudad de "Milton Keynes"
(fuente: La Nación, febrero 1970).-



Esquema de la proyectada ciudad de Milton Keynes: 1) Centro de la nueva ciudad; 2) Ferrocarril; 3) Autopistas; 4) Reservadas; R) Reservadas.
Las áreas oscuras corresponden a ciudades y aldeas existentes, y las grisadas, a zonas residenciales.

alrededor de Londres (ya se han construido una veintena), resulta interesante el caso de Milton-Kynes, aldea así llamada como homenaje a dos glorias nacionales (en el campo poético y en el de la economía), ubicada a 80 km. de la capital británica, y que está proyectada para alcanzar, hacia el año 2.000, una estructura susceptible de albergar cómodamente a un cuarto de millón de personas. Posee buenas comunicaciones con Londres, y en forma directa hacia otras regiones del país, en sus cercanías se encuentran emplazados importantes institutos tecnológicos y universitarios, y se la está preparando, según los proyectos de la corporación responsable del planeamiento de la ciudad y sus consultores, para brindar todas las comodidades que requiera el hombre y la familia del año 2.000. La densidad será baja, casas de no más de dos plantas, y unas 16 por ha., la circulación sumamente ágil, mediante la aplicación de un plan de autopistas que cubre con algo así como una "parrilla" la ciudad (una de otras separadas 1 km.), se ha planificado la elección de emplazamientos culturales y de esparcimiento, así como la futura dotación de servicios y actividades mercantiles que constituyan el quehacer de la ciudad. Los hitos de la planificación son: oportunidad, flexibilidad, movilidad, accesibilidad, equilibrio entre desarrollo físico y desarrollo social, buena calidad del ambiente ciudadano general, conciencia pública y sentido de participación, uso efectivo de los recursos.-

PAÍSES: La "Región Parisienne" se extiende, según sea la dirección que se tome, entre 60 y 90 km. de Notre Dame, abarca los departamentos del Sena, Sena et Oise, Sena et Marne, así como parte del Oise (cinco cantones), con una extensión de 13.000 km². y una población de unos 6.500.000 habitantes en 1962: el 16,5 % de la población francesa en menos del 3% de su territorio. Además de su predominio humano, la conurbación exhibe suma voracidad para afianzar continuamente el mismo: entre 1954 y 1962 ganó 1.100.000 habitantes, o sea el 32% del incremento poblacional francés total,

Fig. 153 - La región de París (fuente: P.Hall, op.cit.).-

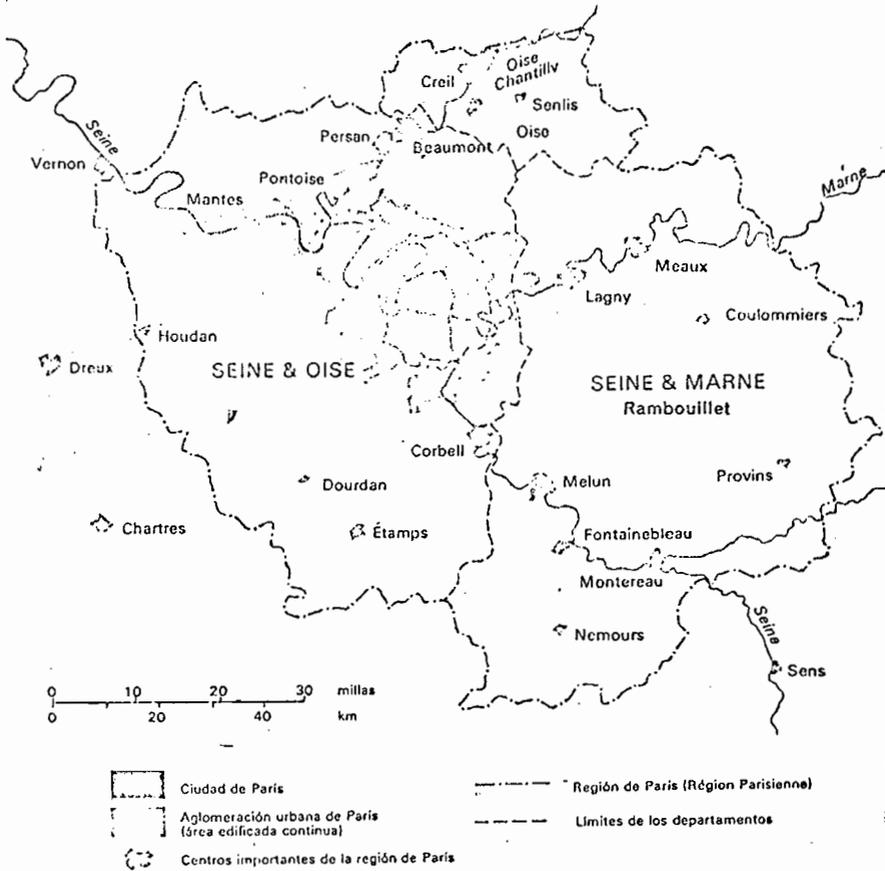
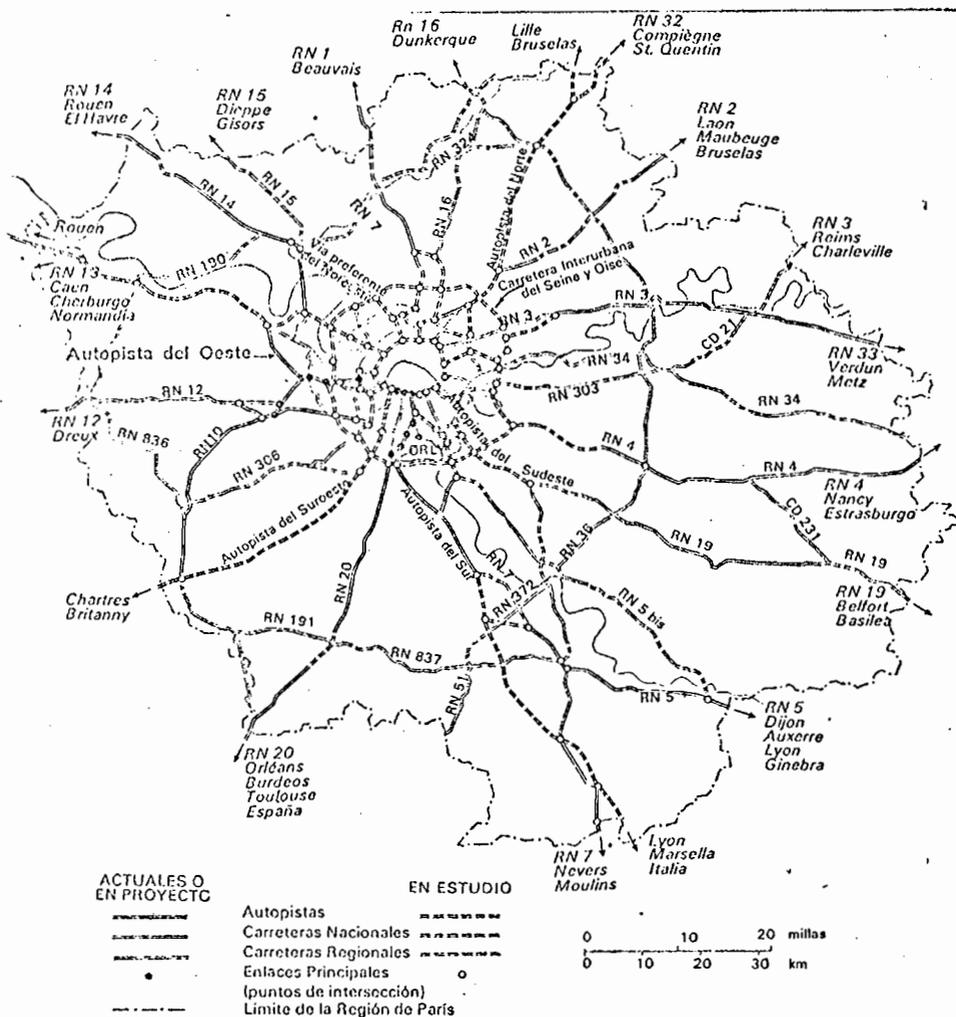


Fig. 154 - Plan PADOG: futuros medios de comunicación en París (fuente: P.Hall, op.cit.).-



y de dicho cupo, la mayor parte (650.000) no obedeció al lógico incremento vegetativo, sino a la migración interna: irradiación centrípeta de toda metrópoli.-

En el transcurso de este análisis, notaremos varias similitudes entre el caso francés y el de nuestro país (países de base agrícola de zona templada, notoria disparidad regional entre la metrópoli y el resto de la nación, así como también entre aquella y los centros urbanos secundarios, etc.), de las que una más está constituida por la configuración de la respectiva región metropolitana. En París (como en Buenos Aires), no hay cinturones verdes, incluso los pulmones urbanos prácticamente rígidos en un par de amplias extensiones parquizadas (el Bosque de Bolonia y el Bosque de Vincennes en París, como en nuestro Palermo y la zona costera Norte en Buenos Aires), y las áreas en que se divide la metrópoli son sólo tres: en este caso la ciudad interior, los suburbios exteriores y el resto del área regional.-

La ciudad interior es el París de 1960, y sus límites son las antiguas puertas de murallas: Porte des Lilas, Porte de la Villette, Porte de Versailles, Porte d'Orléans, etc.- Tiene 2.970.091 habitantes (censo de 1962), en 105 km²., o sea con una densidad de 114 habitantes por km²., dividiéndose en veinte "arrondissements": del primero al décimo constituyen la zona céntrica y más rica de la ciudad, los otros diez, periféricos, representan el anillo interior similar al londinense. Puede apreciarse la mayor compresión del esquema parisino, y, por ende, sus mayores problemas de congestión.-

Los suburbios exteriores tenían 2.856.000 habitantes en 1962, extendidos sobre 216 km²., y representaban el área edificada continua a partir de las mencionadas "puertas".- El resto de la región ostentaba una población de unos 2.700.000 habitantes, todo lo cual puede apreciarse en el mapa siguiente:

La congestión central es tremenda, empeorada por las deficiencias de un hábitat que, en líneas generales, data de un siglo. En nueve millas cuadradas trabajan casi 1.100.000 empleados, o sea un tercio de la población laboral de la región. El 82% de los mismos reside fuera de la región central, en tanto que el 53% del total de empleados de la región debe realizar largos viajes entre su vivienda y el lugar de trabajo.-

La Bolsa y las finanzas se asientan en los arrondissements 1°, 8° y 9°, el comercio de lujo en el 1° y 6°, las entidades oficiales en el 7°, la Universidad y sus dependencias en el 5° y 6°. En los arrondissements periféricos (11° al 20°), algunos de ellos de características sumamente similares a las del East End londinense (11°, 12°, 19° y 20°), hallamos pequeñas industrias así como apilados comercios minoristas. Lo interesante es que estas empresas, en líneas generales, recitan su mano de obra en la propia zona, con lo que, en rigor, se asegura la congestión vial del centro urbano.-

Pasando las puertas, el anillo suburbano inmediato es denominado por los parisinos el "Seine-Sanlieux", constituido por una mezcla heterogénea de viviendas uni y multifamiliares, y de industrias, las que también obtienen localmente su aprovisionamiento de mano de obra.-

El problema de los suburbios es su pobreza de medios financieros, la carencia de planes (surgieron a la vara de los trazados ferroviarios, en los nudos de las estaciones), e incluso la falta de un centro urbano en cada uno, además de los malos caminos de intercomunicación con el centro, o bien la ausencia de buenas comunicaciones intra-suburbanas (como se ve, estamos hablando de París, pero cualquiera creería que nos referimos a Buenos Aires).-

Los problemas centrales de la región parisina son

los derivados del Tránsito (deficiencias en la vieja planificación de Haussmann, que dotó a la ciudad central de vías radiales convergentes en tanto no previó vías transversales de desahogo, ni tampoco, lógicamente, espacios de estacionamiento. Los ferrocarriles penetran en la ciudad, pero no hay buena comunicación entre sus terminales y el centro. A su vez, el famoso Métrog o ferrocarril subterráneo, no pasa de las puertas, con lo que impide la fluidez de la comunicación entre el centro y su área inmediata, donde residen los empleados en aquél) y de la vivienda (Alojamientos vetustos, faltos de servicios elementales: el 21,9% de las viviendas carecía en 1954 de agua corriente en la ciudad de París, y el 54,2 % de retrete independiente, en tanto el 80,6% carecía de duchas; apiñamiento, contra lo que el Plan Regional procura combatir mediante la erección de 75.000 viviendas nuevas por año, objetivo que va consiguiéndose, pero que se ha revelado notoriamente inferior a las necesidades reales); pudiéndose computar también la falta de Capital Social en los municipios (lo que se trasunta en tremendas deficiencias infraestructurales: el suministro de agua sufre tremendas caídas en el verano, y casi se suspendió en 1959; los mismos transportes revelan tan deficiencia; en los municipios del extrarradio es imposible proporcionar servicios culturales (de enseñanza o de esparcimiento)- como los del centro, que han hecho famosa a París en el mundo entero; otro ejemplo es la deficiencia de espacios abiertos) y los derivados del propio crecimiento físico de la región, especialmente de su núcleo central, lo que ahonda las dificultades de tránsito, de déficit de vivienda y de servicios públicos.-

En 1947 el geógrafo Jean Francois Gravier ya citado en este trabajo por su tremendo aporte al desenmascaramiento del problema crucial de Francia- sacudió la modorra de sus coterráneos con su famoso libro "París y el desierto francés". A partir de allí no hay disculpas para retrasar las iniciativas de - descentralización y desarrollo regional. Menos narrado las sis-

Fig. 155 - PLAN PADOG, proyectos de transporte ferroviario (fuente: P.Hall, op.cit.)

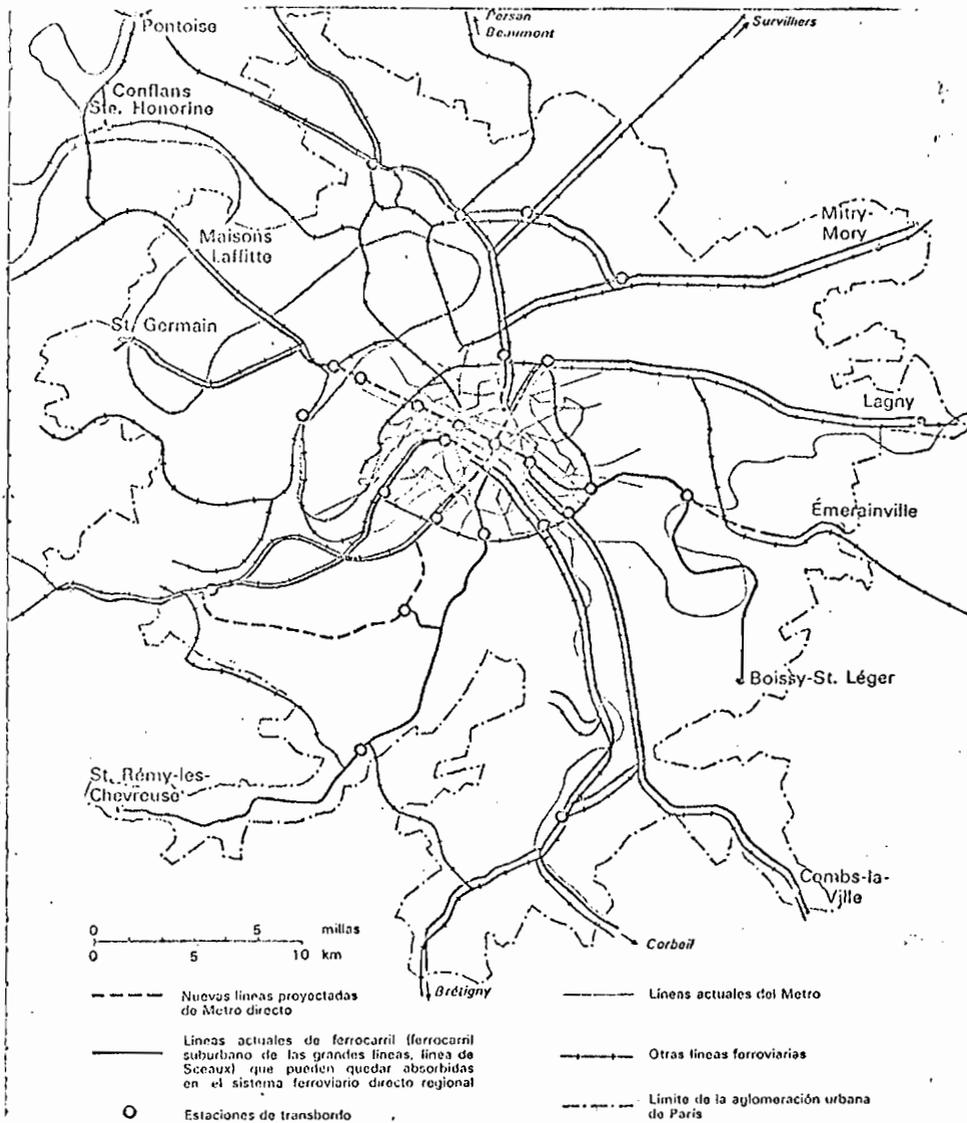


Fig. 156 - Sistema de acondicionamiento de la región de París tendiente a lograr su descongestión.- (fuente: J.R. Boudeville, Los espacios económicos).-

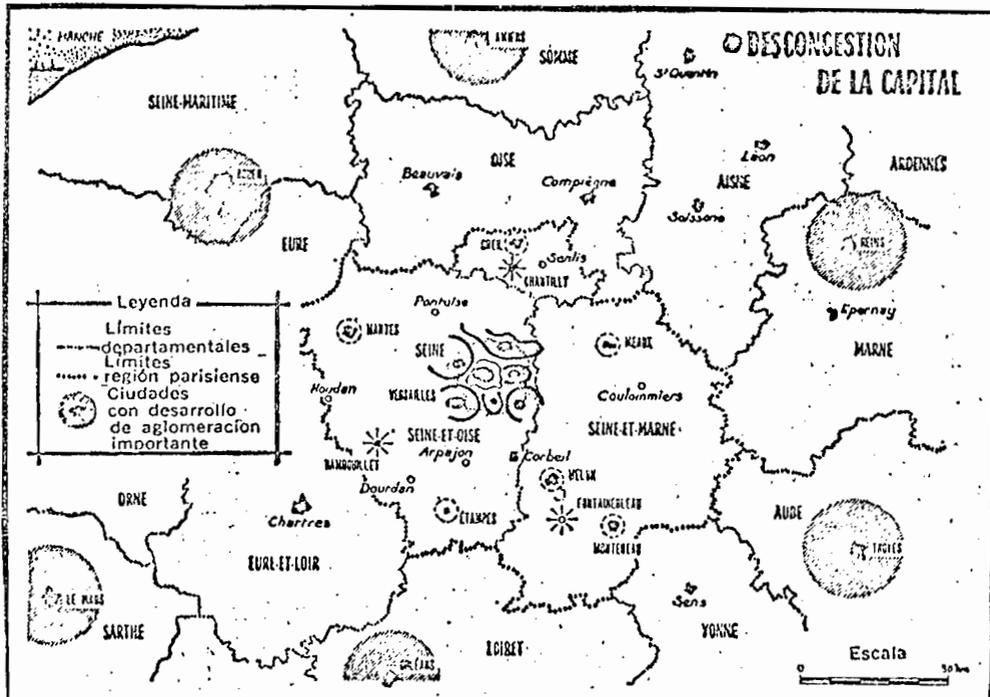


Fig. 157 - El planeamiento de la región parisiense.-
(fuente: La infraestructura del urbanismo).-



Fig. 158: aclaraciones:

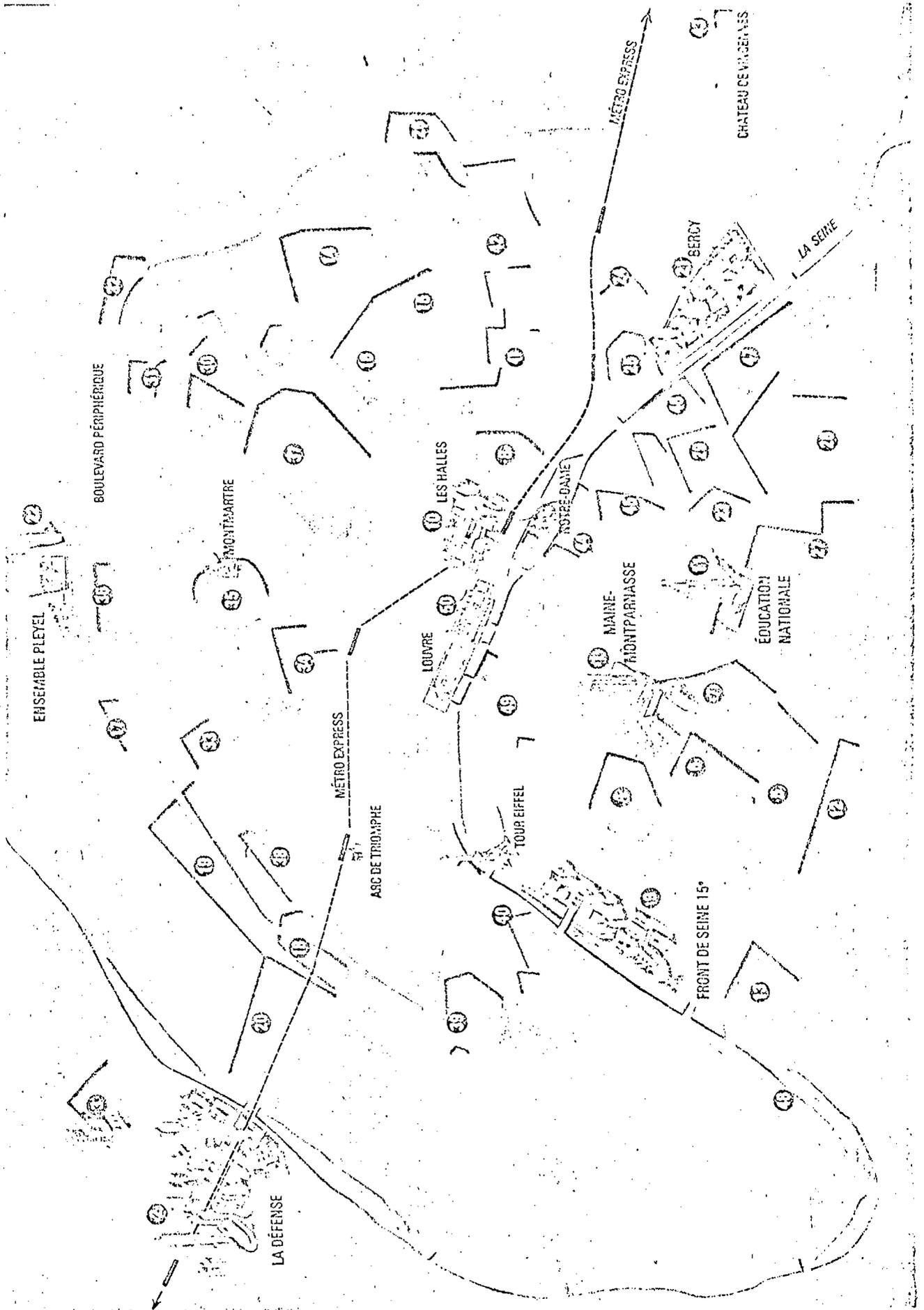
- 50 sectores parisinos que cambiarán de fisonomía hacia 1990
- 1-Conjunto Maine-Montparnasse
 - 2-Sector de la Défense
 - 3-Barrío Charras
 - 4-la Sablonnière
 - 5-des Mariniers
 - 6-rue de la Procession
 - 7-sector Plaisance-Vercingétorix
 - 8-renovación del Marais
 - 9-Frente del Sena XV^o
 - 10-Les Halles
 - 11-Min.de Educación
 - 12-Puerta de Vanves
 - 13-Parque de Vaugirard
 - 14-Altos de Belleville
 - 15-Ilot 11
 - 16-Ilot 7
 - 17-Puerta de Clichy
 - 18-Puerta Maillot
 - 19-Sector 9
 - 20-Operación Bercy
 - 21-Av.de Neuilly
 - 22-Conjunto Pleyel
 - 23-Barrío de los Gobelinos
 - 24-B^oS.Eloy
 - 25-Estación de Lyon
 - 26-Bagnolet
 - 27-Biévre
 - 28-Pta.de Italia
 - 29-B^o La Piedad
 - 30-Sr.Riquet
 - 31-S^r. Curial
 - 32-Pta.La Villette
 - 33-Batignolles
 - 34-Est.S.Lázaro
 - 35-Montmartre
 - 36-Clignancourt
 - 37-Est.de Europa(E.y N.)
 - 38-Bvd.Percire
 - 39-Ranelagh
 - 40-Maïsson de la Radio
 - 41-Roquette
 - 42-St.Blaise
 - 43-Vincennes
 - 44-St.Séverin
 - 45-Mouffetard
 - 46-Austerlitz
 - 47-Est. XIIIe.
 - 48-Isla St.Germain
 - 49-Invalides
 - 50-Centro para turistas s/
el Carrousel y el Louvre (proyectos de acondicionamiento, rea-
condicionamiento, puesta en valor, etc., en buena medida iniciados).-

mas en el capítulo anterior, y, en lo referente específicamente a la metrópoli parisina, debemos hacer referencia a los sucesivos planes de regulación y ordenamiento de la misma, tales el PADOG (Plan de Aménagement et d' Organisation Générale de la Région Parisienne) de 1960, y el Anteproyecto de Programa Veintenal para la Región de París, basado en el Livre Blanc de Paul - Delouvrier, comisario del Plan en la región parisina, de 1963.-

Planteados sobre diferentes hipótesis de crecimiento de la población en la región de París (el PADOG calculaba cifras sumamente menores que los de Delouvrier, quien estimó que la población parisina ascendería a 12 millones en 1985, y a 16 millones en el 2.000), ambos tienen en común estrategias tendientes a aliviar la congestión central mediante mejoras infraestructurales en materia de Tránsito y Transportes, al par que por medio de la renovación urbana -incluyendo demolición y reconstrucción de sectores urbanos centrales, inspirados en las teorías de Le Corbusier-, y por la creación de polos alternativos de desarrollo, lo que también permitirá trascender geográficamente a - mayores extensiones los beneficios del crecimiento económico.-

Lo interesante y novedoso de este último planteo es que, por una parte, se rechazó enfáticamente la solución londinense de las ciudades satélites dentro de la región metropolitana, a fin de evitar nuevos estímulos para la atracción de migrantes del resto del país a la misma, y, en cambio, se propone a un tiempo, la creación de polos centralizadores en suburbios interiores: La Défense, Velisy-Villacoublay y Le Bourget (en el plan PADOG), asén de Saint Denis, Bobigny, Versailles, Euzis y Certeil (añadidos por Delouvrier), una suerte de revalorización de núcleos barriales en lo que eran zonas deterioradas o poco - atractivas para el asentamiento poblacional (polos en los que, - por otra parte, se dan cita los elementos clásicos de la planeación inglesa sobre ciudades satélites, vale decir, el equipamiento

Fig. 158 - Modificaciones de la ciudad de París, proyectadas hacia 1990
(fuente: "Match", Paris dans 20 ans.-)



(las explicaciones van en hoja de fig. 157)

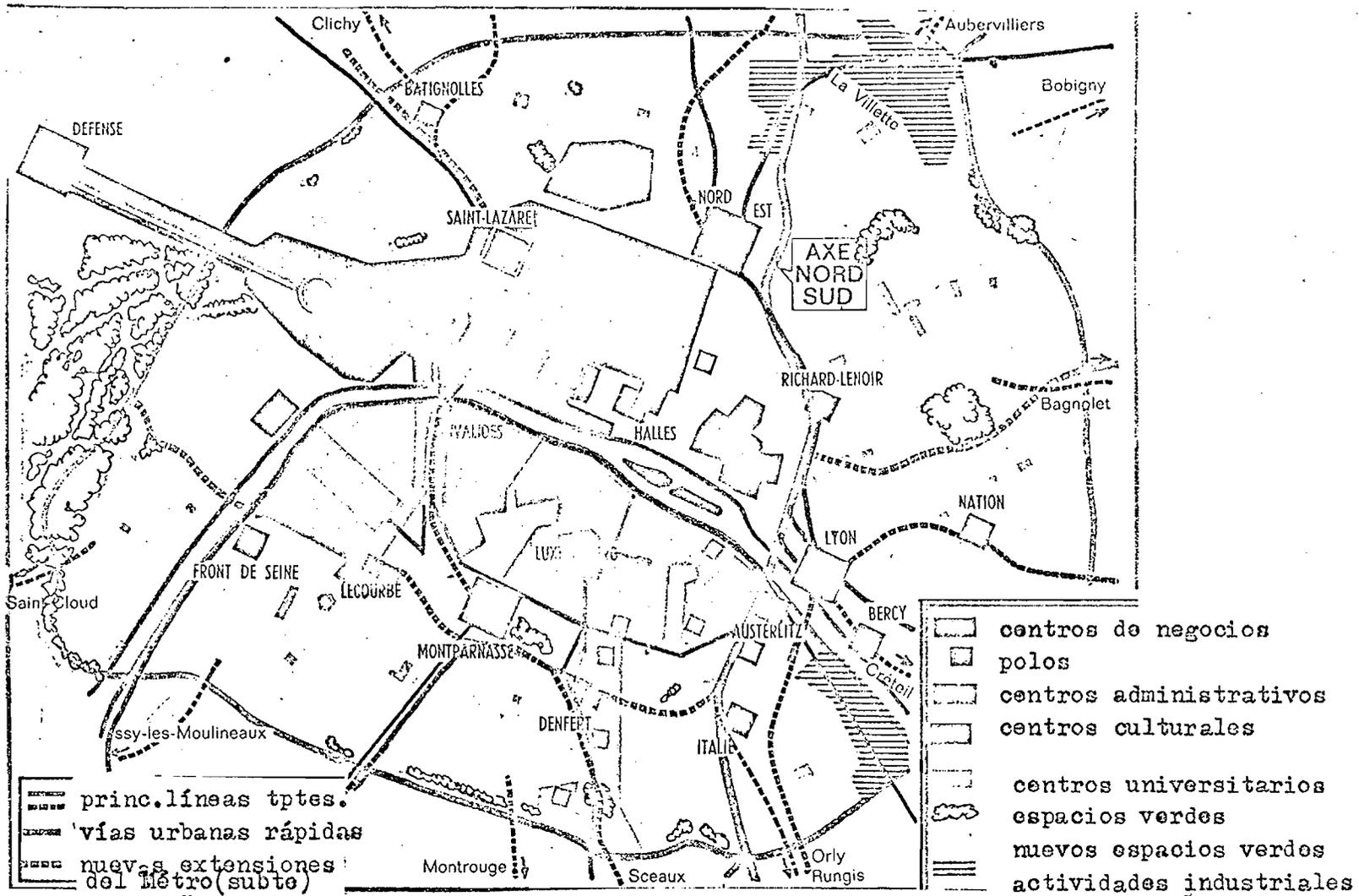
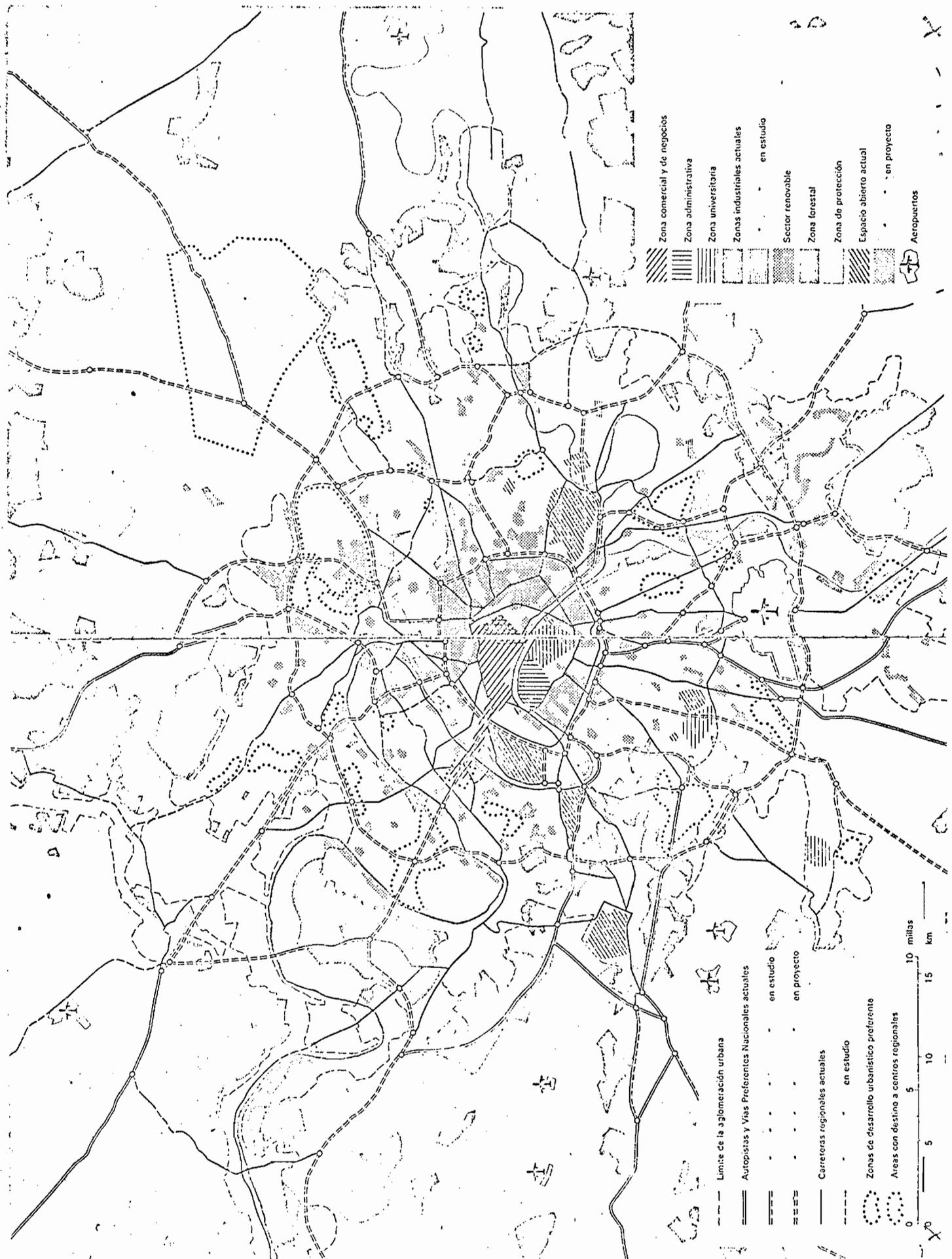


Fig. 159 - Proyectos de acondicionamiento parisino:

te total en materia de oportunidades de trabajo y esparcimiento, a fin de localizar el trabajo, las compras y las distracciones de su población específica), y la creación de nuevos centros fuera de la región metropolitana (es decir, la revalorización de ciudades ya existentes, aunque más bien inertes por causa del influjo contripeto de la gran urbe, tales como Le Mans, Orléans, Troyes, Rouen, Amiens y Reims). Por otra parte, la creación de polos en los barrios supone la audaz transformación del viejo París, acentuadamente centralizado durante siglos, en una metrópoli policéntrica...

El planeamiento se completa con innovaciones en materia de circulación (autopistas radiales y de circunvalación, creándose un anillo interior en forma de autopista, solución que el Plan Regulador de Buenos Aires también ha adoptado.-) Además, se disponen mayores posibilidades de estacionamiento en el centro de la ciudad, la descentralización del Mercado Central, traslado de Les Halles a Leungis, con lo que se posibilita la renovación urbana del asentamiento anterior, al par que la erección de un factor vital de desarrollo en la nueva localización (estgenos, con Hillion, que la tesis de industria motriz de Perroux también es aplicable a actividades no industriales, tales como las propias de los mercados de concentración o abastecimiento de productos agropecuarios perecederos de consumo urbano inmediato, puesto que vitalizan a un importante sector de la actividad primario, donde se dan altos costos de producción, por el valor de la tierra y la mano de obra imprescindible, y la posibilidad de insumos tecnológicos: fertilizantes, etc., todo lo cual representa un importante modelo de eslabonamiento entre distintas actividades mutuamente alimentadas), la división del Centro de la ciudad en tres zonas: la de los negocios, la reservada a la Administración Pública, y la de asentamiento de las distintas dependencias universitarias, previéndose, para el caso de incremento-

Fig. 160- Proyectos para la región de París (fuente: P.Hall, op.cit.).-



en las necesidades de espacio de cualquiera de ellas, la transferencia total de la misma a otro sector urbano, más alejado: - por ejemplo "les affaires" emigrarían a La Défense, la Administración a Villacoublay, la Universidad al Sudeste.- Dentro de 5 años, el nuevo Métro Expreso Regional, cuyas obras se inauguraron en 1969 transportarán 100.000 viajeros por hora en un recorrido de 47 km. entre E. y O. de la región.-

Los mapas siguientes permiten apreciar: a) el efecto de las innovaciones en la propia región, en materia de nuevos asentamientos que transformen a París en policéntrico; b) - la situación de las nuevas ciudades (no satélites), exteriores a la región; c) las nuevas rutas de transporte y las autopistas de circunvalación.-

En los últimos años, la tremenda disparidad entre París y el resto de Francia, ha menguado un tanto, consecuencia de las medidas de descentralización, con importantes estimulos fiscales y financieros, tomadas en ese interín. En el período 1962-69 las ciudades que aumentaron más rápidamente su población fueron las del Mediodía: Marsella 19%, Toulouse 20%, Grenoble 27%, Montpellier 38%.-

En particular, las soluciones adoptadas para París (autopistas de circunvalación, polos barriales de desarrollo, ciudades no satélites de extracción de vitalidad redundante del núcleo metropolitano, radicación periférica del Mercado Central, etc.) son sumamente interesantes para nuestra propia metrópoli, y, en algunos casos, ha atendido a dicho ejemplo el Plan Regulador de Buenos Aires, como veremos más adelante.-

El abandono del esquema radiocéntrico de París se obtiene por medio del establecimiento de dos ejes principales de urbanización, a uno y otro lado del Sena: uno al Norte, de - Meaux a Pontoise, el otro al Sur, de Melun a Mantes. Entonces,-

no solamente se descomgestiona al centro a través de los nuevos polos barriales (tipo La Défense, Kingis, etc.), y a la región mediante la reactivación de ciudades periféricas (Reims, Le Mans etc.), sino que se crean siete nuevas ciudades estratégicamente ubicadas en los bordes de la aglomeración urbana (suburbios exteriores), a través de los dos mencionados ejes: Mantes, Trappes, Evry, Tigery—Lieuxaint, Noisy-Le-Grand, Beauchamp, Cergy Pontoise.-

Las siete nuevas ciudades tiene por destino la recepción de las nuevas viviendas (100.000 por año), y la resolución del problema de la congestión parisina a través de su equipamiento total y la implantación de oportunidades de trabajo,- aprovisionamiento y esparcimiento local para sus habitantes - (100.000 a 400.000 habitantes, desde ahora hasta fines de siglo, para cada una). Esta solución ya se aparta un tanto de las típicas del planeamiento francés, y, al paré que afianza las nuevas posibilidades policéntricas de París, se asemeja más al plan de ciudades-satélites de Londres (no exactamente, puesto que las francesas están mucho más cerca del centro, y su densidad será mayor, que las inglesas). La distancia entre cada una de las nuevas ciudades y el centro de París es de unos 30 km. (algo así como si, para Buenos Aires, radicáramos experimentos similares en Escobar, por ejemplo, teniendo en cuenta la menor densidad de nuestra urbe).-

En el aspecto regional, han comenzado a otorgarse - las concesiones de peaje para que empresas privadas construyan y mantengan ramales de circulación intrarregional (En Enero de 1970 se contrataron así las troncales de París-Chartres y París-Orléans).-

Volviendo a la fisonomía de la propia "Ciudad Luz", los planes del equipo-Delouvrier cuentan con producir importantí-

simas reformas a la misma, hacia 1990. Como ya ha quedado reseñado, nuevos sectores de moderna edificación, en núcleos hasta ahora secundarios deteriorados o semivacíos, la construcción de autopistas de rápido desplazamiento, particularmente aquellas de ritmo transversal, tendientes a asociar "quartiers" desplazados por el anterior abanico radial (como en Buenos Aires), constituyen los aspectos más restallantes del planeamiento parisino. Una idea sobre el particular la brindan los mapas y gráficos siguientes, publicados tiempo atrás por "París Match":-

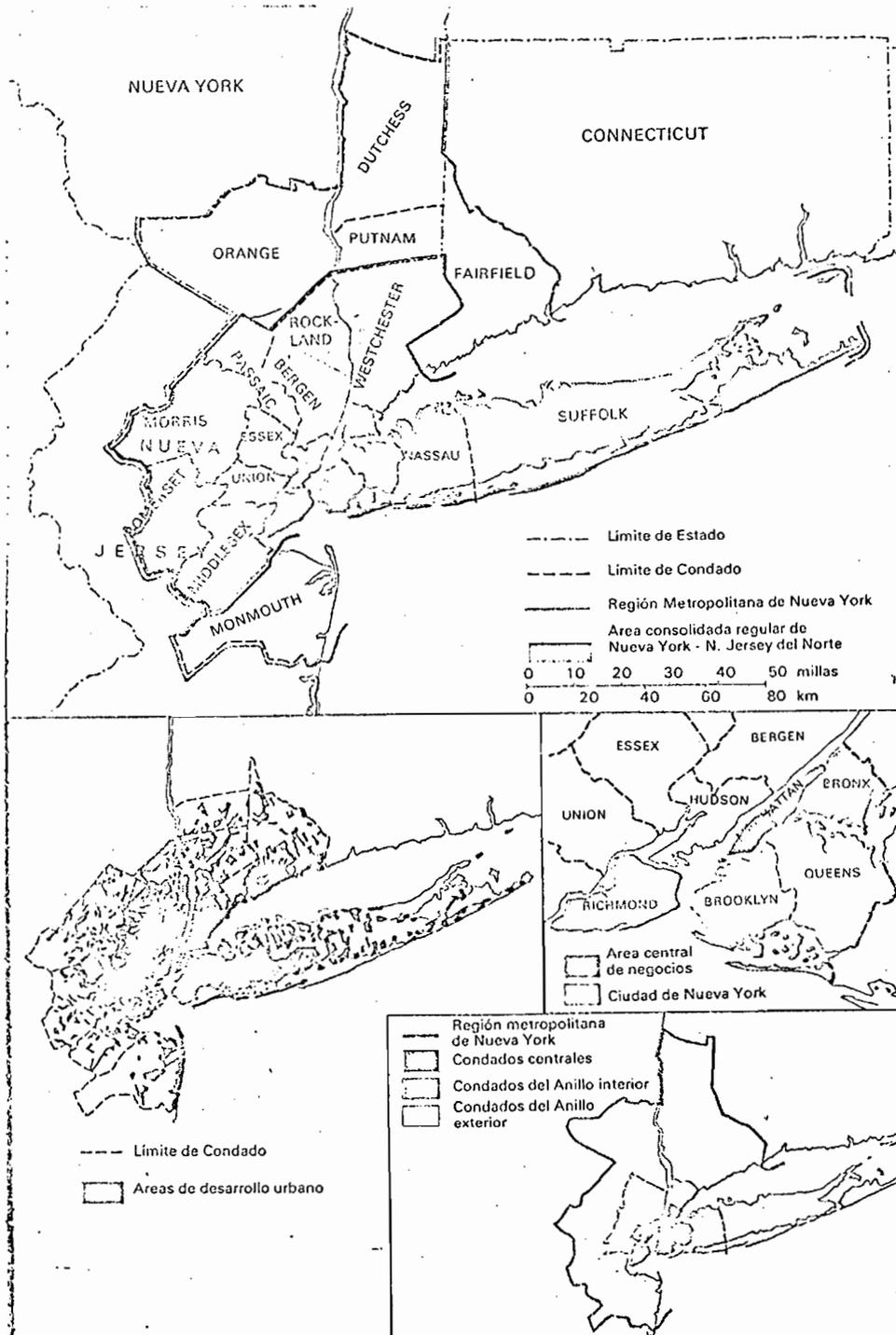
Las realizaciones proyectadas, en curso de ejecución, revelan el íntimo aprovechamiento de todo recurso tecnológico moderno, así como de profundos conocimientos acerca de las apetencias humanas de confort y bienestar dentro de la ciudad, si bien, como dignos exponentes del genio post-lecorbusierano, les caben, probablemente, las críticas que Mumford y otros han efectuado contra las extraordinarias realizaciones técnicas, que no obstante, se alejan de una de las necesidades básicas de la ciudad tradicional: convivencia imbricada, lo que puede hacer al hombre común sentirse en familia con los demás hombres.-

El complejo de la Défense, por ejemplo, situado, como los demás nuevos polos alternativos barriales, y aún las ciudades nuevas subsiguientes, sobre rutas de largo trazo, en este caso al borde de la arteria sucesivamente conocida como Avenida de los Campos Elíseos y Avenida de Neuilly, junto al Sena, -vía por la que transcurre la mayor masa de circulación de Francia, 70.000 vehículos diarios-, tendrá una extensión de 910 has., y en el interior del mismo se dividirá totalmente el tráfico peatonal del vehicular. Los primeros se desplazarán sobre una losa sobreelevada de 30 has. y 900 metros de longitud, en la que se ubicarán diversos centros de servicios. Los automóviles circularán y estacionarán debajo de dicha explanada peatonal. Habrá -

Fig. 161- Areas metropolitanas de EEUU (Boswash, Chicago, L.Angeles, S.Francisco).-



Fig. 162- Región de Nueva York (fuente: P.Hall, op.cit.).-



tres tipos de edificios: de oficinas, de vivienda y locales comerciales. Los primeros en 20 a 25 torres de 28 pisos, con una capacidad de 60.000 personas en 800.000 m². de superficie útil, habiéndose construido, hacia fines de 1969, tres de dichos edificios, con 6000 empleados albergados. Los edificios de viviendas tendrán distintos niveles, y serán ajardinados, previniéndose 5.000 unidades familiares, habiéndose ya construido y ocupado más 900. Los locales comerciales insumirán 150.000 m²., en dos plantas: sobre la explanada peatonal, y al borde de la vehicular, según los servicios. La calefacción y el aire acondicionado del conjunto serán prestados por una sola central de 30.000 kw de potencia. En el corazón del complejo se ha construido el edificio CNIT, sede de exposiciones y salones internacionales de Francias, y aún se erigirá frente a él una nueva torre de 220 metros, para sede de congresos internacionales. Amén de las facilidades para el tránsito vehicular, y su estacionamiento (para 22.000 automóviles, en diversos niveles), el complejo albergará un helipuerto, en las proximidades de la autorruta principal, - eje de su circulación.-

Puede apreciarse así como se dará cima a una verdadera "ciudad" interior, totalmente equipada y autónoma, cuyos habitantes vivirán, comprarán y trabajarán en su seno, el cual, no sólo les permitirá el esparcimiento necesario a escala local, sino que, además al afincarse en el mismo la sede de reuniones internacionales, permitirá, a un tiempo, aumentar la "base económica" del complejo, al para que movilizar sus apetencias culturales y su sentido de participación en el quehacer intelectual y político del país y del mundo.

NUOVA YOPEI: La mayor aglomeración urbana del mundo, en uno de los países más urbanizados (con Inglaterra) del orbe, contenida,

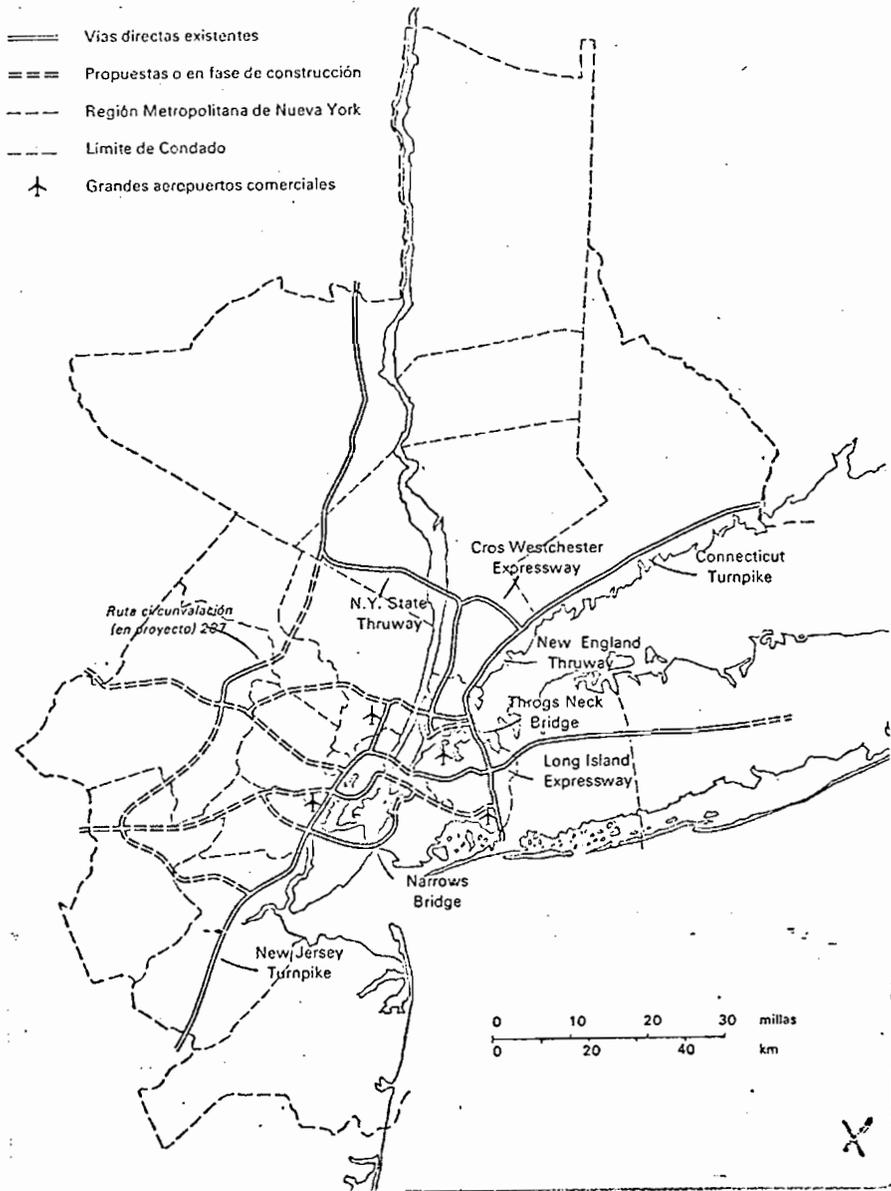


Fig. 164 - Proyectos de carreteras de tráfico preferente en N.York
(fuente: P.Hall)

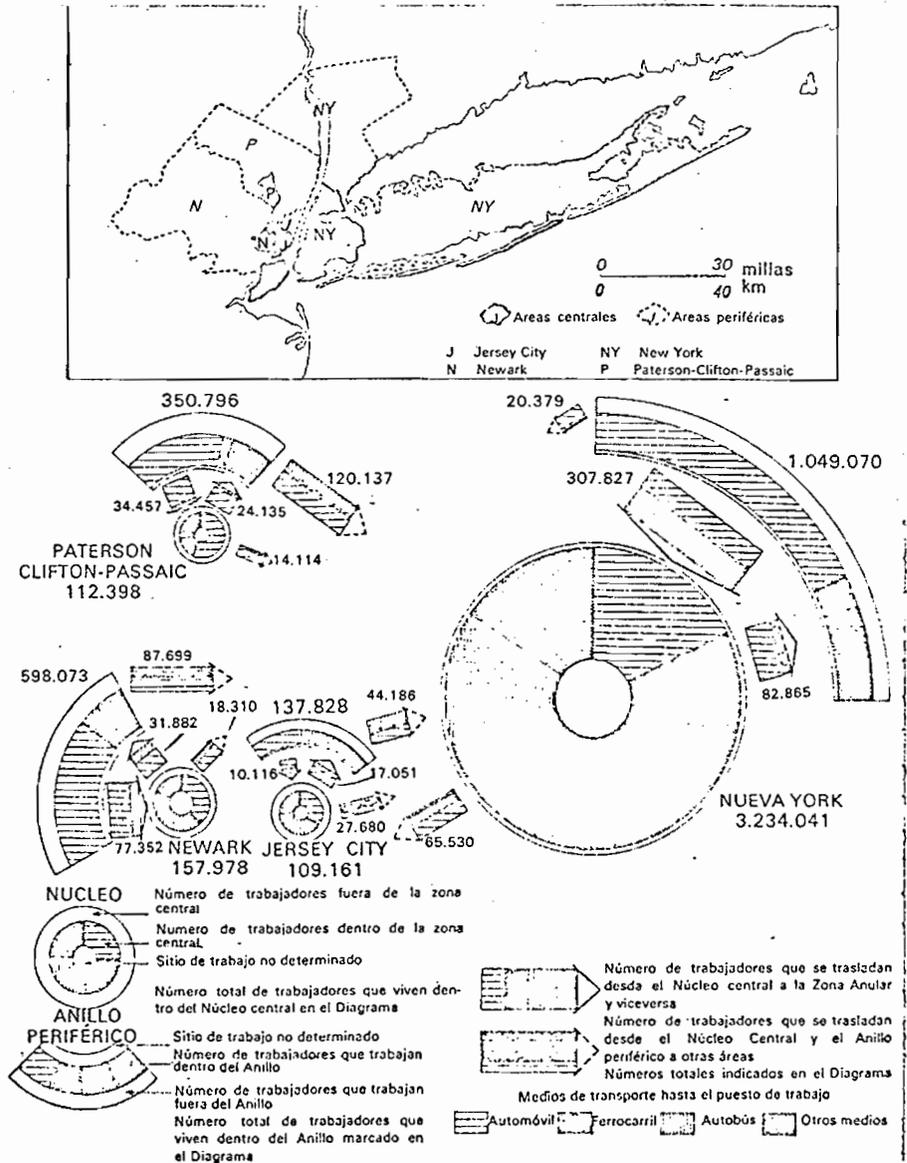


Fig. 163 - Viajes laborales en la región de N.York
(fuente: P.Hall)

a su vez, dentro de la gigantesca megalópolis definida por Jean Gottman, que, pese a su popularidad, ni siquiera es la única en dicho país. Puede apreciarse por el mapa siguiente, que en Estados Unidos existen varias fajas continuas, integradas por grandes ciudades, cuyas regiones se tocan:

En la costa este, la faja megalopólica de Boston a Washington, que además integran Nueva York, Filadelfia y Baltimore. Al oeste de la misma, la agrupación de la zona de los Grandes Lagos, compuesta por Chicago, Detroit y Cleveland. En la costa del Pacífico, dos fajas que pronto integrarán una: al norte la de Los Angeles, al sur la de San Francisco.-

En 1922 la Asociación de Planificación Regional de Nueva York definió la "Región Metropolitana Triestatal" de Nueva York y Nueva Jersey, así como también un condado en el de Connecticut (en total veintidós condados), con 6.907 millas cuadradas de extensión, hasta 75 kms. radiales de Times Square, y una población, en 1960, de 16.139.000 habitantes, de los cuales 7.781.984 se radicaban en la propia Ciudad de Nueva York (1.698.281 en Manhattan, 2.627.319 en Brooklyn, unos 1.809.000 en Queens alrededor de 1.424.800 en el Bronx, y algo más de 222.000 en Richmond).-

La Asociación aludida considera a la región dividida en cuatro anillos: central, interior, intermedio y exterior. El anillo central está constituido por la reducidísima sección consagrada al área central de los mayores negocios del mundo - entero, en el Midtown, de la isla de Manhattan. A su vez, el sector anular que lo circunda está integrado por el resto de la isla y los demás condados de la ciudad: Brooklyn, Queens, Bronx y Richmond. Al anillo intermedio lo constituyen los condados de Middlesex, Somerset, Morris, Unión, Essex, Passaic, Ber

gen, Rockland, Hudson, Westchester y Nassau. El resto de la región es el anillo exterior: Monmouth, Orange, Putnam, Dutchess, Fairfield, Suffolk.-

La región posee el 9% de la población de EEUU, el 40% de todos los puestos de trabajo en actividades comerciales al mayoreo, el 35% de los empleos en finanzas, el 25% de los profesionales liberales, y, lo que no deja de ser curioso, el 12% de los puestos de trabajo industriales del país! (No obstante, dicha marca es bastante menor que la que ostenta París, o Buenos Aires, y aún Moscú, pese a la proverbial descentralización industrial soviética).- El 50% de los empleos de la ciudad que llegan a 7.000.000, hallan localización en el pequeño círculo de 7,5 km. de radio con centro en Times Square, plaza central de Manhattan. Así, Manhattan es la parte más importante, rica y densa de la ciudad de Nueva York, que a su vez, lo es de la región neoyorquina, la que sobresale en la megalópolis de la costa noratlántica estadounidense. El presupuesto de la ciudad de Nueva York insume el 50% de los gastos públicos de la región.

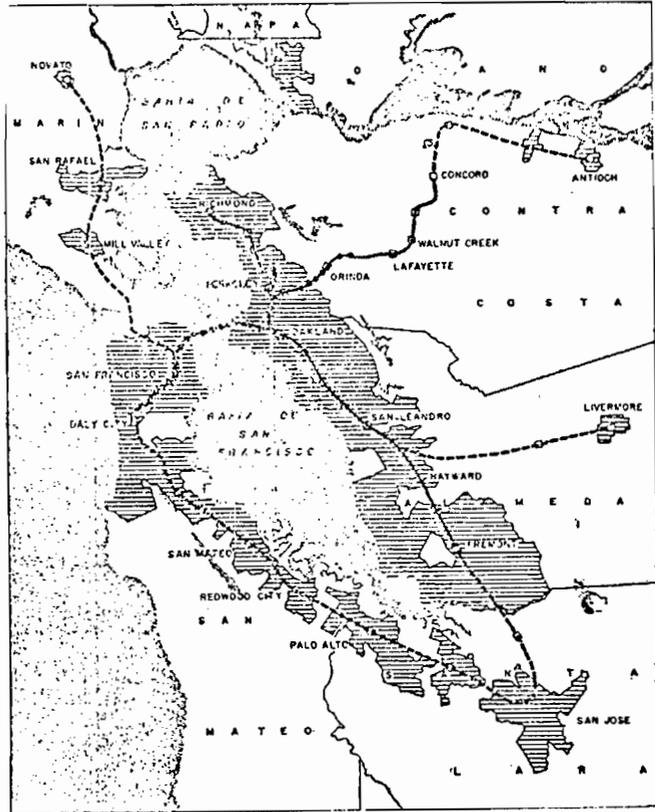
Con toda su riqueza y la acumulación de los máximos conocimientos y posibilidades tecnológicas, Nueva York padece problemas tal vez más complicados que los de sus hermanas menos avanzadas, del mismo u otros países. En primer lugar, paulatinamente ha ido adueñándose del hábitat ciudadano el sector menos pudiente y de oportunidades más restringidas del mosaico social norteamericano: negros y portorriqueños, actuales habitantes (en proporción del 27 y 39% respectivamente, en Manhattan, por ejemplo) mayoritarios, beneficiados por el proceso ecológico de "ocupación subsiguiente", de las zonas más céntricas de la ciudad, en tanto los sectores más adinerados han protagonizado la sempiterna "hégira" a los condados suburbanos.-

Este tipo de radicación agrava las consecuencias congestionantes de la concentración central de la urbe, como veremos de inmediato. En Manhattan, especialmente en el sector de Midtown (que hacia 1880 desplazó al Downtown de las preferencias de emplazamiento de los negocios en la isla, comenzando por aquellos relacionados con el comercio exterior, hasta culminar en este siglo, con Bolsa, Banca y Seguros), se radican los principales empleos de "cuello blanco" (según la expresión de Wright Mills) del país, la concentración obedece, como es sabido, a la necesidad de contactos personales entre decisores y ejecutivos de las distintas empresas, imbricadas y eslabonadas profusamente en su cotidiano quehacer. El incremento de los empleos terciarios, y del espacio per-cápita asignado a las oficinas (consecuencia de variaciones en el gusto, así como por la evolución de las necesidades propias de los centros administrativos privados, a los que se han ido incorporando múltiples nuevos rubros, en materia de comercialización, finanzas, investigaciones diversas, mecanización, y aún profesionales, - "fulltime" en diversas disciplinas), ha promovido la necesidad del aumento del espacio edificado en un sector tan restringido de la metrópoli. Finalmente, la mayoría de los que ejercen empleos en Manhattan, residen más allá de su jurisdicción, lo que requiere la instrumentación de canales de circulación y medios de transporte para su desplazamiento pendular cotidiano. Hasta aquí, todo se parece a lo que acontece en cualquier otra gran urbe del mundo, pero falta aún el rasgo distintivo de Nueva York: la mayor parte de los pobladores de Color de Nueva York City, no trabaja allí, sino que constituyen la mano de obra industrial reclutada por empresas radicadas en anillos sucesivamente distantes de la ciudad, y esto requiere también sus desplazamientos pendulares diarios, lo que acrecienta la carga de los

fatigados medios de transporte de la región. Además, el deplorable estado de sus viviendas conspira contra el atractivo de la zona, al par que restringe el de por sí exiguo espacio que en la misma posee el área central de negocios, continuamente-necesitado de expansión.- Así, rodean al Midtown los cinturones "negro" y "gris", el primero en la propia Manhattan, constituido por el barrio negro de Harlem, y sus ramificaciones en el West Side de Brooklyn, el otro junto a ella, en los condados de Brooklyn y del Bronx, sector deteriorado, con viejas viviendas habitadas por sectores de población envejecida, con hijos-no residentes en esa zona, y que constituye la lógica reserva-de viviendas para la ampliación del sector habitado por la gente de color, continuando un flujo poblacional ya manifestado - en este siglo por el paulatino desplazamiento de judíos e italianos por los negros y luego los portorriqueños en la ciudad de Nueva York.-

El anillo intermedio y el anillo exterior están - constituidos por los espacios en que la ciudad ha trasuntado sus anhelos descentralizantes, promoviendo zonas suburbanas de baja densidad, surcadas por autopistas que semejan el efecto de "ciudad dispersa" atribuido generalmente a Los Angeles. La primera-zona anular, con un radio de 25 a 40 km. de Times Square, la - segunda, generalmente denominada de "exurbios" (porque ya se trata de una construcción humana que ni siquiera permite recordar a una ciudad), es el área dispersa situada en un radio de 40 a 45 km. de Times Square, está habitada por las familias más adineradas de la región, sus viviendas unifamiliares ocupan vastos espacios -que han hecho retroceder muy lejos de la ciudad las antiguas granjas proveedoras del alimento cotidiano a los pobladores de la misma-, y no permiten a los respectivos municipios un basamento económico suficiente, dada la reducida nómina de

Fig. 165 - Distrito de Tránsito Rápido del Area de la Bahía de S.Francisco (BARTD), modelo de un área de planeamiento para la instalación de un servicio de comunicaciones. (fuente: J.Dyckman, El Transporte en las Ciudades).-



LA EMPRESA BARTD ENFOCA EN LA ACTUALIDAD A TRES DE LOS CONDADOS DEL área metropolitana de la Bahía: San Francisco, Alameda y Contra Costa. Si bien en los primeros estudios realizados se contaba con la presencia, en la empresa en cuestión, de los cinco condados que integran la Bahía, en el año 1962 el condado de San Mateo se retiró del plan, y el de Marin —unido a San Francisco por el delgado cordón del puente *Golden Gate*— no fue considerado apto para formar parte, en las presentes condiciones, de tal empresa. Las 75 millas de línea férrea, cuya entrada en servicio estaba prevista para el año 1971, aparecen indicadas por medio de la línea de grueso trazo. (Los tramos de ferrocarril subterráneo se señalan mediante puntos superpuestos a la línea de trazo grueso, mientras que las porciones de línea continua expresan los tramos del ferrocarril de superficie y del «elevado».) Las posibles extensiones del sistema para el futuro se indican con una línea de trazado discontinuo. Los cuadrillos señalan la localización de las estaciones que disponen de servicio de aparcamiento, y los circuitillos marcan las estaciones que no poseen tal servicio

Fig. 166- Nueva York, la Megalópolis Vertical (fuente: P.Hall)

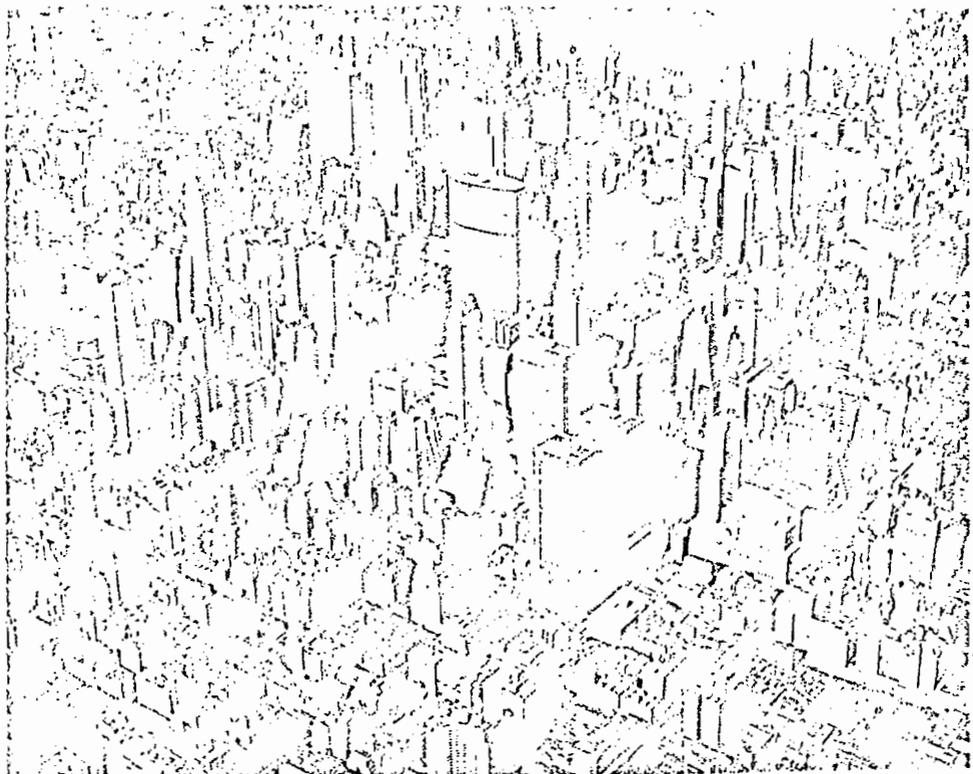
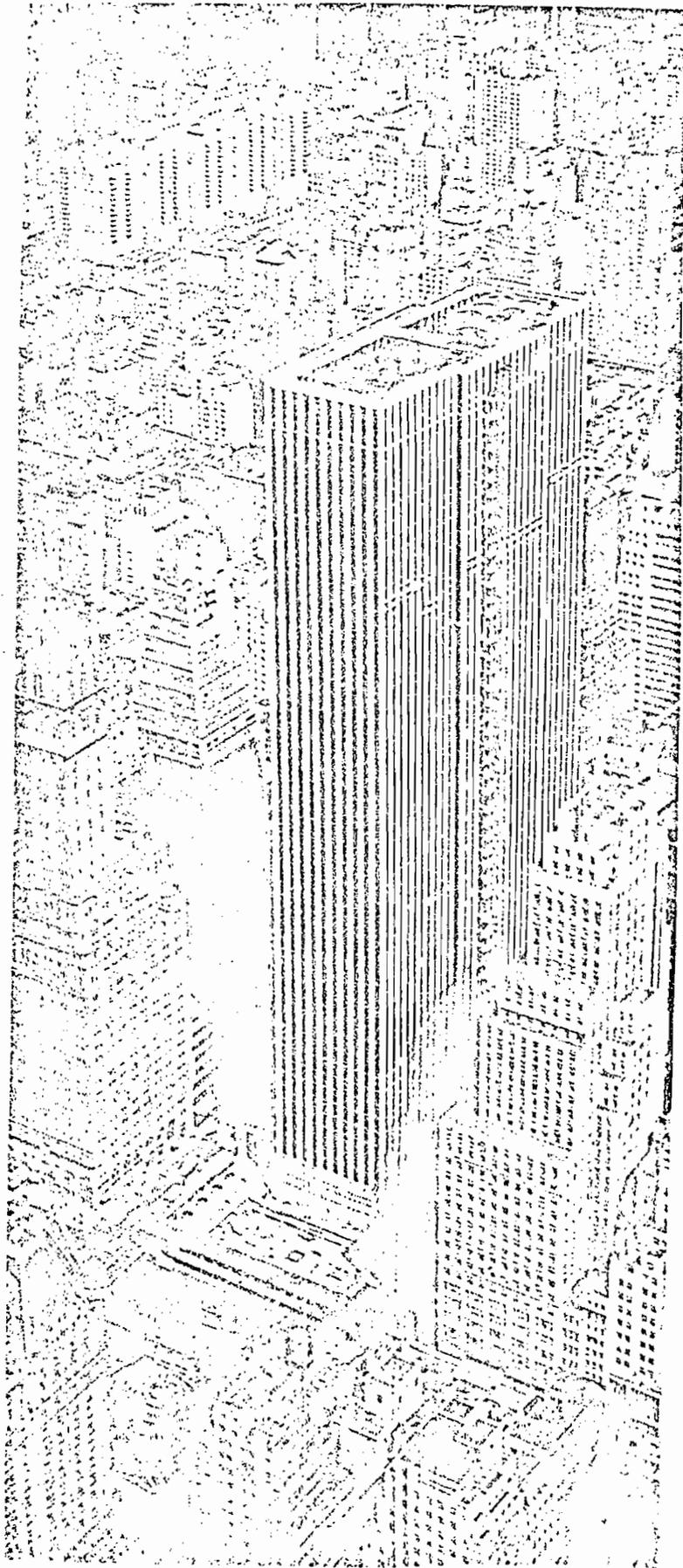


Fig. 167 - N.York sigue creciendo hacia arriba: el nuevo edificio de de la General Motors:



contribuyentes y la necesidad lógica de servicios públicos costosos, tanto más porque hay menos cabezas entre quienes dividirlos, y ninguna oportunidad a tales estructuras municipales para albergar industrias o comercios, tanto más redituables a sus arcas.-

Antes de que pensar en los problemas e innovaciones derivados de su participación en la rotunda megalópolis que ocupa 675 km. -cual nueva ciudad lineal- de la costa atlántica,- los sectores más ilustrados de la región procuran resolver el tremendo inconveniente que representa la atomización de la responsabilidad de planeamiento en la misma, entre 1.467 entidades administrativas independientes (550 ayuntamientos y más de 900 distritos municipales especiales), con facultades para recaudar e invertir, a su vez agrupadas en veintidós condados inmersos en tres estados de la Unión. Los conflictos entre los diversos entes y la necesidad de acción común, fuerzan a la constitución de un organismo regional, del estilo del London Council, lo cual aún no se ha logrado, pese a que la preocupación por el desarrollo urbano es tan grande en EEUU. que incluso ha alcanzado reválida presidencial con la creación del ministerio específico.-

Los principales problemas de la conurbación radican en el Transporte, el abastecimiento de Agua y la Vivienda.- Con respecto a la primera variable, el atosigamiento de Manhattan es proverbial, tanto que desde principios de 1970 se ha prohibido totalmente el estacionamiento en la zona de Midtown. Planes basados en autopistas de cintura proyectan paliar tales inconvenientes, como se aprecia en los gráficos siguientes:

Además, se procura ir resolviendo el problema derivado de los déficits en los transportes públicos, principales -

encargados de la conducción cotidiana de tremendas mareas humanas a sus empleos (el 78,5% de los que trabajan en Manhattan, arriban a ella en ferrocarril).- También se ha pensado, tal como ha ocurrido en Francia, crear polos alternativos en suburbios, a fin de favorecer tendencias recientes hacia el incremento del asentamiento poblacional y creación de fuentes de trabajo en los mismos. Un primer paso estaría dado por las propias autopistas descongestionantes, cuya virtud de incitar radicaciones urbano-industriales es bien conocida.-

Por el momento, la excesiva congestión y el gran tamaño de la urbe, repercuten en transportes ineficientes, que experimentan retrasos, inseguros, y, como colofón, caros, recientemente (principios de 1970) elevado su precio en un 50%, lo que ha despertado justificados reclamos en la población, pero que aparece el único medio de ir paliando su déficit, permanente, y asegurar con ello su renovación, base de la eficiencia futura.-

La imposibilidad congénita del centro de Nueva York de apelar a transportes privados, especialmente automóviles, para resolver sus necesidades de circulación, obliga a profundizar en la aplicación de mecanismos de renovación y progreso del transporte público. El problema también se da en otras zonas de la Unión, y recientemente se ha procurado una probable solución interesante en San Francisco, en la costa pacífica. Luego de profundas investigaciones y una rigurosa planificación, agrupados tres condados del área metropolitana de la Bahía de San Francisco (San Francisco, Alameda y Contra-Costa) en un organismo público, el BARTD (Distrito del Tránsito Rápido del Área de la Bahía de San Francisco), decidieron (con la anuencia de los pobladores del área interesada) la creación de una empresa de -

transporte masivo por medio de ferrocarriles eléctricos de gran rapidez de desplazamiento, auxiliada en algunos casos por desniveles (velocidades medias de 60 a 75 km. por hora, y máximas - de 120), con gran comodidad interior, frecuencia de viajes sucesivos (intervalo de 90 segundos en las horas punta), andenes amplios que faciliten ingreso y descarga de pasajeros, y las máximas innovaciones tecnológicas de la actualidad, para beneficiar en bienestar y economía de desplazamiento a los usuarios. Por su parte, éstos colaboran absorbiendo la emisión previa de obligaciones para la inversión exigida, además de que el costo de los viajes será bastante alto en relación a servicios públicos similares en el resto del país. Esencialmente el sistema - BARTD tiende a absorber actuales viajeros de automóvil en largas distancias dentro de la ciudad lineal que es el área metropolitana de San Francisco. El mapa siguiente permite visualizar el espacio geográfico donde se produce la innovación referida:

En Nueva York se ha prestado particular atención al Proyecto del Corredor del Nordeste, consistente en el acondicionamiento de la red vial que constituye el eje de la megalópolis atlántica, reforzada por servicios Aéreos en idéntica dirección.-

El abastecimiento de agua también es un problema de toda la región, como el caso del transporte. Deficiencias notorias en años recientes han instado a la construcción de nuevos embalses sobre el río Delaware, principal proveedor del líquido al área. Teorías sobre la conveniencia de aprovechar el cercano Atlántico, mediante procesos de desalinización, son rebatidas por Abel Wolman, quien apela a estudios de la Universidad John Hopkins que demuestran la mayor economicidad de otros proyectos de aprovechamientos de ríos, área, como el Hudson, o bien marginales, como la cuenca del Susquehanna, a 150 millas.-

El problema de la vivienda es particularmente serio en el cinturón negro, y lo será cada vez más en el cinturón gris de Nueva York. A su solución han tendido diversos esfuerzos, globalmente denominados como "reforma urbana", la que comprende tanto la rehabilitación como la demolición y reconstrucción de inmuebles en zonas deterioradas, así como la legislación promotora y el presupuesto financiero de tales programas.-

Existe un programa de reforma urbana a cargo de la Administración de la Reforma Urbana, filial de la Organización de la Vivienda Federal y de la Finanza del Hogar. El programa específico comenzó con la aprobación de la Ley de Vivienda en 1949, habiendo experimentado sucesivas modificaciones y ampliaciones,-- reconoce como precedente las iniciativas de viviendas públicas y los programas de seguros-hipotecas, así como las ordenanzas municipales de uso del suelo, los mecanismos federales de crédito y las facultades municipales de expropiación, Particularmente,-- estos dos últimos mecanismos permitieron la realización de diversos programas de realojamiento suburbano en todo el país,-- desalojando el centro de las ciudades a fin de permitir su reactivación por medio de nuevas implementaciones comerciales, y también su embellecimiento ("imagen" de la ciudad). Fue apoyado por los propietarios de los terrenos, que en lo sucesivo percibirían mayores alquileres, y por los alcaldes que garantizaban el desarrollo de sus administraciones con una mejor base tributaria. En cambio, se duda que la gran masa de desplazados haya quedado conforme, tanto por el mayor costo de los alquileres en las nuevas zonas a que se les condujo, como por el tremendo impacto moral y mental que significó el desarraigo, especialmente para gente vieja, con ocupaciones artesanales o de pequeño comercio que les permitían sentirse en comunidad y ganar su sustento

Fig. 168 - La circulación "loca" en Los Angeles
(fuente: La infraestructura del urbanismo).-

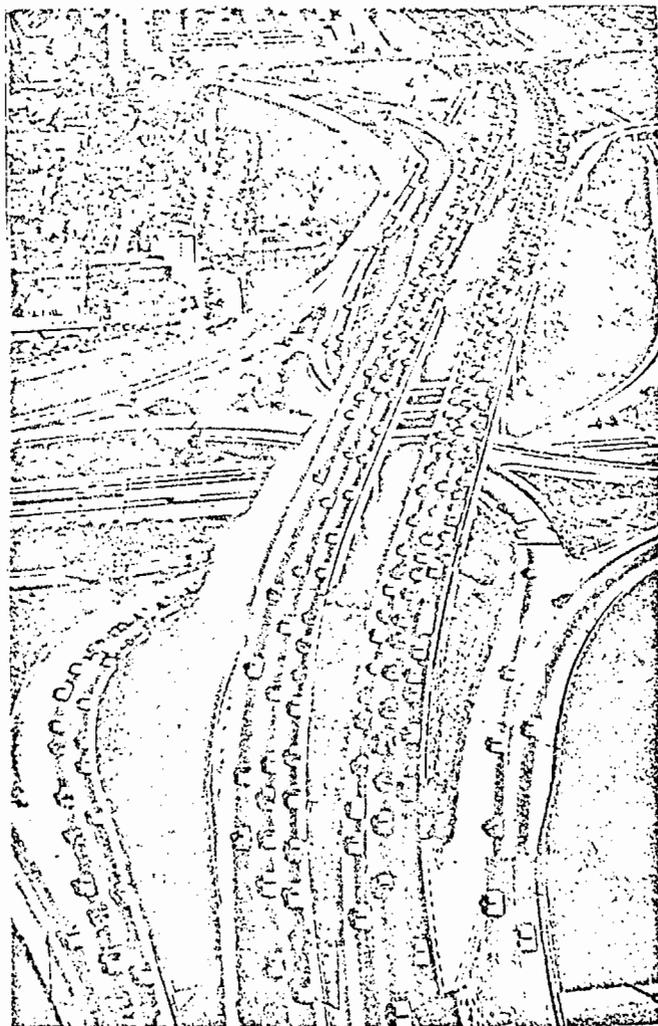
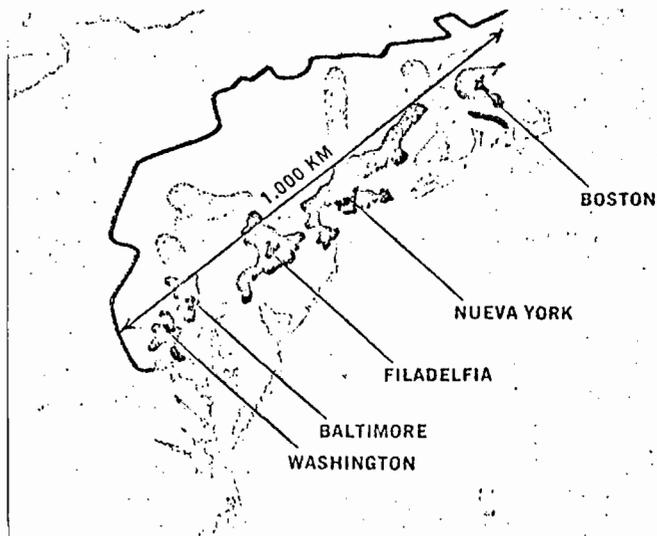


Fig. 168 bis- El "Boswash":



"BOSWASH", la urbe de cuarenta millones de habitantes que se extiende de Boston a Washington.

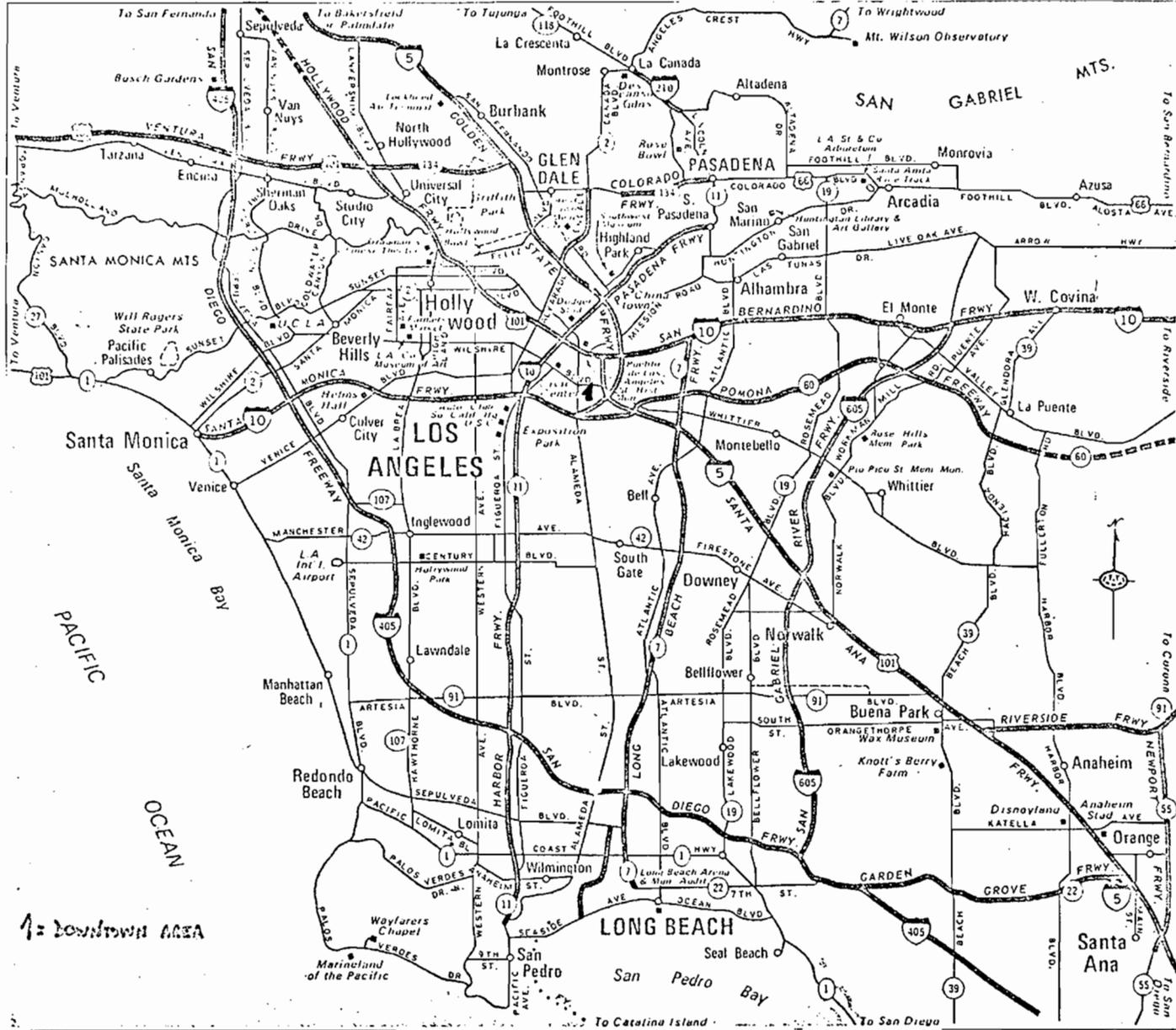


Fig. 169 - Area metropolitana de Los Angeles, modelo de "metrópoli extendida", sobre la base de autopistas de tránsito rápido.-

to por sí mismo.-

Tampoco es mucho lo que se hizo, de acuerdo a Nathan Glazer. Entre 1949 y 1964 se construyeron 80.000 viviendas nuevas en reemplazo de las demolidas, en tanto que en el quinquenio 1960-64 se erigieron en todo EEUU 7.300.000 viviendas. Las personas realojadas en el programa de 13 años suman 750.000, en tanto que anualmente 40 millones de norteamericanos mudan su vivienda.- La falta de cohesión entre los organismos de la vivienda pública, y de la reforma urbana, repercute sobre los desplazados, que frecuentemente no cuentan con la adecuada reposición cuando ya han sido desposeídos de la vieja casa deteriorada, y la experiencia indica que sólo un 20% de los afectados ocupa las nuevas viviendas, más alejadas y caras, y posiblemente no mejores.-

El resultado ha sido la renovación de los centros urbanos, si bien ello ha favorecido particularmente a los emplazamientos comerciales. Además, al mudar a sus antiguos pobladores a las afueras, se persiste en la creación de ciudades dispersas tipo Los Angeles, divididas entre varios municipios, faltas de un organismo común que permita planificar mejor la tributación, base de la eficiencia de los servicios públicos.-

De todos modos, las innovaciones en materia de vías de circulación y de reforma urbana, pretenden posibilitar en Nueva York una modificación paulatina de configuración, con mayores incrementos en los empleos de las zonas anulares situadas a unos 40 km. de Times Square, tendiendo así a la instrumentación de una urbe más dispersa, único gran paliativo hasta ahora hallado para combatir la congestión central.-

El modelo de urbe dispersa de Los Angeles ha sido acerbamente criticado por los urbanistas. La pretensión, muy nor

teamericana, de viviendas unifamiliares con suficiente espacio-verde propio, ha promovido la creación de una urbe gigantesca-mente extendida, surcada por tremendas autopistas que convierten al auto, antes que al hombre, en el motivo de la ciudad, y que obligan a sus pobladores a larguísimos recorridos para acudir a obligaciones, visitas, compras, etc., verdaderas giras - que los convierten en "hombres de automóvil" (como sus antecesores "de a caballo") y que inhiben a un sentido comunitario, propio de la ciudad tradicional.- Los Angeles tiene 1.200 km2. y con otros 64 municipios compone un área metropolitana de 12.500 km2. extendida a lo largo de 110 km. de playas, valles, llanos y montañas.-

En un país donde todo se hace "a lo grande", donde el desarrollo ha sido tan tremendo en comparación del de otras latitudes, y que por lo mismo genera problemas desconocidos en éstas, no resulta fácil obtener ejemplos y recetas para su aplicación a nuestro caso específico, el de la Argentina. Recientemente se anunció la construcción en Alaska de una ciudad totalmente nueva, Seward's Success, tangente a Anchorage, aunque totalmente equipada, y provista de adelantos insólitos: clima artificialmente regulado, constante de 20°, ausencia de automóviles, reemplazados por aceras móviles y un monorriel de circunvalación. Con capacidad para 20.000 habitantes y una inversión prevista de 800 millones de dólares, finalizando la primera etapa de construcción en 1972. Puede éste ser un ejemplo para la Argentina? Es posible hacer algo así? O bien, tenemos que hacer forzosamente un juguete semejante? Evidentemente, no, Antes bien, convendrá inspirarnos en los ejemplos de las ciudades satélites de Londres, o las ciudades nuevas de París, incluso, como luego veremos, en ejemplos parecidos a éstas como las nuevas ciudades de las regiones de Moscú.-

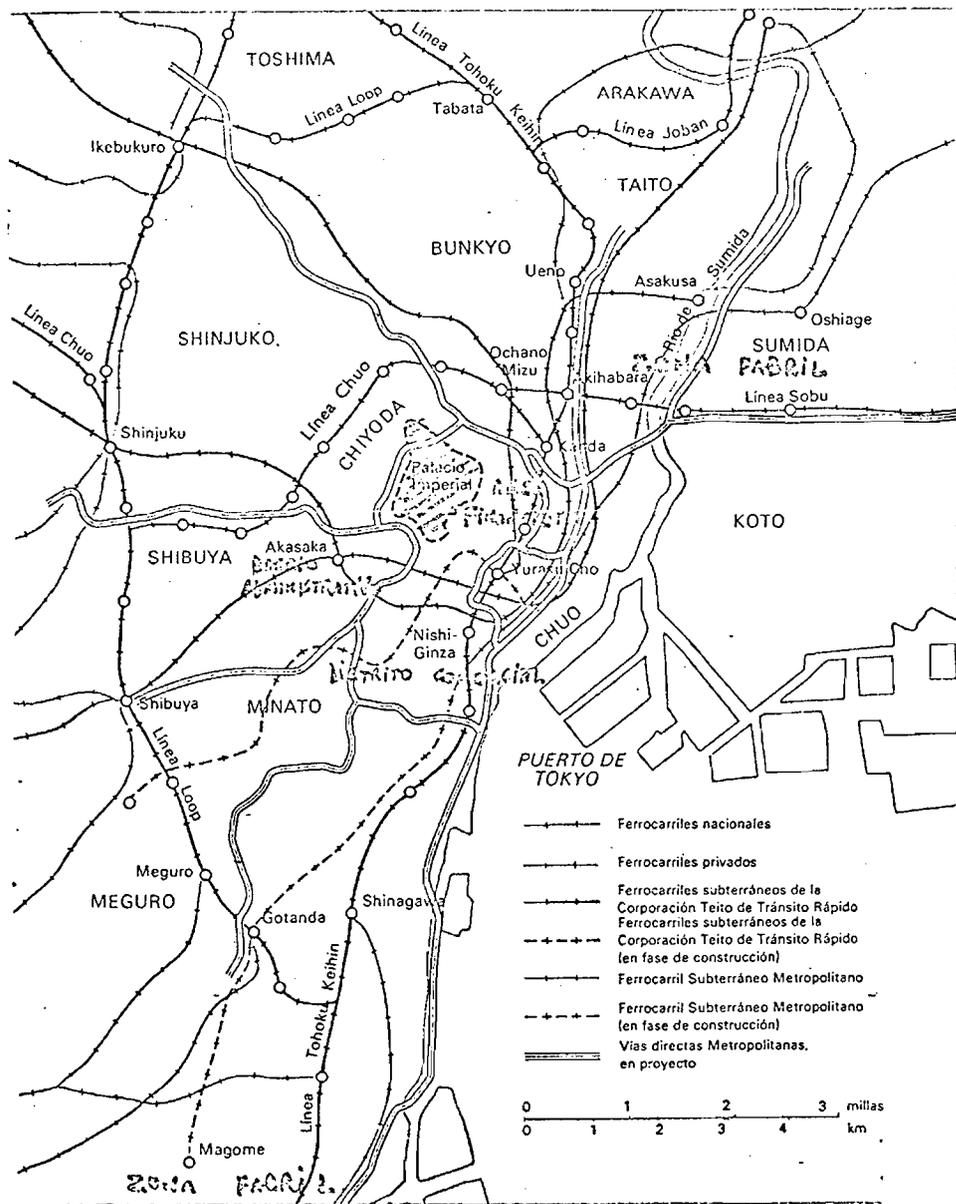


Fig. 171 - Tokyo, distorsión en las comunicaciones (fuente, P.Hall).--

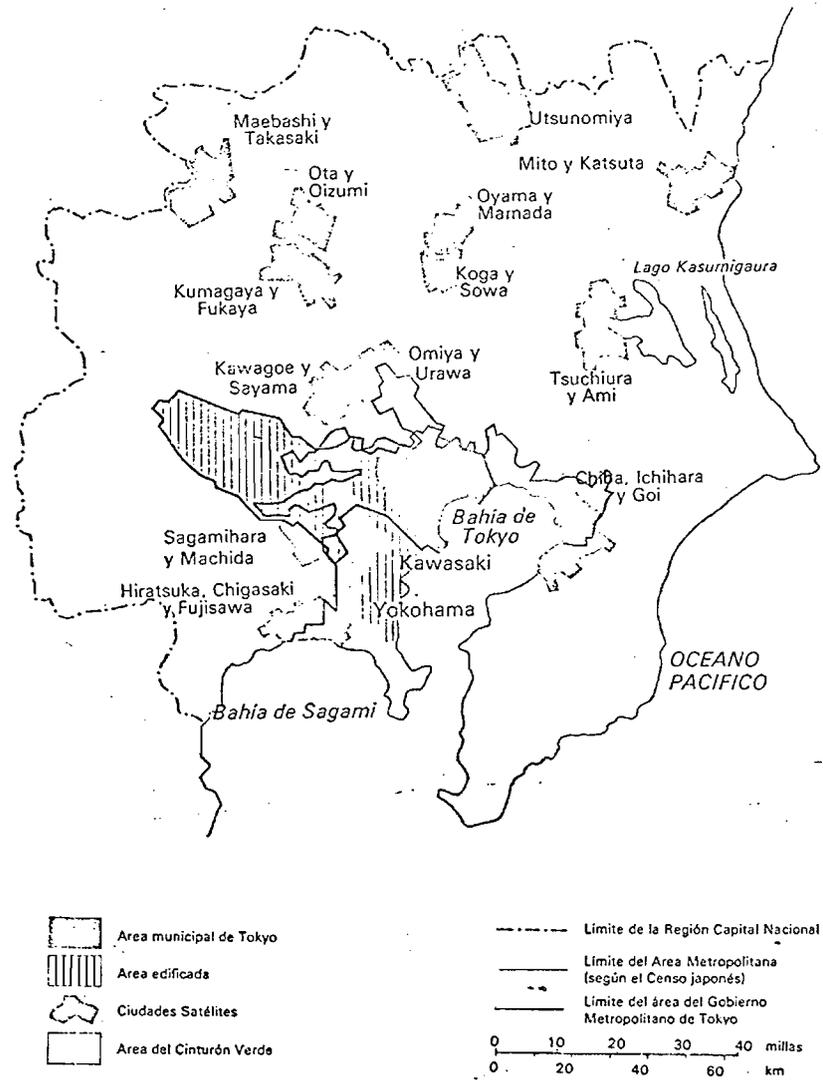


Fig. 170 - La Región de Tokyo (fuente: P.Hall)

En cambio, rescatamos como pauta posible de emulación la que determina el programa de "áreas urbanas demostrativas" en los EEUU. La misma tiene por objeto el planeamiento orgánico del desarrollo de las ciudades norteamericanas, particularmente las de menor tamaño. De acuerdo a dicha legislación, las municipalidades centralizan proyectos de desarrollo urbano que obtienen ayuda federal, administrada por juntas vecinales, los cuales tienen por objeto aglutinar en un solo programa las inversiones en vivienda, infraestructura, educación, asistencia social, seguridad, permitiendo la coherencia de los planes y estimulando su ^{bi}vialidad financiera.-

El municipio en cuestión presenta su plan regulador al H.U.D. (Department of Housing and Urban Development), y señala las áreas demostrativas donde se aplicará la ayuda federal solicitada. El HUD declara "ciudad demostrativa" a la comunidad y permite concentrar al ente administrador local todas las participaciones federales vigentes para los diversos proyectos aglutinados en el plan respectivo. El mismo organismo estatal colabora para la financiación de proyectos intercomunales (de municipios que integran áreas metropolitanas) y para la erección de nuevas ciudades o villas en áreas rurales (hasta 25 millones de dólares de cupo financiero para éstas), así como para financiar proyectos de renovación urbana que impliquen nuevas construcciones cívicas, culturales o de infraestructura.-

TOKYO: Según una tabla construida por Peter Hall, el orden de magnitud, dada su respectiva población, de las principales áreas metropolitanas del mundo, era en 1960 el siguiente: 1°) Nueva York con 14.759.000 (la región triestatal poseía aún más: 16.139.000), 2°) Tokyo-Yokohama con 13.628.000 habitantes, 3°) Londres 11.547.000 (para el London Planning Region eran en 1961 12.465.

941 habitantes; 4°) el complejo Rhin-Ruhr, fuertemente industrial, con 10.419.000 habitantes (en 1961), 5°) Moscú, con 7.884.000 habitantes en 1959 (con la región eran 9.077.000 habitantes en 1960), 6°) París, con 7.810.000 habitantes en 1962 (toda la región poseía ese año unos 8.500.000), y, apenas superada por Osaka-Kobe, Shanghai y Chicago, aparecía en el 10° lugar Buenos Aires, con 6.763.000 habitantes en 1960 (sólo el área metropolitana).- Enseguida después, Los Angeles, apenas 20.000 personas menos en su cómputo.-

Es así Tokyo la segunda área metropolitana del mundo, si bien, probablemente, el primer municipio del orbe, por tamaño de población. Perteneciente a un país de distinta estructura psico-social, puede ofrecer diferencias en cuanto al énfasis - con que se acometen determinados problemas, en relación al empleo en Occidente. Lo que no varía es el hecho en sí de la intensa aglomeración urbana, signo ya característico de la especie humana, agudizado en el último siglo.-

Tokyo presenta la notable particularidad de una ciudad (y su región) de notable tamaño, con una tasa incremental - importante, y que, sin embargo, solamente está equipada infraestructuralmente para permitir una adecuada atención a un conjunto humano no mayor de la quinta parte del actual (Dicha característica espanta notoriamente éste área con cualquiera otra de las de menor desarrollo del antiguo continente asiático, v.g., Calcuta).-

Si procuramos una comprensión de esta área metropolitana, de tipo similar al análisis aplicado a las anteriores, - diremos que Tokyo está integrado, a) por la ciudad histórica, dividida en 23 distritos, con 8.310.027 habitantes en 1960; b) por la aglomeración urbana, o sea el área continua edificada, que -

con la anterior permite arribar a la suma de 13.627.715 habitantes en 1960; c) excediendo ya el área en sí, y formando la "región capital nacional", que se extiende hasta 60 a 75 millas - de la Estación de Tokyo, hito céntrico de la ciudad, el espacio urbano-rural total accedía en 1960 a una población (incluidas a) y b) de 22.520.000 habitantes, lo que excede incluso a la región triestatal de N.York y transforma a Tokyo en la región metropolitana más grande de la Tierra (salvo que se contraponga a ella la megalópolis Boston-N.York-Washington).-

Su gran incremento demográfico se debió en los últimos tiempos, en un 70%, a la migración interna, lo que evidencia características sumamente semejantes a las vigentes en países del Occidente. También la transformación estructural de la actividad en Japón participa de pautas similares: entre 1930 y 1960 las actividades primarias pasaron, en cuanto a participación en la composición de los puestos de trabajo, del 49,4 al 32,9%, en tanto las actividades secundarias trepaban de 20,4 a 29,1% y las terciarias de 30,2 a 38%. El aumento del empleo industrial y de servicios, y coincidentemente las migraciones - internas, reforzaron la importancia de los centros urbanos del país, a los que cada vez más se allegaron los capitales y las oportunidades de progreso. De tal suerte, Japón padece, como otras nacionales, irritantes disparidades regionales, para cuya cancelación se han implementado en los últimos años leyes de promoción industrial tendientes a la creación de Polos de Contratracción, en forma de ciudades provinciales de no menos de 1.000.000 de habitantes, dotadas de la más completa gama de servicios urbanos e independizadas industrialmente. De este modo se procura contrarrestar la tremenda atracción de las gigantescas áreas de Tokyo y de Osaka.-

Dentro de la propia Tokyo, el reverso de la imagen.-

Es sí, el área más rica y de mayores oportunidades del Japón, - país de formidable empuje autosostenido. Le caben también, en virtud de su gigantismo y su tendencia a la concentración, los padecimientos de toda gran área urbana: a) problemas de vivienda (el 51% de la población quedó sin hogar luego de la segunda guerra mundial, se procuró conjurar tan tremendo problema mediante la actuación de las Corporaciones de Vivienda, oficiales. De tal modo, se realizaron muchas construcciones nuevas, pero de poco espacio,-el espacio vital por persona en Tokyo no pasa de 54 pies cuadrados, tres cuartas partes del promedio nacional, y bastante menos que lo usual en Occidente- y caras -los terrenos aumentaron sus precios 1.200 veces desde la preguerra, en tanto que el costo de la vida, en términos generales, subió mucho pero bastante menos: 350 veces-. El colofón es que el 80% de la población trabajadora de Tokyo, de menores recursos que el resto, está deficientemente alojada); b) Deficiencias en los servicios públicos (inadecuación del aprovisionamiento de agua y deficiencias serias en los sistemas de alcantarillado y desagüe: el 68,5% de las viviendas carecía de canalización de desagües en 1962, y la recolección estaba a cargo de cuadrillas nocturnas de obreros, jocosamente denominados "la flota de la miel". El 80% de las basuras domiciliarias, luego de tal recolección, se arrojaba a las aguas de la bahía de Tokyo, lo que permite aquilatar - los inconvenientes ulteriores para la navegación, la pesca y sobre todo para la salud de la población); c) inconvenientes en el transporte (las líneas de ferrocarriles ostentaban un trazado antiguo, que acumulaba viajes hacia zona de menos desarrollo actual, alargando innecesariamente el recorrido normal de la mayoría de obreros y empleados residentes lejos del anillo central, de ahí la sobrecarga de los medios, la congestión del transporte agravada por la variedad de medios utilizados en las rutas -característica asiática, agudizada en países aún menos desarrollados-

como China e India-. El trazado urbano apenas permite la utilización de un 10% de la ciudad como ruta de circulación, en tanto la tasa alcanza al 23% en Londres, 26% en París, 35% en Nueva York).-

Contra los inconvenientes del transporte y la congestión urbana, viene procurándose poner coto a través de la construcción de nuevas autopistas, anén de disposiciones específicas para aumentar el grado de aprovechamiento del centro: prohibiciones de estacionamiento, obligaciones de construcción de garajes en nuevos edificios, obligación de poseer garaje para todo nuevo conductor que tramite su registro, etc.-

Los planes de regulación de Tokyo, particularmente - inspirados en los ingleses, prevén la construcción de ciudades satélites de 1.000.000 de habitantes o más para desahogar la capital (15 en 1963, esperándose llegar pronto a treinta). La ley para el desarrollo de ciudades dentro de la Región Capital Nacional, de 1958, especifica el método para la creación de aquéllas, con provisión de fondos del gobierno central, asistencia técnica, financiamiento de viviendas, etc. Además, se ha trabajado - en pos de la construcción de un cinturón verde en torno al primer anillo de diez millas de radio desde la Estación Central, - cinturón de un ancho de siete millas, luego del cual se extendería la periferia edificada (anillo exterior), en un radio de 17 a 45 millas desde el centro de Tokyo, consecuentemente a la cual se implementan las nuevas ciudades satélites. En el centro de - Tokyo se han implementado restricciones de edificación y de asentamiento industrial. Se procura desarrollar zonas bien servidas por el transporte, pero venidas a menos por falta de desarrollo industrial, ubicadas dentro de la ciudad, como los subcentros - a crear en el Oeste, junto al ramal de Yamate, de los transportes públicos.-

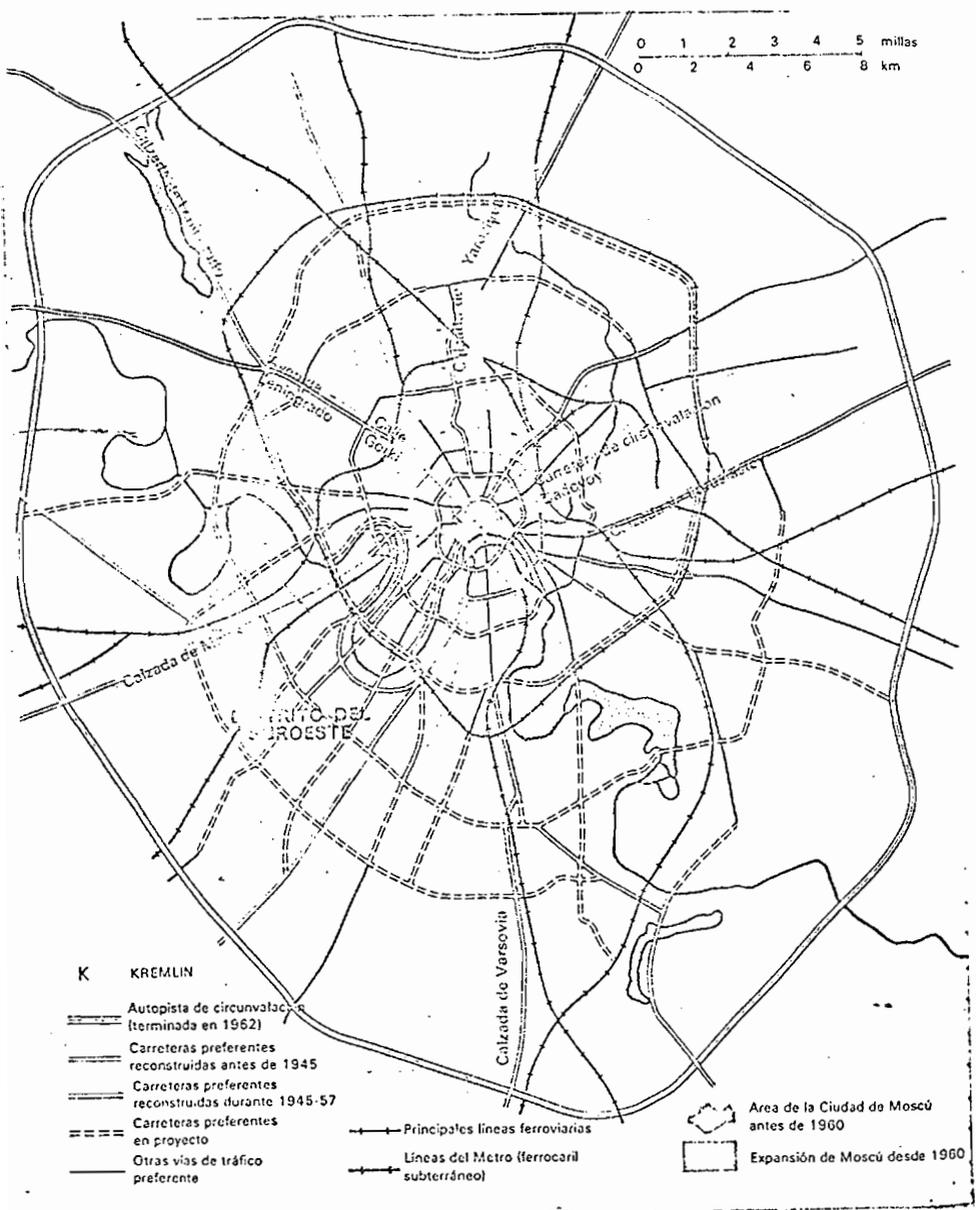


Fig. 173: Proyectos de transporte público en Moscú (F: P.Hall).—

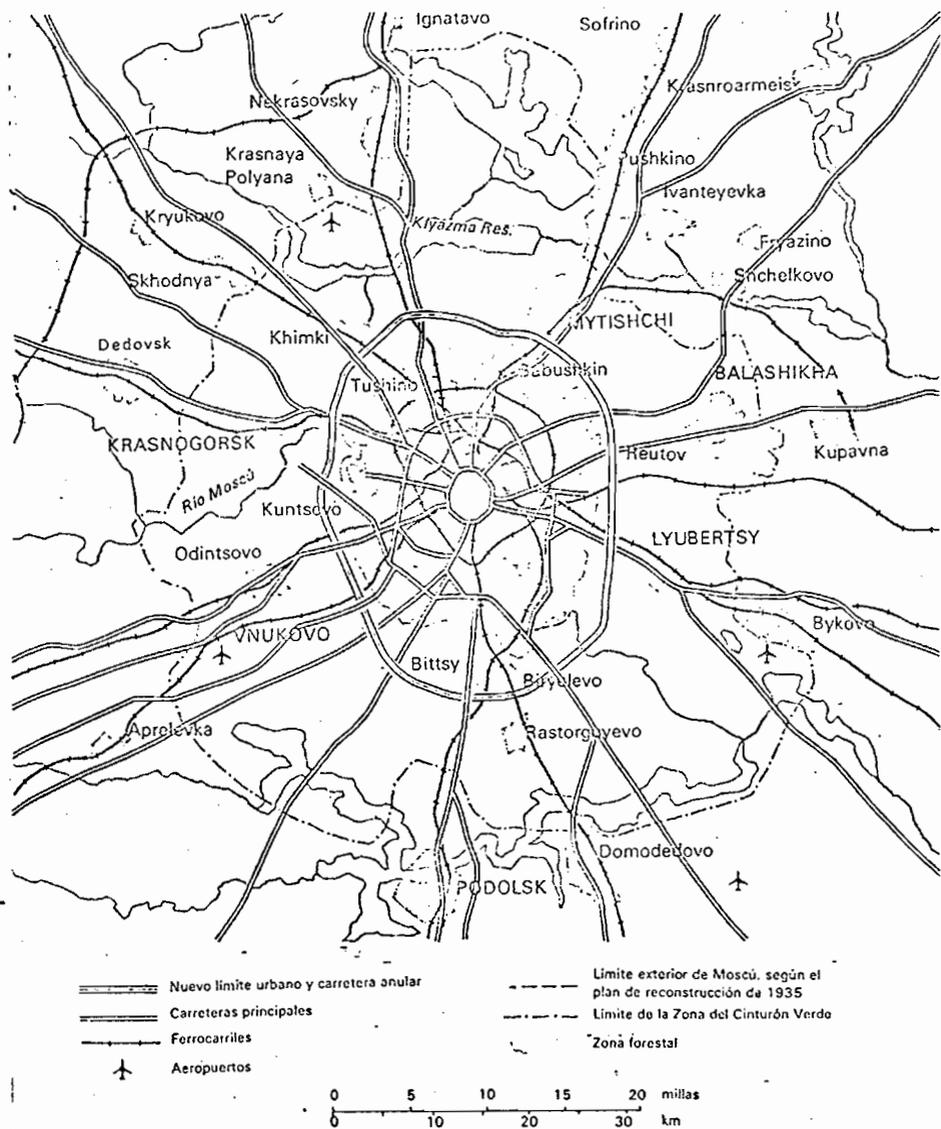


Fig. 172 - Moscú, la ciudad y su región metropolitana (F: P.Hall).—

Independientemente de estas soluciones, de tenor similar a las ya advertidas en los casos de las principales metrópolis de Occidente, existen quienes sueñan con ampliar el espacio de la ciudad vieja mediante tierras arrebatadas al mar, en la bahía de Tokyo, o, en forma totalmente opuesta, los que aspiran a la aparición de una Brasilia japonesa a 90 millas de Tokyo, al pie del monte Fuji.-

MOSCÚ: Aquí tenemos otra demostración de que las vicisitudes urbanas se asimilan en mayor medida que lo que diferencias geográficas, históricas o políticas permitirían prejuagar. En 1960 la vieja ciudad de Moscú tenía 6.046.000 habitantes, con una extensión de 338 millas cuadradas. A su alrededor, un cinturón verde que duplicaba dicha extensión (695 millas²) albergaba apenas 931.000 personas más, y, finalmente, un anillo exterior-compuesto por nuevas o remozadas ciudades, satélites de Moscú, completaba, con 2.100.000 habitantes, sobre una extensión de 4.633 millas cuadradas, el total de la región: 9.077.000 habitantes, radicados en 5.666 millas² de extensión, vale decir, el área emergente de un trazo radial distante 40 millas - 60 km.- del centro de la urbe.-

En general, los gobiernos soviéticos fueron partidarios de crear oportunidades equitativas a lo largo de su territorio. Su concepto del desarrollo equilibrado (hemos visto en el capítulo anterior, cómo se ha aplicado al caso de la supresión de disparidades regionales en Polonia) no se avenía con el mantenimiento de poderosas metrópolis primates. Así es que, en 1935, el Plan General de Reconstrucción dispuso restricciones para el futuro incremento de la ciudad, fijando un tope de 5.000.000 de habitantes.

No obstante, la incorporación al ejido ciudadano, en

1960, del cinturón suburbano, trastocó esta política, que no volvió a aplicarse, lo que permitió el raudó florecimiento de la metrópoli moscovita, hasta asemejarla a cualquier área metropolitana occidental. No obstante, si bien no se ha atacado la expansión de Moscú, la esencia de la política regional rusa - continúa prestando atención a puntos como la descentralización administrativa (la dirección local de empresas industriales y la planificación regional, han implicado que múltiples decisiones fueren paulatinamente arrebatadas al centralismo de Moscú, lo que constituye un factor descongestionante de la capital), y la creación de nuevas ciudades, satélites o no, constituye - ocupación favorita de los planificadores.-

Moscú continúa siendo, en tanto, poderoso nudo de - concentración comercial, encaucijada de comunicaciones y bastión cultural. Inclusive es aún importante industrialmente - puesto que alberga el 16% de toda la industria rusa, y, con su región, llega al 20%. En su seno, se ha procurado contrarrestar el principal problema urbano en el mundo estero, el del alojamiento, mediante poderosos esfuerzos en materia de construcciones públicas (se les achaca, no obstante, la poca imaginación utilizada en su implementación; son modulares, pero inclusive tal sistema permite variaciones que no practican; se trata de bloques de varios pisos, frecuentemente no dotados de ascenser, con reducidísimos espacios per-capita; una tremenda monotonía - afecta al paisaje urbano, pero lo esencial es que las viviendas existen y con ello se contribuye a resolver una de las primeras necesidades humanas). También se han realizado grandes - trabajos para dotar a la ciudad y su área subsidiaria de autopistas (existe una autopista que circunda el centro moscovita, el "anillo Sadovoy", cuya idea se asemeja a recientes decisiones similares para París, o a la idea de la autopista central - del Plan Regulador de Buenos Aires) y suficientes transportes

públicos (en razón de la existencia de diversos regímenes horarios de trabajo, dada la ausencia del tipo de competitividad o bien del requerimiento de estrechas relaciones entre decisores, propios del sistema capitalista occidental, no afectan a estos transportes las "horas punta"). La planificación urbana se basa en "micro-distritos" (mikrorayon), del tipo de los "borough" ingleses, definidos sobre extensiones de 75 a 125 acres, con 5 a 15.000 habitantes, y poseedores de todos los servicios comunitarios esenciales, interesante aplicación de criterios de desarrollo urbano mediante la revalorización de los barrios, que aquí llega incluso a dotar a los mismos de independencia económica (sistema que se asemeja a las nuevas disposiciones para París, acerca de La Défense, etc.).-

También aquí existen presiones para modificar el uso del suelo en el cinturón verde, pero la política es negarse sistemáticamente a la permisión de viviendas unifamiliares en el mismo, y, en cambio, a implementar en él bloques de vivienda colectiva (solución típica de los rusos), edificios colectivos para esparcimiento y comida (campings, hoteles, centros de comidas auto-preparadas, restaurantes públicos), vale decir, se tiende a agrupar gente en menos espacio. Nótese lo interesante del sistema, claro está, factible en un país de rígida centralización, donde, además, sus habitantes poseen antiguas tradiciones de admisión del paternalismo; se aprovecha mejor el suelo, los costos de construcción son menores, se suprime la congestión y la anarquía, y, al mismo tiempo, definidas, aglomeraciones así impuestas (la del bloque de viviendas, la del restaurante-público o el hotel comunitario) impregnan de vivificante interacción humana los diversos espacios urbanos (los urbanistas que critican la urbe dispersa en que parece renatar el gigantismo urbano norteamericano, hallarían aquí adecuado consuelo).-

Fig. 174 - El Randstad Holandés (fuente: P.Hall)



Fig. 175 - Dimensión poblacional en la conurbación referida:

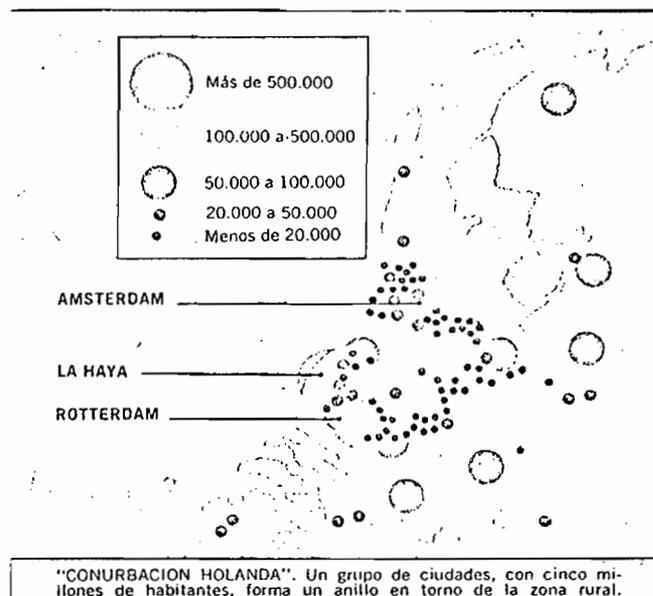
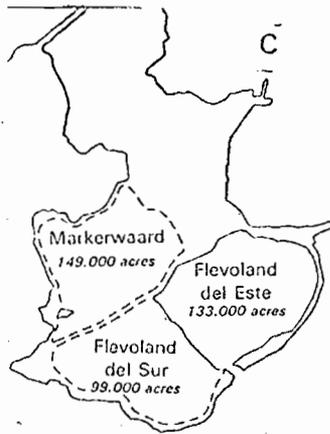
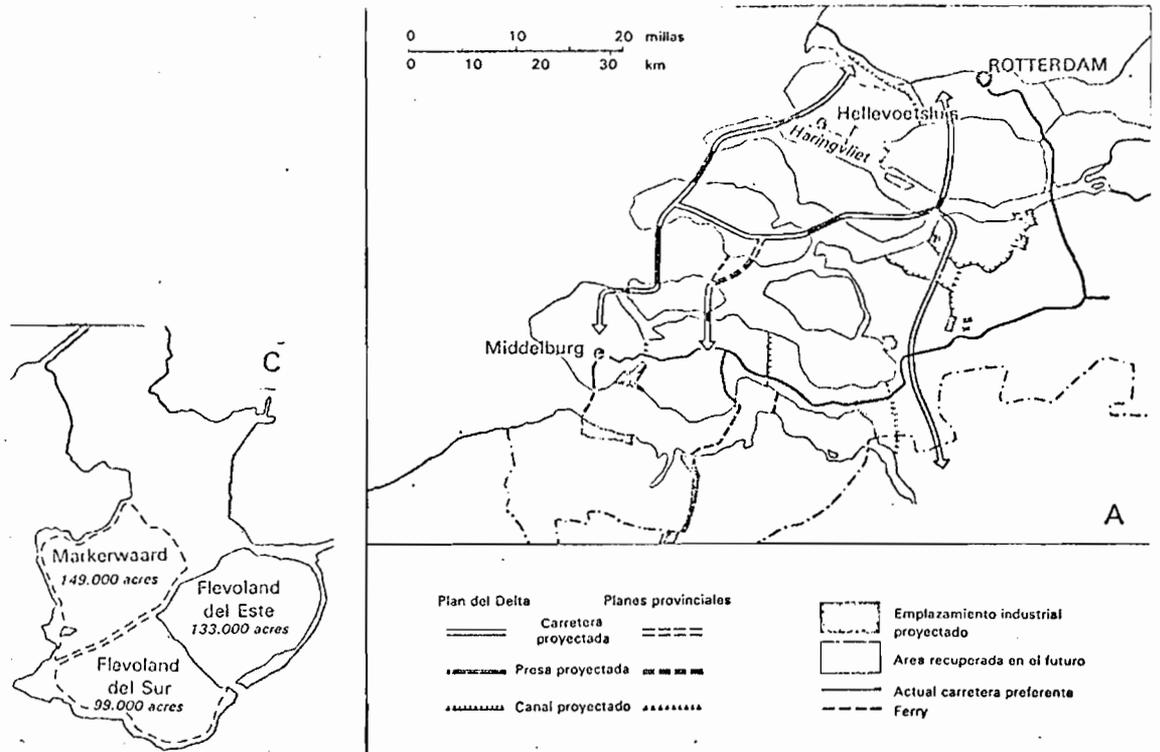
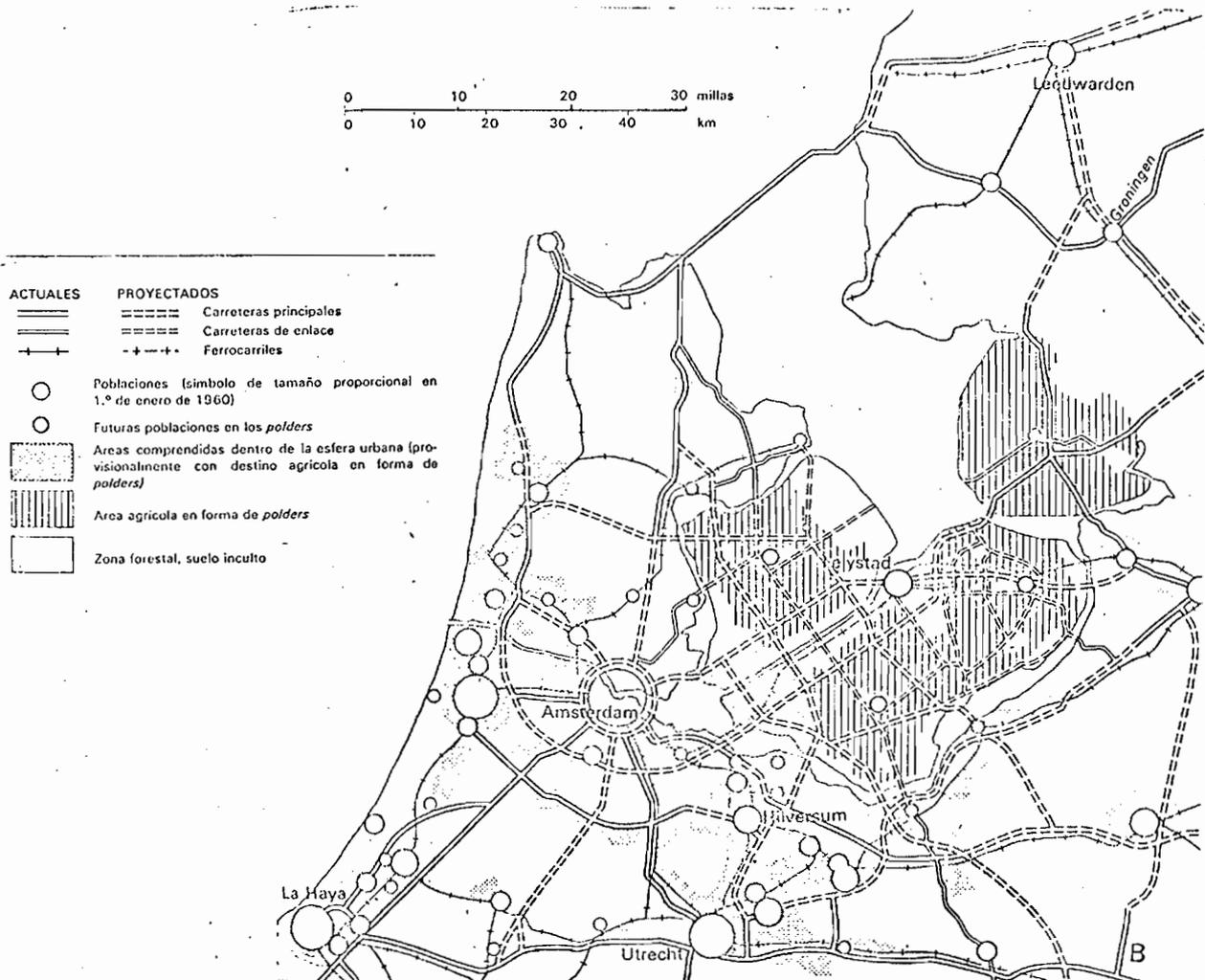


Fig. 176 - Crecimiento planificado del Eandstad: (fuente: P.Hall).-



Crecimiento planificado del Randstad. La estrategia de los urbanistas consiste en desviar el crecimiento hacia el exterior. a) Hacia el Sur: la ocupación de la región del Delta permitirá crear una nueva ciudad en Hellevoetsluis, en el Haringvliet. b) Hacia el Norte: el desenvolvimiento puede dirigirse en sentido paralelo a la costa, en el sector norte del Kennemerland. c) Hacia el Nordeste: parte de los polders se convertirá en una prolongación de la conurbación de Amsterdam, especialmente alrededor de Lelystad, la nueva "capital de los polders".



Finalmente, la planificación en materia de ciudades satélites también ofrece algunas aristas interesantes para el observador occidental: si bien los propios rusos son conscientes de su déficit de planificadores urbanos (carecen de una sistemática formación universitaria de los mismos, ni aún de suficientes arquitectos urbanistas por lo menos), y de que no existen estudios serios en materia de localización u industrial (convergamos en que para subestructuras económicas, no resultan aplicables los esquemas de Lösch, por lo cual ni siquiera pueden copiar), han investigado y tomado decisiones en materia de la creación continua de nuevas ciudades, llegando a la conclusión de que las ciudades satélites con suficiente viabilidad deben situarse a no más de 40 a 60 millas de la ciudad principal (60 a 90 km. Para nuestro caso deberíamos pensar tal vez en distancias menores, por poseer menos población), su escala debe oscilar entre los 250 y 300.000 habitantes (con lo que, curiosamente, suscriben similares decisiones de ingleses y franceses, y aún la idea, ya transcripta, de Boudeville, sobre las urbes de mayor perspectiva económica, y se apartan del modelo japonés, cuatro veces mayor, lo que se explica por la tremenda densidad de este país), y, por cierto, deben estar totalmente equipadas física y socialmente, amén de poseer industrias propias.-

La construcción pública o el transporte oficial son soluciones más fácilmente encauzables en un país con esta estructura política que en una nación occidental. En cambio, resultan sumamente ilustrativas sus nociones y experiencias en materia de planificación intra-urbana por microdistritos y extra-urbana por ciudades satélites.-

AMSTERDAM-ROTTERDAM-UTRECHT: Este es un caso especialísimo. No es una ciudad, que en torno a sí genera un área metropolitana, y

aún una región de irradiación. Es más que eso, es algo así como una megalópolis en pequeño (dada su escasa población en relación a otros ejemplos en tal sentido, si bien su densidad es - muy alta), integrada por un trazo continuo de varias ciudades y sus respectivos espacios subordinados: la conurbación de Rotterdam, que comprende a La Haya, la conurbación de Amsterdam y la conurbación de Utrecht. El conjunto es denominado "RANDSTAD" o ciudad anular. Es el famoso Randstad Holandés, suerte de metrópoli policéntrica, en forma de herradura, que constituye interesante ejemplo para realizaciones similares en otras latitudes (de hecho, la última planificación francesa admite el trastocamiento del viejo esquema radioconcéntrico de París en; una nueva metrópoli policéntrica, como ya hemos visto).-

El Randstad asume la forma de una inmensa herradura, cuya abertura apunta al SE, con más de 45 km. de longitud, otro tanto de anchura máxima, y, caso de poder -en sentido figurado, se entiende- aplanarlo para advertir su extensión total, unos 165 km. de longitud en línea recta. Está integrado por las ciudades de Rotterdam, La Haya, Leiden, Dordrecht, Haarlem, Injuiden, Amsterdam, Hilversum y Utrecht, y en el medio de la herradura, áreas consagradas al agro, la horticultura, la floricultura, resuelven, en forma contrastante con los "cinturones verdes" de otras metrópolis, las necesidades de verdor y abastecimiento alimentario. Su población era en 1963 de 3.937.000 habitantes, (4.270.000 con la región total), correspondiéndole el - 20° lugar en la tabla de Hall de las principales áreas metropolitanas del mundo. De tal suerte, absorbe el 36% de la población de los Países Bajos, en el 5% de la superficie de dicha nación.-

Está inscripto en un contexto nacional sumamente especial: país pequeño (35.500 km²., más de la mitad bajo el nivel

del mar, asumiendo costosas obras de protección para evitar fáciles inundaciones), con escasos recursos naturales (por las tierras bajas, que son antiguos pantanos desecados), altísima densidad (374 habitantes por km²., y una tasa de crecimiento anual bastante alta para Europa: 14%), y una larga tradición de esfuerzo, solidaridad y planeamiento para permitir la supervivencia y el progreso en función de la lucha cotidiana con la Naturaleza.-

Dijimos que era una metrópoli policéntrica, y tal circunstancia no se origina solamente en el hecho fácilmente advertido de la sucesión de establecimientos urbanos de similar envergadura, a través de un espacio continuo, sino en que las mismas funciones económicas tradicionales, de un centro metropolitano están aquí desconcentradas. Así, cabe la función gubernamental a La Haya, en tanto que Rotterdam monopoliza el puerto, los entes mayoristas y la industria pesada; Amsterdam es foco de cultura y hallan en ella asiento los negocios minoristas y las industrias livianas; a su vez, industrias especializadas se localizan, de acuerdo al rubro, en Leiden, Haarlem y en Hilversum.-

No todas son rosas. Este interesante desarrollo urbano lineal está, sin embargo, circunscripto a solamente la parte oeste del país. La concentración de industrias, servicios, y aún de la enseñanza, en dicha zona, ha movilizó al gobierno holandés en procura del desarrollo de regiones periféricas, a través de obras públicas de infraestructura y del estímulo a nuevas radiaciones industriales, de lo que hemos dado cuenta en el capítulo anterior, sobre políticas de desarrollo regional.-

Dentro del Randstad la competición por el escaso suelo disponible amenaza suprimir el área agrícola interior, amén de los altos costos de infraestructura y de la construcción en ge-

neral en dichas zonas bajas, otra razón para preconizar el desarrollo regional.-

De todos modos, lo importante de este modelo radica en la posibilidad de implementar una metrópoli policéntrica, como respuesta al viejo esquema de desarrollo radiocéntrico, - factor de congestión y base de disparidades barriales y regionales. En este caso, el resultado se logró en función del acontecer histórico. No resulta fácil, en cambio, transformar una ciudad totalmente constituida, en una suerte de conjuntos autónomos radicados en un espacio continuo. Para ello se deberá - echar mano a experiencias múltiples, sumar probablemente la idea francesa, expresada en La Défense y otros barrios revalorizados, con la rusa de los micro-distritos, y, sobre todo, procurar una descentralización administrativa e industrial que posibilite la creación de polos disímiles dentro de un espacio homogéneo común.-

ESTOCOLMO: Con alrededor de 1.250.000 habitantes en su área metropolitana (800.000 en la ciudad propiamente dicha), Estocolmo está lejos de los graves problemas de congestión y gigantismo propios de las grandes urbes del mundo, las principales de las cuales hemos revistado someramente en este capítulo. No obstante, se trata de una experiencia interesante, porque en ella se - aplican rigurosos métodos de planeamiento, lo que la entroniza - en ejemplo, además de que, en la génesis y aplicación de dicho planeamiento, es probable que ninguna ciudad pueda disputar a ésta el cetro de la innovación.-

En 1640 la ciudad aprobó su primer plan maestro de - transformación urbana, a aplicar en sus -por entonces- suburbios. Puerto de mar, asentado sobre un grupo de islas y de las salientes continentales de la costa báltica sueca, halló en sus frecuentes incendios, debidos a la construcción de madera típica de

aquella época. La causa de una reconstrucción casi continua, - que, en definitiva, requirió del planeamiento para trocar lo paliativo en solución definitiva y eficiente. -

La propiedad pública del suelo -hecho que, en las me-
trópolis ya estudiadas, con la salvedad de Moscú, no cuenta-
facilitó tal preocupación por el planeamiento, sobre todo por-
que permitió las realizaciones preconizadas por el mismo. Tal
sistema fué poco a poco desapareciendo, y la propiedad privada
fué reemplazando el feudo estatal. No obstante, en los pro-
gramas contemporáneos, el gobierno opta, en primer lugar, por
adquirir -mediante expropiación, si es necesario- los terrenos
necesarios para nuevas realizaciones residenciales y comercia-
les. A su vez, el gobierno sueco facilita, mediante créditos -
a los constructores, la erección de inmuebles para vivienda -
o implantación mercantil, y por financiamiento a los munici-
pios, la construcción de obras viales y otras de infraestructu-
ra comunitaria. -

La ciudad está administrada por una ASAMBLEA municipi-
pal de 100 miembros, con representación de todos los partidos
políticos mayoritarios. Estos se dividen en comisiones, que to-
man a su cargo las distintas tareas del gobierno urbano. Amén
de obras de renovación urbana tendientes a descongestionar el
centro de la ciudad, y servir más eficazmente a su circulación
interna y a la intercomunicación con otras regiones del país, -
ha venido aplicándose una planificación de unidades suburbanas
(unidades de barriada, o semi-ciudades satélites, como dice Si-
denblad), equipadas con sus centros de compra y servicios cul-
turales, y debidamente comunicadas con el centro de la ciudad -
mediante prolongaciones ferroviarias. El plan de dichas locali-
zaciones data de 1952, y 11 años después ya existían 18 centros
de esta naturaleza, con una población total de 250.000 habitan-
tes, los que han tenido relativo éxito en su gestión de descen-

tralización del empleo urbano, dado que muchos de los residentes en las nuevas barriadas han continuado atendiendo sus ocupaciones sitas en el centro de Estocolmo.-

El planeamiento ha rendido adecuados frutos en materia de transporte con la construcción del ferrocarril subterráneo, tipo metro) y de vivienda (desde 1930 a 1965, la población de la ciudad se duplicó, pero los alojamientos se multiplicaron por tres).-

El énfasis puesto en la organización del planeamiento (cuya base es siempre el análisis de la estructura socio-ocupacional de la población, factor principalísimo de orientación de las aspiraciones y realizaciones residenciales, culturales y económicas de los habitantes de la urbe,) las prerrogativas estatales en punto a propiedad de los terrenos sobre los cuales se erigen las nuevas construcciones (con lo que se evita la especulación, al par que la propia comuna se beneficia con la plus-valía ulterior), y su esquema de ampliación de la urbe a través de núcleos satélites suburbanos (parecido a similares realizaciones en París, Londres, etc.), constituyen hitos sugestivos de este nuevo ejemplo, para nuestra propia compilación de ideas e iniciativas útiles para el planeamiento bonaerense.-

CAPITULO 11:

BUENOS AIRES: "Buenos Aires comienza en Madrid, París, Londres, Nueva York, Milán... y termina en la Avenida General Paz. Como su ejido no es una cosa demasiado estricta, ni demasiado seria, se integra por algunas prolongaciones insulares y peninsulares: el Tigre, Punta del Este, Mar del Plata". Esta afirmación de Ure rencio Escardó (162), extractada de su increíble "Geografía de Buenos Aires", cuyos veinte años de antigüedad no disminuyen su vigencia, brinda una pauta de acercamiento a la comprensión de este fenómeno especial -y espacial- constituido por la gran capital del sur americano.

Ensalzada por unos, vilipendiada por otros, pero nunca sin pasión, la ciudad primate de la Argentina constituye, probablemente, la imagen más clara -con su dimensión, sus maravillas, sus frustraciones, su inacabamiento... De este pueblo joven y orgulloso que aún no ha terminado de espezar una marcha ascendente y sin pausas hacia el gran destino que ayer nomás, sesenta años atrás, le vaticinaron su corta historia y la ansiedad de sus filitios próceres.

Su hegemonía es atacada por aquellos que le achacan el desequilibrio y el estancamiento del país -como clama Martínez Estrada (163) en su "Sabeza de Goliat": "Desde 1853 toda la política consistió en atraer capitales y brazos para aplicarlos a las industrias nacionales, que se estudiarían y crearían después... unos y otros quedaron junto al muelle por si tenía que volver--se... No se alejaron mucho (no obstante)... se aplicaron a explotaciones urbanas... Tuvieron aquí su sede central... En el interior estaba el peligro, la incógnita del desierto... Con estos aportes destinados al interior, pero siempre interceptados en su curso por la Capital, Buenos Aires creció conforme debió hacerlo (en cambio) por contribución voluntaria de las provincias", pero que no dejan de reconocer, igual que aquellos que la ensalzan, su especialísima predisposición capitalina -el mismo Martí

nez Estrada: "La situación geográfica e histórica de Buenos Aires ... la predestinaban a su actual grandeza, pues su hegemonía estaba decidida desde antes de existir", en tanto que aquellos que contemplan el fenómeno sin resentimientos explican mejor, como lo hace Escardó: "Es la única parte del país que no es semicolonial, porque es la sede los colonizadores... Es un hecho biológico. Se la entiende por impregnación, como a la infancia y a la naturaleza", o como exulta Bernardo Canal Feijóo (en su "Teoría de la Ciudad Argentina"): "Buenos Aires ya era biológicamente la capital antes de ser ungida formalmente... Su espíritu es receptacular, confluyente (anima la confluencia) y derivativo; como el río de la Plata que la refleja y se refleja en ella, su espíritu consiste en una suma que sigue... De ahí esa impresión general de que viva o exista vuelta de espaldas al país, como si su posición geográfica e histórica fuera para ella optativa, "rezatando su admirado exordio con esta terminante afirmación: "Es la única capital posible de una nación de un solo frente biológico, de un país triangular y convergente, de un solo plano y una sola inclinación".

Así como para Canal Feijóo, (164), Buenos Aires es la digna y única capital posible para la Argentina, porque conjuga las condiciones de integración del conjunto nacional, y de su proyectabilidad hacia afuera; en otro plano, el geógrafo Federico Dams sostiene también que es el centro geográfico natural de la Argentina, por su privilegiada posición, en el borde de la pampa húmeda y como puerta de comunicación con el exterior.

Ya desde su nacimiento, Buenos Aires fue distinta, en el extremo del inmenso territorio a cuya hegemonía habría de aplicarse muy temprano. Los españoles, naturalmente, al arribar por mar a las supuestas Indias, debían de forjar asientos costeros para su emplazamiento inicial. No obstante, arrastraban, entre otras convenciones, una arraigada propensión a situar sus ciudades en zonas mediterráneas, aparentemente más protegidas de ataques extranjeros -que en Europa solían advenir por vía ma

rutina. El poco éxito de la primera fundación, en 1536, y la existencia de no menos de tres corrientes de incursión en el actual territorio argentino, motivaron la paulatina conformación de un sistema de asentamiento y colonización cuasi-circular, de esta base mediterránea. La corriente del Norte, dirigida desde el Perú, procuraba extender el dominio territorial de dicho virreinato, pugnando por acercarse a zonas llanas, con mejores posibilidades de subsistencia, y a ella se debió la colonización del noroeste del país, zona habitada por tribus sedentarias, cuyos poblados apiñados y despojados de planeamiento se situaban en barrancas ribereñas, junto a tierras aptas para cultivos y animadas por el agua, ansiosa fortuna muy poco presente en dichas tierras. La corriente del Oeste, al par que procuraba también la extensión del dominio territorial de los visires hispánicos residentes en Chile, buscaba reservas de mano de obra que paliaran sus escaseces -agravadas por la belicosidad de los araucanos- y soñaba con alcanzar las costas orientales del territorio, a fin de mejorar sus comunicaciones con España, y con ello acrecentar sus posibilidades comerciales y culturales. También ella encontró tribus dóciles y ya afincadas, en zonas aún más áridas pero donde el ingenio del hombre podía disputar a la naturaleza el dominio de las riquezas primarias de la tierra. A su vez, la corriente del Este, venida por mar, halló buena acogida sólo remontando el Paraná muy arriba, y las ciudades que fueron fundándose en el trayecto representaron hitos en la corriente comercial que unía a la Madre Patria con la amable Asunción. Las corrientes del Norte y del Oeste no llegaron al mar, ni la del Este persistió en entroncar con ellas para comunicarse con el Perú. Allí comienza el esquema de la incomunicación y la diferenciación.

Las ciudades mediterráneas fueron esquistadas en pleno hinterland tribal. Unas y otras estaban, ni muy próximas ni demasiado alejadas, a unos siete días de marcha (a caballo, pues los españoles llevaron a la antigua civilización de diaguitas, huarpes y comchingones, sus principales elementos culturales:

caballos, ganados, herramientas, semillas, imaginación, tenacidad... y las Leyes de Indias, portento que poseía todas las respuestas para encauzar la aventura. En ellas, incluso, se dan sabias lecciones de geografía urbana, que permitan discernir tanto la mejor posición y situación de toda nueva ciudad - respecto de la costa, de la tierra, del agua, del clima, del viento- como dirigir su establecimiento mediante el primario recurso del cordel y la regla, "inventando" sobre el llano virgen simétricas cuadrículas, tal como sus antepasados victoriosos sobre los árabes aplicaron el viejo método oriental ortogonal en las nuevas ciudades de la reconquistada Iberia).

En general, las nuevas ciudades fundadas por los españoles lo fueron en el centro de las zonas de más intenso poblamiento indígena, frecuentemente en los propios esplazamientos principales de éstos. Por otra parte, su supervivencia dependía, precisamente, de la integración de una importante población nativa junto a los escasos españoles que, desgajados de la corriente exploradora y fundadora, permanecían en el nuevo asentamiento (veinte o poco más, nunca más de un centenar). A su vez, las viejas colonias indígenas estaban admirablemente situadas en la con--fluencia de las rutas interregionales, lo que facilitaba el comercio mercantil y cultural entre las nuevas poblaciones (Andalgalá, por ejemplo, era ya un centro importante de comunicaciones en la época pre-hispánica, como acota Zunilda González Van Bonselaar (165). La cultura creada por los conquistadores y colonizadores españoles, si bien fue trazada originariamente sobre la base indígena existente, pronto dejó atrás tal sustento, asiquilando tanto la población como la civilización autóctona, en su afán de sobre-utilización de la mano de obra existente. Quéció, sí, la actitud artesanal como resabio, tanto como respuesta lógica a un medio difícil, de escasa riqueza natural. No obstante, aquélla no bastó por sí misma para cohesionar el acumulativo engrandecimiento del litoral, y durante mucho tiempo requirió del sistema proteccionista español para sobrevivir, hasta que advino la época contrapuesta, aún subsistente.

Extraemos de esta epopeya, en lo que atañe al objeto específico de este trabajo, la clarividencia del emplazamiento de ciudades en posiciones tales que permitían su aprovisionamiento y supervivencia en función del vasto umbral que las circundaba. España, como expresa Basilio Raymond, no era una nación demasiado poblada en aquella época (unos 8 millones de habitantes en los siglos XIV y XV), por lo cual se veía obligada a entronizar una red de ciudades bastante separadas entre sí, bastante auto-suficientes, mínimamente pobladas por hispanos, contando con la acquiescencia de los naturales para brindar lo que a éstos sobraba en aras de la imposición de un orden nuevo y duradero: población, los brazos de sus hombres para cultivar la tierra, apacentar ganado o extraer productos de las minas; los cuerpos de sus mujeres para propiciar, en afortunado mestizaje, la continuidad de la nueva raza de hijos de la tierra, unidos de ideas y tecnología europeas. Dentro de la cultura rural creada por los españoles, las ciudades constituyeron puntos de contacto con la civilización europea, de mantenimiento de sus tradiciones, de seguridad de ánimo.

La fundación de Buenos Aires -nos referimos ahora a la segunda y duradera, la de junio de 1580- constituyó, en ese momento, algo así como una apostasía de la tesitura territorial mediterránea circular. Excéntrica y válida de distintas y más potentes posibilidades -las que la puerta marítima brindaba a sus apetencias de bienes y de informaciones-, resultó claro que el propósito original y exclusivo, como apunta Ricardo Zorraquín Becú, fuera el de facilitar las comunicaciones y el comercio con el exterior. Allí todo debió ser creado desde el principio: las tribus nómades de la región -muy poco poblada, por otra parte, probablemente escasos 30.000 indígenas, dentro de un total aproximado de 300.000 para todo el actual territorio argentino en esa época, como calcula Jorge Comadrán Ruiz- (166) no habían previsto la instauración de aldeas estables que sirviesen de base

a las "ciudades" de los europeos. Además, ni siquiera se trataba en este caso, ya, de exploradores de pura cepa española: los fundadores de Buenos Aires, en su mayor parte, provenían del mestizaje asunceño, eran los nuevos "hijos de la tierra", que trataban, como encomienda Canal Feijóo, de dar a ésta su "Puerta", el Puerto.

La nueva ciudad resultó un prototipo, no obstante, de las ciudades argentinas, en cuanto a la aplicación del esquema dispuesto por las Leyes de Indias. La imposición de la cuadrícula en el sector fundacional, determinó las líneas maestras de un esquema urbano aún subsistente. Como expresa Héctor Ottonello, (167), ese esqueleto profundo rige las formas urbanas de la aglomeración a través del tiempo.

Juan de Garay eligió una meseta de 8 a 20 metros de altura, circundada por bañados, marginada por múltiples cañadas que aseguraban la provisión de agua, en tanto que una ensenada natural, al frente, permitía el fondeo de las embarcaciones. De inmediato, tal como era de estilo, se distribuyeron las tierras próximas al núcleo central, la Plaza Mayo -separada del río por el Fuerte-, en solares (un cuarto de manzana, para erigir las casas-habitación), en la zona hoy comprendida entre las calles 25 de Mayo-Balcarte, Viamonte, Libertad-Salta, e Independencia; cuadras (de una manzana, dentro del ejido, como reservas habitacionales futuras); "pedazos de tierra" (fracciones próximas, para los cultivos) y "estancias" (en los denominados valles, hoy partidos) de $\frac{3}{4}$ de legua cuadrada. Se reservaron tierras para un núcleo de habitantes mayor que la guarnición que permaneció en el sitio después de la partida de Garay, cosa habitual en tales fundaciones, pues a la primera expedición seguían otras, más amplias y avitualladas. La distribución no implicó real toma de posesión, al punto que casi treinta años después, en Diciembre de 1608, el gobernador Bermúdez ordenó el amojonamiento del ejido, el trazado de las calles y la apropiación concreta de los solares. En la zona sur, las calles tomaron el rumbo NO a SE, en el ejido de E a O

FIG. 177 - PRIMERA OCUPACION DE BUENOS AIRES

1-zona de solares, en la distribución de tierras efectuada por D.Juan de Garay.

2-zona del ejido, en la misma.--

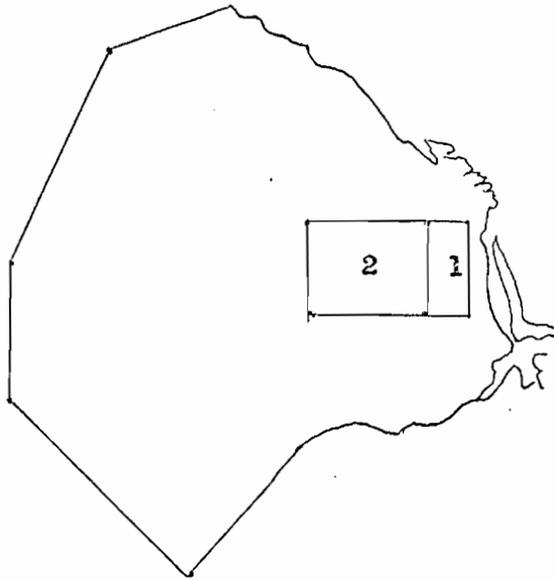
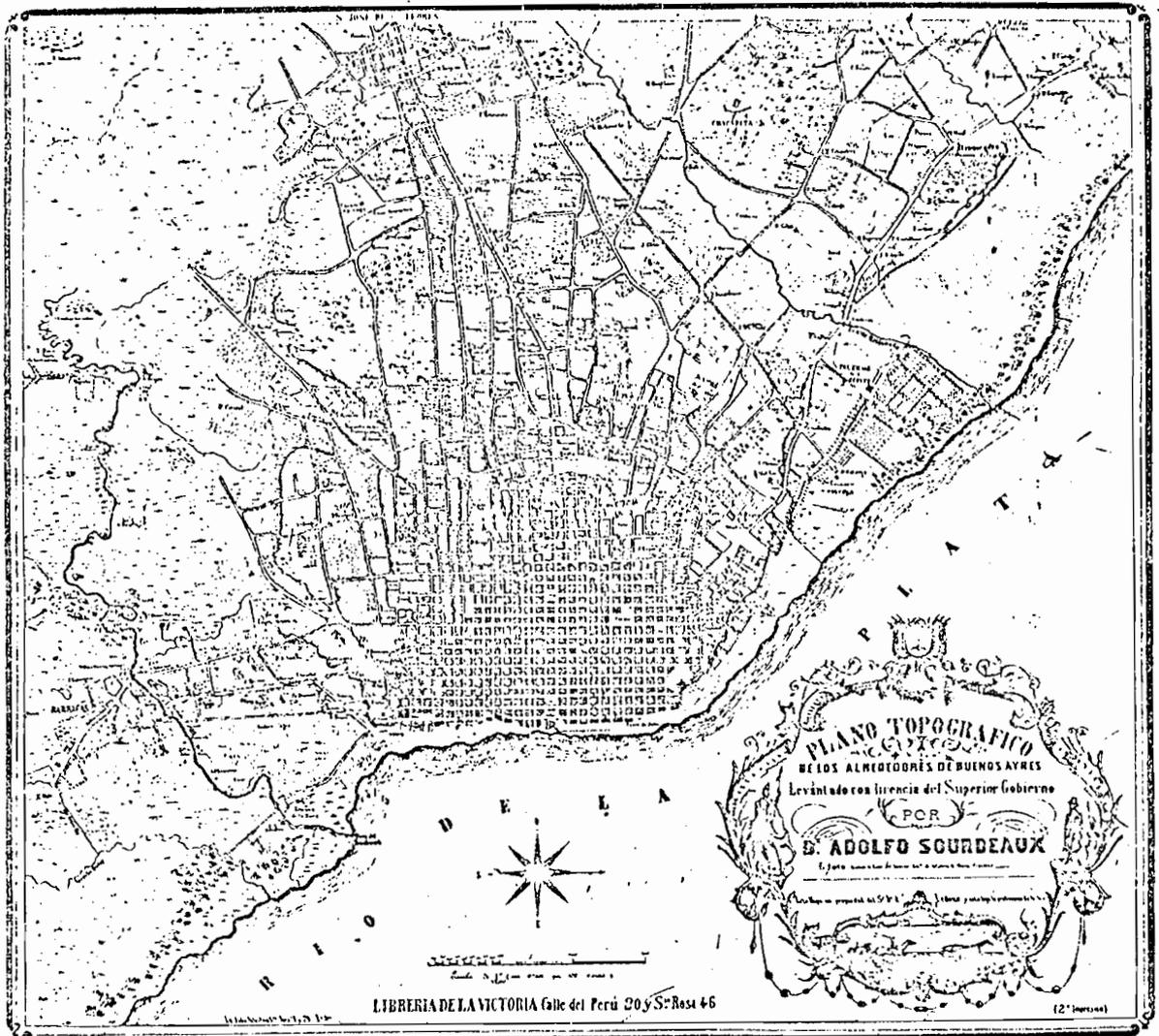


FIG. 178 - UNO DE LOS PRIMEROS PLANOS DE LA CIUDAD

El efectuado por Sourdeaux, hacia 1855

(fuente: Suma de Geografía).--



y de S a N, en tanto las que nacían en la barranca lo hicieron de NE a SO, se construyeron calles marginales de los arroyos, así como el camino de la barranca (incipiente "autopista costera"), y se midieron las suertes de chacras desde la cima de la misma, hacia el interior, de modo que el bañado permaneciera deshabitado, como propiedad fiscal. Entre las casas quedaron huecos, dado el desorden y deficiente alineación de su construcción, y ello a pesar de que, como nos informa Patricio Randle, los españoles preferían apiñar las casas de modo de no dejar espacios vacíos ni verdes entre ellas. Dichos huecos también signaron el futuro desarrollo de la urbe, al nacer de ellos las actuales plazas de la zona central.

Han pasado desde entonces casi cuatro siglos. La historia de la ciudad es la del mismo país, y no pretende este trabajo su reseña ni su enjuiciamiento. En lo que atañe a nuestros móviles, baste recordar que, así como el sitio inicial y la configuración de los solares primigenios, establecieron líneas maestras en la conformación de la urbe, también lo hicieron los caminos que la unían con el interior del país, y de ellos surgieron las principales rutas interiores (calles y avenidas de larga trayectoria, trascendentes de sus meros límites municipales) de la ciudad. A su vez, la convergencia en haz de tales rutas, tanto como de los posteriores "caminos de hierro" del ferrocarril, - constituyeron importante herramienta para instrumentar el dominio de la ciudad primate sobre todo el territorio nacional, para signar su desenvolvimiento y conformación económica, y para afianzar sus características originales de "puerta de la tierra" argentina.

El municipio de Buenos Aires fue declarado capital nacional el 21/9/1880, incorporándosele los extensos territorios de los entonces partidos de Flores y Belgrano en 1887, con lo que aquél adquirió su actual forma. El damero original subsistía en el núcleo central, pero ya quedaba totalmente desvirtuado

do en sus adyacencias, donde las características del terreno, los arroyos, las viejas rutas, etc. , fueron determinando distintos sistemas de calles y una urbanización diferente.

Enquistada entre la pampa y el río, ninguno ha podido convocarla simbióticamente. Existe, por ende, por sí misma, como hecho distinto y trascendental del paisaje. Como nodula recordó: "Coexiste con la pampa sin penetrarla. La edificación se asienta sobre cuarenta metros de tierra rica en humus, apta para sembrar. La humedad de la tierra trasuda a través de asfaltos y cementos. El aire contiene 90% de humedad, la humedad de los campos labráticos, magnífica en jardines y opulenta en árboles, la transpiración inhibe al portafolio de caminar, y no conoce su ciudad... Luego de la llanura dominante y omnipresente, la otra realidad fuerte de la ciudad es su vecindad del río, pampa líquida. No es un río audante, sino constructor: construye con barro. Para el habitante de Buenos Aires, el río no comunica con nada, no va a ninguna parte, no tiene orilla de enfrente, ofrece un horizonte indefinido... Pampa y río precipitan al hombre en una profunda mitología individualista, y le dotan de la convicción de que sólo sus propios esfuerzos diseñarán su futuro. Base natural de una posición a-solidaria, de expectativa y de comunicación.

El predominio de Buenos Aires sobre el resto del país es formidable. Predominio en todo sentido: económico, demográfico, financiero, cultural... La población del área metropolitana es un tercio de la nacional, siendo que su superficie no pasa del 3 por mil de la del país (paga un alto precio por ello, como toda metrópoli: congestión en el núcleo central, consecutiva dispersión que genera tentáculos suburbanos ^{en} medianías o varasno, en tanto se deteriora -obsolescencia y falta de mantenimiento- el ejido capitalino); la mitad de la industria, — tres cuartos del tonelaje marítimo, tres cuartos de las finanzas se hallan en la metrópoli. Hasta la creación artística, los espectáculos, los esparcimientos, se nuclean en la ciudad capi

tal, como si también a estas ramas del quehacer humano les cupieran economías externas de aglomeración... (y probablemente merezcan este tratamiento en un estudio económico, no en vano requieren de un mercado de demanda, de una información constante, de aprovechamientos múltiples, financiamiento, incluso de "temas", que, siendo humanos, son más frecuentes donde las unidades humanas se dan más densamente). J.V. D'Angelo (169) rastrea en estadísticas culturales los siguientes datos (para 1947, y tenemos la convicción que, desde entonces, se ha acentuado la concentración): la Capital era asiento de publicación del 95% de las obras literarias, científicas y artísticas editadas en el país, del 95% de las obras musicales, de la mitad de los periódicos, representando éstos el 70% del tiraje total de periódicos en el país. La mitad de la potencia radial también está aquí instalada.

Pero esta magnífica y extraña ciudad ya ni siquiera puede persistir por sí sola. Así olvide sus deberes con el país, su cuerpo se ha ampliado con vastas regiones circundantes y próximas, sobre las que ejerce, mal que le pese, el natural gobierno de todo centro urbano sobre el hinterland que le provee de alimentos básicos. Mal gobierno aún, más hecho de pillaje que de reconocimiento de la contrapartida de deberes a que obliga el ejercicio del poder... Tan sólo los urbanistas han comprendido la existencia real de ese cuerpo ampliado, y pugnan por facilitar su conjunción y su evolución, planeando el mejor ordenamiento de la misma.

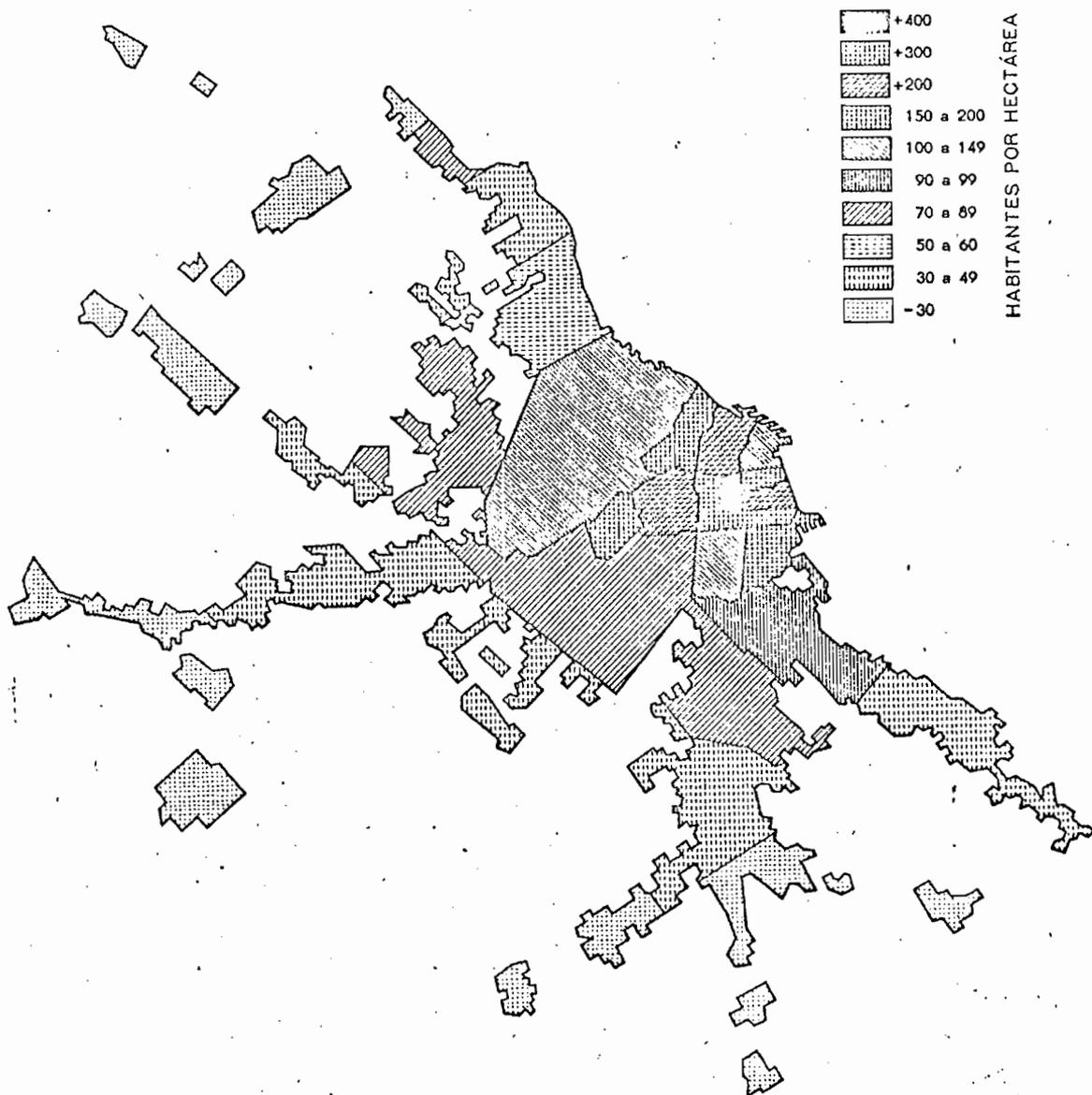
En primer lugar, existe la conurbación, también denominada "el Gran Buenos Aires". Una superficie total de 2.597 km², de los cuales 192 corresponden al municipio capitalino, 90.000 has. edificadas, comprendiendo la ciudad central (Buenos Aires), dos ciudades satélites de más de 300.000 habitantes cada una (Avenida y San Martín), otras 7 mayores de 100.000 (Lanús, Lomas de Zamora, Quilmes, Vicente López, San Isidro, Matanza, Morón), cinco mayores de 25.000 habitantes (Adrogué, San Fernando, Tigre, Merlo, Gral. Sarmiento), tres de más de 10.000 (E. Echeverría, F.

Varela y Moreno), siete pueblos suburbanos con más de 2.000 habitantes y otros 32 que exceden de los 500 pobladores cada uno. En total 56 centros urbanos o semiurbanos, que albergan el 30% de la población argentina. A través de los sucesivos censos, Horacio Difrieri (166) ha ido rastreando la particular configuración de la conurbación, y su evolución: En 1869 se percibe un desarrollo tentacular sobre los ramales ferroviarios convergentes. El proceso es centrifugo. Además del centro, impresionan los suburbios de Boca y Barracas, la ciudad satélite de Avellaneda-Lanús. Predomina ya el sector terciario en la actividad económica de la aglomeración discontinua.

Hacia 1895 la mayor concentración se da en la ciudad central, que desde 1880 mantiene funciones políticas a nivel nacional, lo que acentúa su expansión y predominio. Comienza el influjo de las industrias que van instalándose en las "orillas" (Como expresa Elias Matamoros, desde el 80 el Puerto señorea sobre la urbe cuadriculada, y a su vez explica la tesitura argentina: gran país rural dotado de un solo gran puerto. La inmigración que acude es frustrada por la desaprensión gubernativa, y queda en la ciudad-puerto, en sus alrededores u orillas, donde erige núcleos demográficos amorfos y marginales, desilusionados y sub-ocupados). El núcleo urbano, si bien discontinuo en la edificación por la existencia de grandes espacios vacíos interirregulares, está compuesto de la ciudad central, que por el norte ya casi toca a Vicente López, los suburbios de Boca-Barracas, más expandidos, a lo largo del Riachuelo, los ex-pueblos y ahora barrios de Flores y Belgrano, y las ciudades satélites de Avellaneda-Lanús, Lomas de Zamora, Quilmes, San Martín, San Isidro, San Fernando y Las Conchas (luego Tigre). En la parte meridional de la conurbación, florecen industrias: frigoríficos, curtiembres, talleres ferroviarios.

En 1914 se advierte la inversa de la tendencia expansiva: ahora crece más la periferia, influida por el desarrollo industrial en el sur y el oeste. Es decir, la posibilidad cen-

FIG. 179 - EL CONURBANO BONAERENSE: NUCLEO Y TENTACULOS
 (el mapa revela, además, las densidades diferenciales
 dentro del área, o "coropletas" de densidad por ha.)
 (fuente: Suma de Geografía).-



trifuga entrevista dos censos atrás, se ha afirmado y signará en adelante todo el proceso de crecimiento del conurbano, en función, sobre todo, de la especialización locacional de los núcleos (industrias). En los márgenes, además, las necesidades de mayor espacio trascienden la aglomeración sobre rutas troncales, desplazándola dentro de los vastos espacios interiores a éstas. Ya en 1947, se advierten seis tentáculos tributarios, donde los núcleos van ordenándose con dimensiones demográficas decrecientes, desde el foco hasta la periferia. Se advierte el influjo de las rutas sobre la estructura de localización residencial. No obstante, la pauta general es concéntrica, --respecto de las densidades--.

En Avellaneda-Lanús, gran concentración de actividades secundarias (industria), en el Oeste (San Martín, etc.), confusa mezcla de secundarios con aptitudes de ciudad-dormitorio y -- cierta actividad terciaria. En el NO, a lo largo de la ruta, se instalan núcleos de ciudades-dormitorios que albergan a los sectores terciarios activos del centro de la ciudad.

La densidad diferencial ratifica a la cronología poblacional. La zona del primer asentamiento continúa siendo la primera por cuántum de población, aún de albergar los instrumentos de la tradición, tanto como los del Poder contemporáneo. -- El primer punto de crecimiento de la ciudad, como de la conurbación, fue la actual "ciudad vieja" o "centro" propiamente dicho. Núcleo de actividades terciarias, fue acompañado a poco por los centros de secundarios junto al Riachuelo. Las agrupaciones autónomas del núcleo, para Irena A. Insogna, son: a) el Centro, con edificios y espacios históricos, y que en distintas localizaciones mantiene atributos de centro político, financiero (más compacto, o sea establecido en un espacio menor), comercial (cuya atracción excede incluso al territorio de la conurbación), de diversiones y cultural. Intensa circulación y con una edificación mayormente dedicada a la localización de servicios (oficinas); b) Constitución, antigua plaza de carretas y mercado de

FIGURA 180 - Estructura nuclear y orlas interiores en la ciudad de Buenos Aires

(según el modelo propuesto por Irene Insogna, fuente: Argentina, Suma de Geografía, tomo IX)



frutos, surgió como núcleo separado y se intercomunicó con el centro en 1855, a través de tranvía y ferrocarril. Su centro comercial o "sub-centro" se radica en las calles Lima, Bernardo de Irigoyen y Brasil, constituye actualmente una cabecera de transporte ferroviario y automotor, lo que le dota de activa circulación. Residencias de clase media y una red financiera local más o menos autosuficiente; c) Boca, que surgió aislado como zona de mataderos y saladeros, uniéndose al centro en 1830 a través del tranvía a caballos. Centro comercial en la Avenida Alajunte Brown, características de centro de esparcimientos nocturno, con una población activa empleada en la ribera o bien en el centro; d) Barracas, que tomó su nombre de las viejas barracas de frutos, núcleo inicial, con los saladeros, de su actividad, Centro industrial que luego de un origen autónomo, se intercomunicó con la City mediante tranvía y ferrocarril. Poseyendo dos centros comerciales, en la calle "Larga" (Montes de Oca, mayor categoría) y en la calle "Nueva" (Patricios, artículos de primera necesidad). Finalmente, el Puerto, lugar de trabajo y no de asentamiento residencial, unido por intereses al centro propiamente dicho.

De tal modo, la densidad diferencial puede discernirse rápidamente mediante el esquema de isogona.

O podemos practicar un análisis gráfico más afinado, como propone Difrieri, mediante la imputación poblacional a las distintas circunscripciones de la capital.

La zona de mayor fricción demográfica es la compuesta por las circunscripciones:

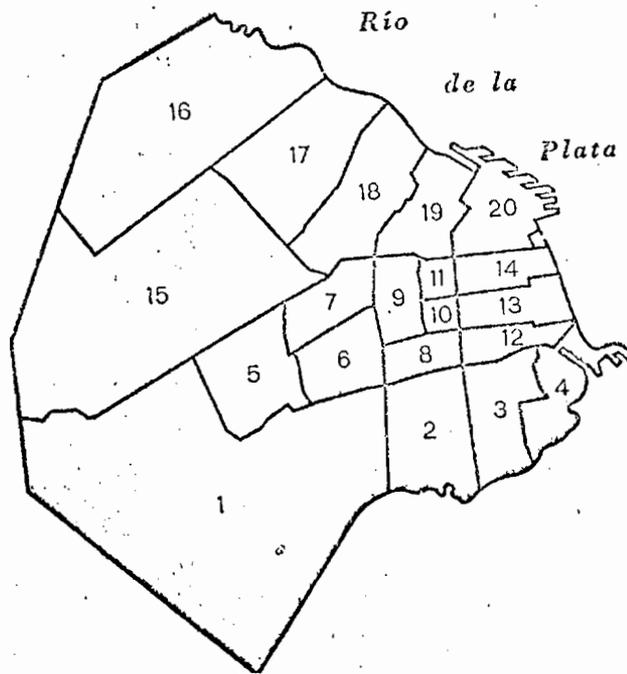
10/11: mayor densidad (viviendas)

12/13/14/20: actividades públicas, financieras y puertos.

anillos de viviendas menos densas en 8, 9, 6 y 7.

En el resto de las circunscripciones electorales, se agota menor densidad, predominio de población ocupada en actividades terciarias, salvo en las Nos. 2, 3 y 4, industriales. En la

FIGURA 181 - Circunscripciones electorales de la Capital Federal
(fuente: Suma de Geografía)



Difrieri propone el análisis de la urbe imputando la población de acuerdo a esta división jurídica.-

sección 1, la densidad es similar a las de los distritos satélites, y contiene amplios espacios abiertos sin edificar. En el tentáculo del NO, existe una zona de mayor densidad, mayores parcelas por familias, éstas con gran poder adquisitivo (V. López y S. Isidro).

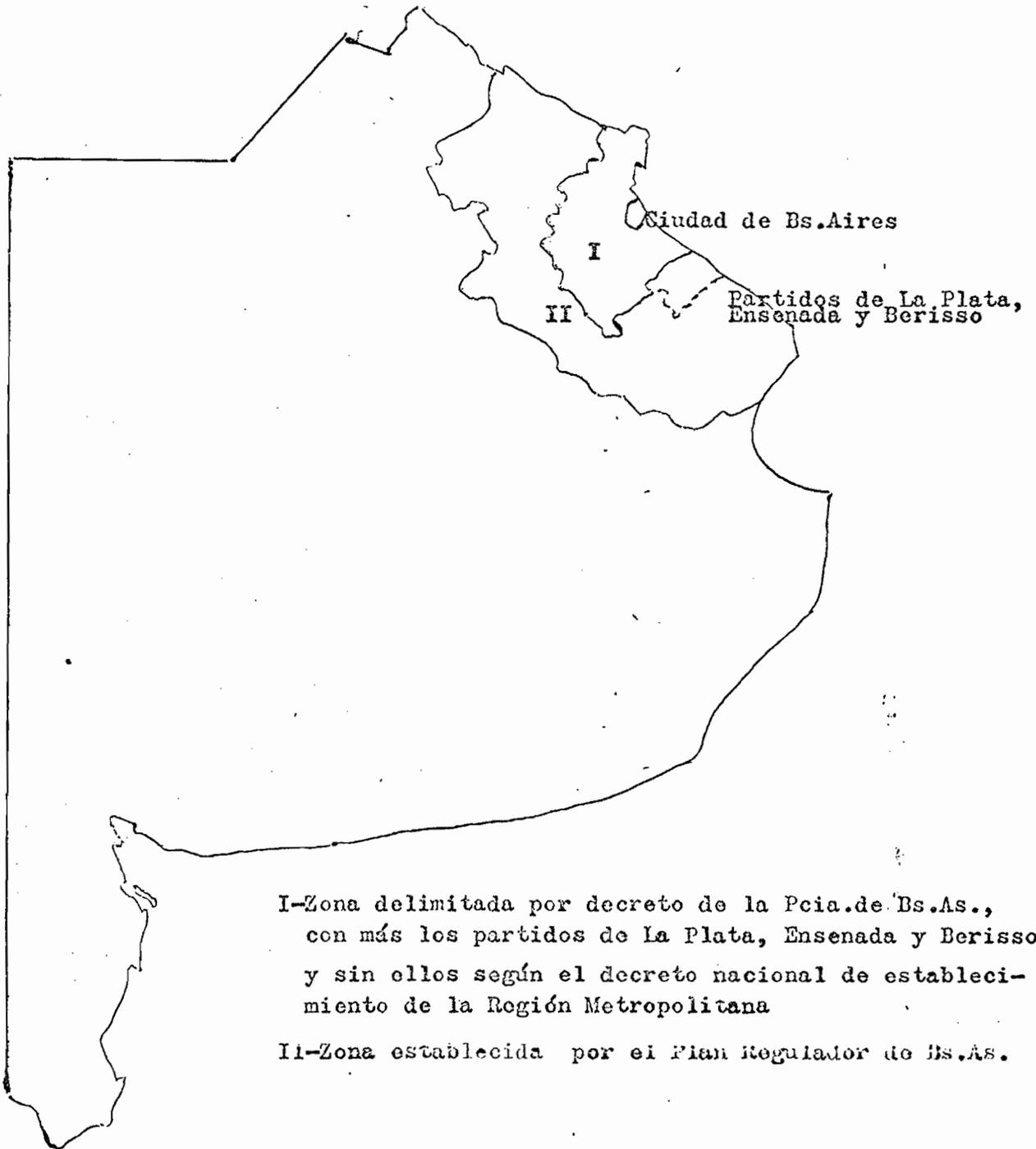
La estructura locacional en el conurbano es tal que, su centro posee áreas demográficamente viejas, las actividades son terciarias, predomina el sexo femenino. En cambio, la periferia se distingue por poseer áreas demográficamente jóvenes, con predominio masculino, y utilizadas difusamente para actividades secundarias, o bien para dormitorio de quienes tienen tal tipo de ocupación.

A medida que ha ido creciendo la ciudad, lo mismo que sus suburbios aledaños, se han ido formando "sub-centros" comerciales en diversos barrios de aquélla, así como en los puntos distinguidos de éstos. Generalmente se trata, más que de círculos (como suele imaginar a los núcleos de desarrollo la literatura económica sobre localización, particularmente desde que -- Hugh Hourse insiste en tal figura, poniéndola a los hexágonos de Lösch y Christaller), de "ejes" de desarrollo, situados sobre vías de mayor actividad comercial, tomando algunas cuadras de las mismas. De tal suerte, el "centro" de la metrópoli declina su importancia como base de prestación de servicios y de comercialización. En 1954, según estadísticas analizadas por D'Angelo, el comercio minorista en el conurbano se distribuía así: 21,8% del total nacional en la Capital, 17,3% en los suburbios. Los servicios, respecto del total nacional, nucleaban un 20% en la Capital y el 11,5% en los suburbios. En cambio, la Capital prosigue siendo centro comercial mayorista: en el mismo año, el 54% del mismo partía del conurbano, del cual 45,9% en la Capital (circunscripciones 11, 13 y 14) y sólo 8,1% en la orla suburbana.

A medida que la ciudad capital fue creciendo, y que las condiciones atractivas de su expansión impulsaron la migración

interior (particularmente la de la década de los 40), su población desbordó los márgenes administrativos, produciendo el crecimiento de los partidos aledaños. Ello preocupó a las autoridades de la Provincia de Bs.As., que fueron creando nuevos partidos, hasta culminar con el decreto de 1948 que estableció un "continuum" de 14 partidos, aglutinados bajo la nomenclatura, por primera vez oficialmente, de "Gran Buenos Aires". En 1957 se derogó tal ordenanza, si bien la imagen no fue desechada totalmente, dado que la organización del Plan Regulador de la Región Metropolitana aprovechó la idea. De tal suerte, recientemente (21-10-69) el gobierno provincial estableció, por decreto 4.460, una rigurosa zonificación para el conjunto de partidos bonaerenses integrantes del Área Metropolitana -con lo que se reconoce oficialmente la necesidad de un planeamiento especial y conjunto para tal espacio económico-, los que señala: Vicente López, San Fernando, Gral. San Martín, Tres de Febrero, Gral Sarmiento, Merlo, Moreno, Lanús, L. de Zamora, Alto. Brown, F. Varela, S. Echeverría, Avellaneda, Quilmes, Berazategui, Ensenada, Berisso, La Plata, San Isidro, Tigre, La Matanza y Morón. Cabe hacer notar que existe cierta discordancia entre el catálogo provincial, y el establecido por el Plan Regulador de Buenos Aires: este último separa especialmente a los partidos de La Plata, Ensenada y Berisso, los que, si bien se hallan unidos al área metropolitana, constituyen un conjunto urbano de por sí, interesando su tratamiento por separado por tratarse del área capitalina provincial. Además, el Plan Regulador, lógicamente, al referirse a la región íntegra, toma en cuenta un espacio bastante mayor de la provincia bonaerense. Ello está ratificado por la propia creación, dentro del marco del régimen de regiones de desarrollo en nuestro país, del ámbito de la Región Metropolitana, la que comprende, según lo determinado por el dec. 7592/69, a la Capital Federal y los partidos de Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Cañuelas, S. Echeverría, F. Varela, Gral. Las Horas, Gral. Sarmiento, Lanús, L. de Zamora, Marcos Paz, Matanza, Merlo, Moreno, Morón, Pilar, Quilmes, S. Fernando, S. Isidro, S. Vicente,

FIGURA 132 - Area y Región Metropolitana



Tigre, Tres de Febrero, V. López, S. Martín y Escobar, además de la isla Martín García y de buena parte del Delta bonaerense y entrerriano.

La Organización del Plan Regulador de Buenos Aires fue creada en 1958, por decreto-ordenanza 14.627, cumplió sus primeras etapas en 1959 y 1960, aprobándose el Plano Director por decreto-ordenanza 3064. Reconoce diversos antecedentes y esfuerzos parciales, entre 1923 y la fecha de su definitiva instauración. A poco más de diez años de la misma, han venido cumpliéndose en la ciudad diversas obras y esquemas contemplados en la misma, y está próximo a aparecer (escribimos esto en enero de 1970) el Esquema Director del Área Metropolitana, realizado por el organismo regional creado en 1966, el que parece haber seguido las bases y la filosofía expuestas en el Plan Regulador (según las ediciones resumidas del mismo, que pudimos estudiar, impresas en 1960 y en 1963).

La organización del Plan se impuso un riguroso análisis de la ciudad, el área aledaña y la región integral que constituye su hinterland, luego del cual expuso los hitos básicos del planeamiento urbano y regional aconsejado. La filosofía esencial puede resumirse en los siguientes postulados:

- a) necesidad de estudiar el conjunto regional, la ciudad insersa en la región y nunca válida por sí misma para un planeamiento eficaz.
- b) deseo de eliminar - o paliar - las disparidades regionales existentes en el conjunto del territorio nacional, como forma de facilitar su integración y la solidaridad total de la comunidad nacional. Para ello, decrecimiento planeado de la intensidad expansiva de la metrópoli, al par que apertura de polos alternativos de desarrollo en otras regiones.
- c) saneamiento de la estructura básica de la aglomeración del área y la región, aplicando alternativamente políticas de concentración o de dispersión, de modo de ordenar el esquema y regular su evolución.

La definición del territorio sujeto a planeamiento, es la siguiente:

1. Área Metropolitana: 60 km. de longitud, en franja paralela al Río de la Plata internada unos 30 km. hacia el Oeste. Incluye actuales formaciones urbanas continuas, de funciones interdependientes. La integran la Capital Federal, con --- 19.950 has., y el llamado Gran Buenos Aires, con 17 comunas que ocupan unas 264.384 has., en total 284.334 has. y un tercio de la población argentina. (No se toma en cuenta, como ya hemos dicho, la región de La Plata).

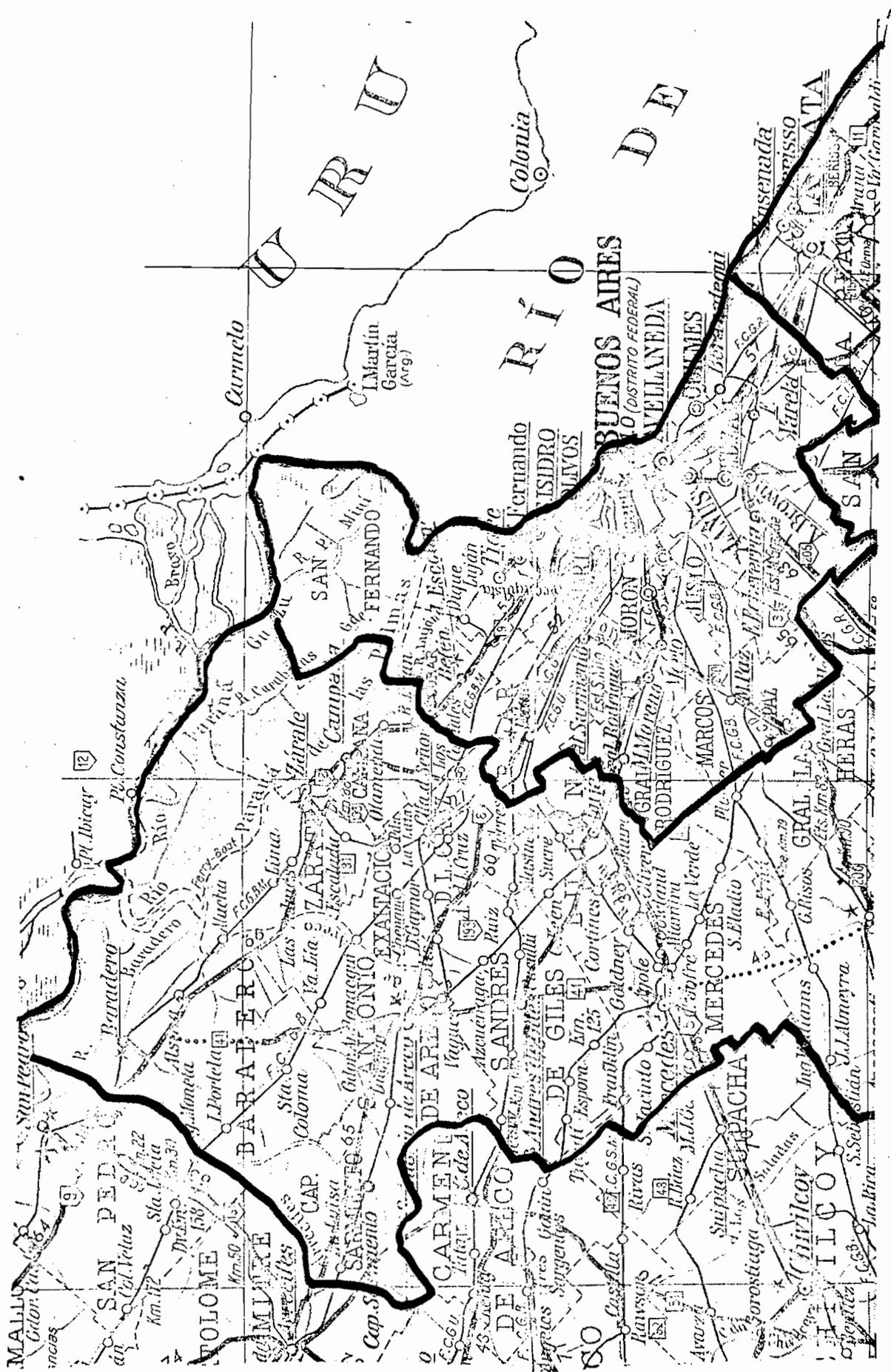
Refiriéndonos específicamente a la Ciudad de Buenos Aires, diremos que mide 192 km², está cruzada por 1.912 calles y avenidas, sólo tiene 7,7 km² de parques y plazas (105), se halla poblada por 3.484.000 personas (datos al 30-6-69) que habitan en 12.000 manzanas edificadas.

2. Área Regional: de contorno del Área metropolitana, contenida en un círculo de 100 km. de radio, con centro en la "city" porteña. Su extensión: 260 km., o sea 2.486.660 has. (junto con el A.M., unas 2.772.994 has.). No se incluye el corredor industrial del Paraná (San Nicolás, etc.) ni la zona del Delta (ésta última considerada, en cambio por el Poder Ejecutivo Nacional en la delimitación de la Región Metropolitana de Desarrollo).

La región es productora de alimentos perecederos básicos para el Área, siendo además el límite del transporte de media distancia, y del cambio del tipo de explotación agraria y de transformación de sus productos.

En conjunto, integran el Área Regional los partidos de Barradero, Zárate, Campana, Capitán Sarmiento, San Antonio de Areco, Exaltación de la Cruz, San Andrés de Giles, Mercedes, Luján, General Las Heras, Navarro, Lobos, Cañuelas, Monte, Gral. Paz, Chascomús, Magdalena, San Vicente, Brandsen, en tanto que el Área está compuesta por la Capital y los partidos de San Fernando, Belén de Escobar, Pilar, Gral. Rodríguez

FIGURA 183- AREA Y REGION METROPOLITANA



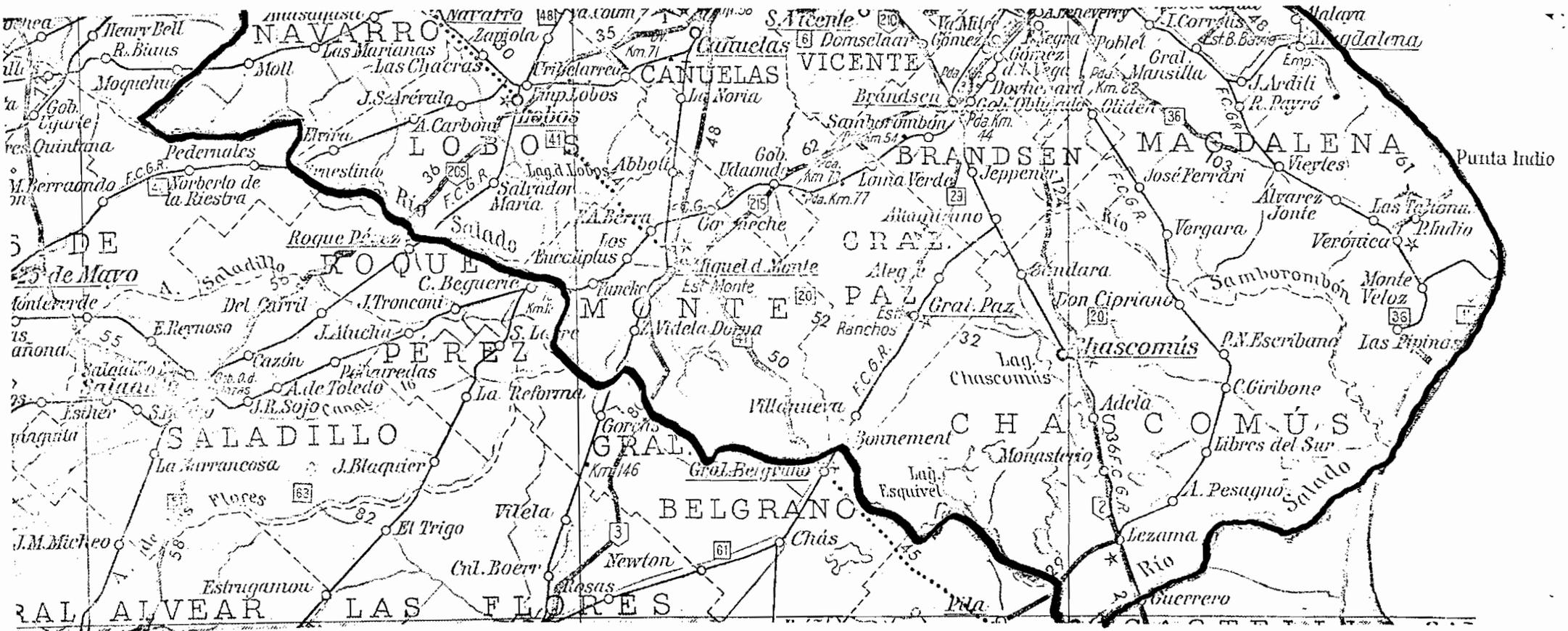
2a. parte de

1a

FIGURA 183:

Región

Metropolitana



Gral. Sarmiento, Tigre, San Isidro, Olivos, Marcos Paz, E. Echeverría, Alto Brown, Avellaneda, Lanús, L. de Zamora, Quilmes, F. Varela, Berazategui, Morán, Moreno, 3 de Febrero

Considerando el marco del planeamiento a escala nacional, sobreviene nitidamente, en primer lugar, el hecho del alto grado de concentración demográfica en el área metropolitana, provocado por fenómenos que, al igual que en otros países, sugieren orientar tales procesos de primacía autosostenida (radicación de industrias, migración interna, puerto, transportes convergentes, disponibilidades de energía). Una planificación nacional integral requiere la reversión de tal proceso de disparidad, y la racionalización del mismo en lo sucesivo. Para 1960, época de edición del Plan, el país estaba en aproximadamente 21 millones de habitantes, en tanto que el Área Metropolitana poseía poco más de 6 millones. Las previsiones de la Organización del Plan para dos décadas después, 1980, se satisfacen con una perspectiva de 35,3 millones de habitantes para el país y 9,5 millones para el Área, lo que presupone un incremento del 90% a escala nacional, y sólo del 50% a escala del Área. Recientemente, el Arq. Juan A. Ballester Peña, responsable de la Región Metropolitana de desarrollo, se refirió a proyecciones más realistas: para el conjunto nacional, unos 35.300.000 habitantes hacia el año 2.000, y para la región metropolitana (hoy unos 8.700.000 habitantes), sólo 13.700.000. (exactamente 8.658.000 y 13.690.000)

Tenemos así la primera pauta del planeamiento: reducir la intensidad del crecimiento poblacional en el área metropolitana. Cómo lograrlo? Hemos visto en el capítulo sobre desarrollo regional que, cuando en diversos países europeos se procuró revalorizar regiones deterioradas y descongestionar sus metrópolis, se aplicaron restricciones a la radicación industrial en éstas, en tanto se estimularon las mismas en aquéllas, al par que el Estado concurrió con inversiones de infraestructura. Sin olvidar la creación de nuevas ciudades o "polos", satélites o

FIGURA 184 - Metrópolis de equilibrio del sistema urbano nacional
(recomendaciones del Grupo de Trabajo del CONADE)

METRÓPOLIS DE EQUILIBRIO DEL SISTEMA URBANO NACIONAL

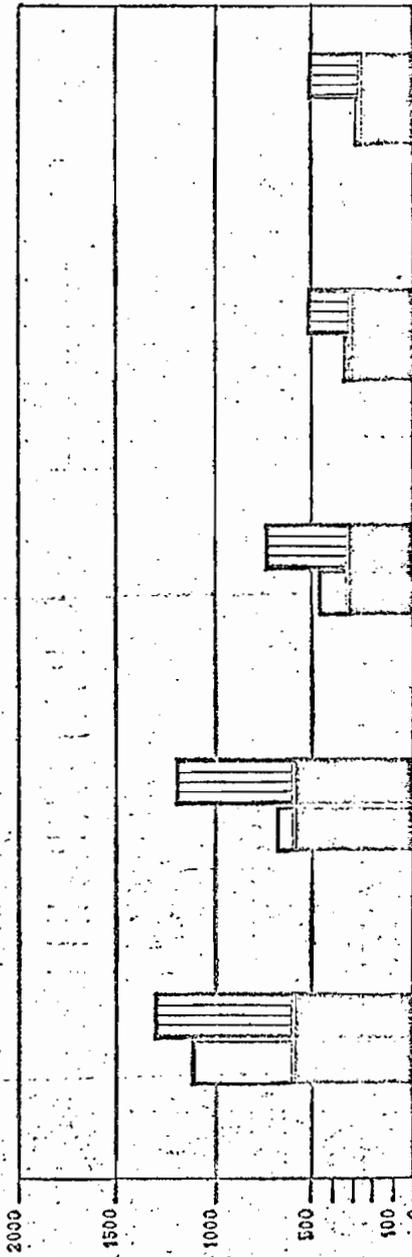


 POBLACION 1960

 CRECIMIENTO ESPONTANEO

 CRECIMIENTO VOLUNTARIO

habitantes en miles



0 5 10 km.²

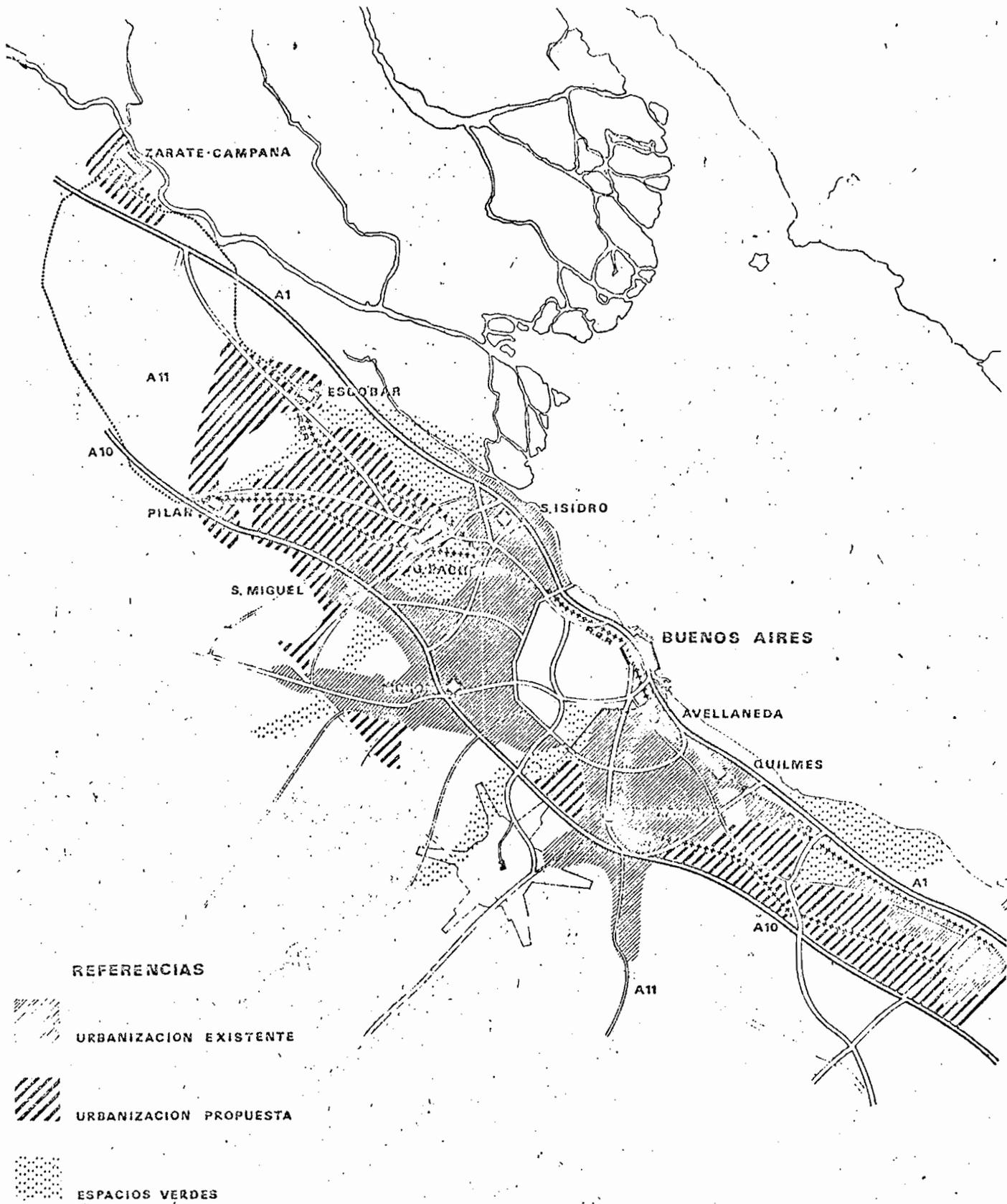
AUMENTOS DE SUPERFICIE URBANIZADA

no. En nuestro caso, la organización de la Región Metropolitana recomienda organizar el espacio geográfico nacional mediante la implantación de metrópolis de equilibrio en su sistema urbano. Vale decir, si deseamos que Buenos Aires no crezca con la integridad actual, debemos en cambio procurar que lo hagan otros centros urbanos. Como es lógico, se facilita el proceso concentrado de esfuerzos en centros ya creados y en evolución, por las economías externas existentes. Por ello, se prohija particularmente el crecimiento de ciudades como Córdoba, Rosario, La Plata, Mendoza, Tucumán y otras, las que se espera dupliquen o tripliquen su población hasta el año 2.000 (No olvidemos lo ya expresado, acerca de la tremenda distancia entre la ciudad primate y quienes la siguen en nuestro país: Buenos Aires tiene hoy 10 o 12 veces más población que Córdoba o Rosario. La idea es acortar dicha distancia a una proporción de, por ejemplo, 6 a 1, siendo que la no intervención precipitaría un continuo incremento de la diferencia actual).

En tanto, en Buenos Aires, los principales hitos del esquema actual, y del propuesto para el año 2.000, surgen del siguiente cuadro:

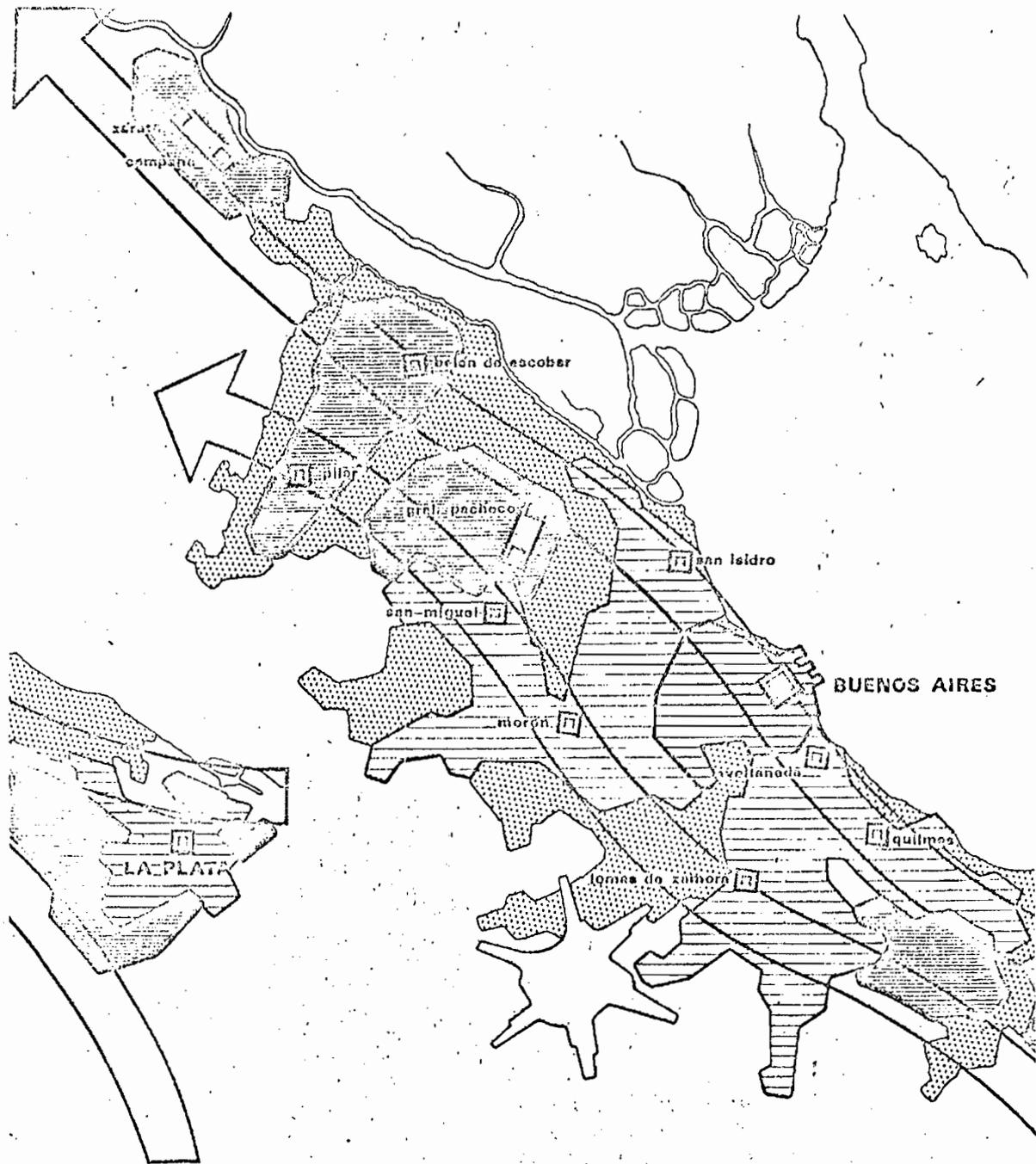
Hay, evidentemente, un crecimiento esperado para la metrópoli, aunque ordenado sabiamente en vez de la actual anarquía de un sempiterno "laissez-faire". También se producirán cambios de estructura en los aparatos, las ideas, las aptencias, el modo de vida, etc., lo que, hasta donde se puede, se prevé en los actuales esquemas de planeamiento, y son razón de las innovaciones propuestas en materia vial y edilicia, por ejemplo, que luego veremos. Pero, en primer lugar, una mayor población en el área (aunque sea a una tasa rebajada de crecimiento) exige un mayor territorio sobre el cual situarse. Ese territorio debe organizarse en función de ejes de circulación y espacios de residencia y actividad. La organización de la región metropolitana de desarrollo lo expresa gráficamente así:

FIGURA 135 - PROSPECTIVA DE BUENOS AIRES PARA EL AÑO 2.000



SINTESIS DEL ESQUEMA DIRECTOR AÑO 2000

FIGURA 186 - EJES DE URBANIZACION PARA BUENOS AIRES (PROSPECTIVA 2000)

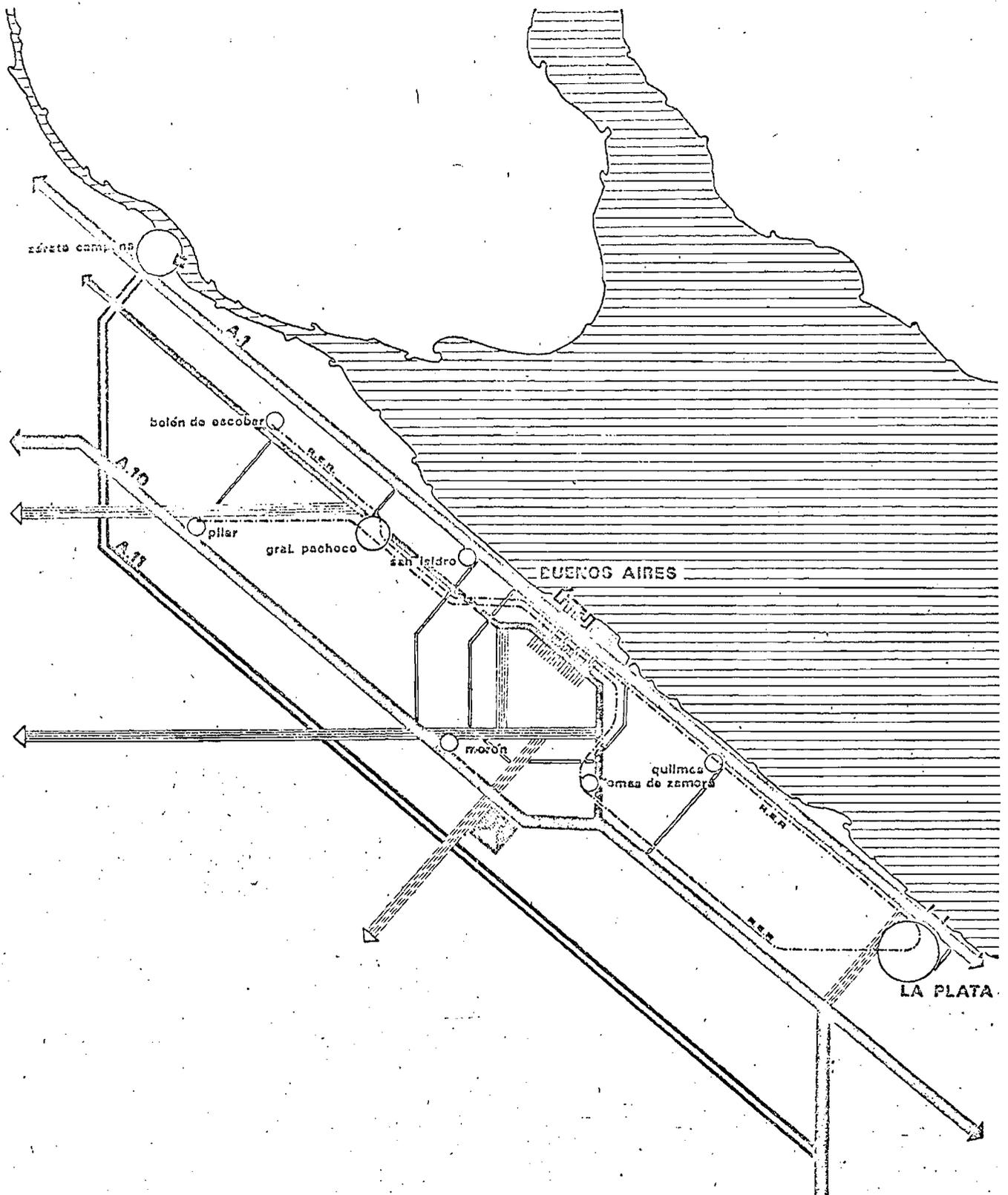


REFERENCIAS

-  urbanización propuesta
-  urbanización existente
-  espacios verdes

EJES PREFERENCIALES DE URBANIZACION

FIGURA 137 - EJES DE CIRCULACION (PROSPECTIVA)



El Plan Regulador de 1960 (170/171) puntualizaba otros nudos del problema de la metrópoli: a) el Puerto (Buenos Aires se originó y desarrolló como ciudad-puerto, el mismo dirigió su evolución, hasta llegar al estado actual: 30% de la población del país, 75% de sus capitales, 75% del comercio exterior. El 80% de las importaciones y el 40% de las exportaciones del país se realizan a través del Puerto de Sa. Aires. El Plan Regulador pretende rebajar su participación a solo un tercio para 1980, a fin de colocarlo a escala de su región, mediante una reestructuración administrativa, restricción de atribuciones, concentración de actividades, eliminación de Puerto Madero y Riachuelo, etc., previendo una inversión de 5.500 millones de pesos de 1960 en veinte años, nada de lo cual ha sido iniciado aún); b) la Energía (existe un desequilibrio dinámico en el abastecimiento energético del país: en 1960 unos 590 kw/hora por año y por individuo en el Área, contra 342 de promedio nacional. El Área producía el 54,5% y consumía el 66,2% del fluido eléctrico nacional, en tanto su equipamiento sólo llegaba al 44,4% del país, lo que da idea de la sobre-ocupación de sus obsoletos equipos, y, por ende, de las grandes mermas y dificultades de abastecimiento. Debido entonces, fuertes inversiones fueron paliando los problemas del Área, aunque no los del país, si bien éstos se inscriben en el marco mucho más amplio del panorama de disparidad regional, particularmente a escala industrial, existente. Actualmente, gigantescas obras hidroeléctricas en curso pretenden la variación del panorama en pocos años). Además se planean importantes inversiones en el actual aparato energético metropolitano (NAPA SESEA)

c) la Industria (el Área representa la zona de máxima concentración industrial del país, influida por la existencia del mayor mercado de consumo y de aprovisionamiento de mano de obra, las redes de transporte y comunicaciones, la dotación de energía, el Puerto. No hay racionalidad en la localización, lo que provoca distorsión urbana, perturbación vial y de usos de la tierra. El Área posee el 46% de los establecimientos industriales del país,

FIG/ 188- Etapas en el desarrollo de la conurbación metropolitana



el 60% de los obreros, más del 50% de la fuerza motriz, el 69% del valor de producción -datos de 1954-, pero paulatinamente crece, dentro de la misma, la participación de la periferia, dada la saturación capitalina. La solución: desarrollo regional mediante la implantación de nuevos polos industriales, así como restricciones a nuevas localizaciones en el área); d) el Transporte y la Circulación (La concentración radial y puntual de la red ferroviaria, por su relación entre la zona productora y el único centro de salida de dicha producción hacia el exterior, originó una trama física determinada, luego reforzada por el sistema vial, también idénticamente convergente hacia el centro de la Capital. Los ferrocarriles, por lo menos, estimularon la sub-urbanización, como refiere José Víctor D'Angelo, dado que a la vera de las estaciones fueron montándose los pueblos, hoy cabeceras de partidos, y esto originó los diversos tentáculos de edificación urbana más o menos continua ya advertidos en un mapa anterior. En cambio, la red vial vino a desaguar en la parte vieja de la ciudad, precipitando la congestión central de la urbe, revelada en la estrechez de sus calles, la intensa circulación peatonal, el estacionamiento, los medios de transporte colectivo de excesivo tamaño, el caos circulatorio y la falta de accesos. La trama callejera de la ciudad es reducida, aprovechándose no más del 10% de la misma. Para el desplazamiento vehicular, y compitiendo diversos medios de transporte, y aún los peatones -al menos en el centro- por el uso de las calles. El movimiento diario de vehículos fue calculado hace una década por el Plan Regulador en unos 200.000; 47.800 accedían por el Norte, 54.900 por el Oeste, 32.400 por el Sur. Hoy son ya casi tres veces más: 360.000 y los desplazamientos diarios, pendulares, de personas en el Área, suman 12.200.000. Las proposiciones del Plan se refieren a la implantación de accesos, autopistas, caminos de cintura, eliminación de vías férreas en la ciudad, remodelación del Puerto, emplazamiento de un nuevo Aeropuerto en terrenos ganados al río, frente a la Av. Juan B. Justo, etc.).

Y no son los únicos problemas. D'Angelo propone algunos más: (seguimos el orden); e) el agua (la extensión de la conurbación provoca nuevas perforaciones, se van eliminando por agotamiento y absorción, pozos, arroyuelos, en tanto los escasos ríos del área se ven contaminados por la industria periférica. Se advierte la reducción de los niveles acuíferos, el incremento de la salinidad, las carencias y déficits en varias zonas, tanto de abastecimiento de agua como de cloacas. En el primer caso el déficit es por lo menos del 30% del área, en el segundo casi todo el Gran Buenos Aires carece de ellas. Se viven paradojas: falta de agua a diversas horas del día -o, como en Marro, casi total, un minúsculo chorrillo de agua es todo lo que brota de las cañillas urbanas-, o bien existencia de pantanos y lodasales como consecuencia de deficiencias de canalización de arroyos, hasta llegar a las tremendas inundaciones que aterran a los pobladores de la ribera Norte, o de las márgenes del río Reconquista); f) la Vivienda (el déficit habitacional en la Argentina asciende a 2.111.627 según estadísticas oficiales vertidas a fines de 1969, constituyendo el 79,9% las correspondientes a sectores de ingresos mínimos, a nivel de obreros no calificados. De dicha cifra, un 40% corresponde a los requerimientos del Área Metropolitana, la más afectada, evidentemente, por el déficit (Ricardo Foulkes calcula el déficit de la Capital en el 19,39% del total, más el de los partidos del Gran Buenos Aires, un 20,81% restante). Frente a este panorama, las estadísticas recientes dan cuenta de un notable incremento en la construcción, dentro de la Capital, en el último año: 5.039.447 m². en 1969, contra sólo 3.195.683 m². en 1968, aquella cifra contiene casi 4 millones de m². dedicados a viviendas, incluyendo 48.896 departamentos y 783 viviendas unifamiliares. Muy poco, como se ve, para paliar el déficit existente. Pero hay algo peor: la mayor parte se refiere a construcciones de cierto -o mucho- nivel, aptas más bien para que la clase agda alta concrete sus aspiraciones de ostentación de incrementos de status mediante reiteradas mudanzas. Un efecto, el mayor

porcentaje de las edificaciones se realiza en los barrios Norte, Belgrano, Centro, Caballito...

Además, es notorio que la financiación bancaria, algo menos cara que la común, y a largos plazos, se dirige casi totalmente a dichas zonas más relevantes, y tanto más seguras para quienes recogen los dineros públicos a fin de invertirlos sin ninguna consideración a los intereses públicos... El resultado de estos problemas de vivienda, tan acuciantes, es que aún subsisten Villas Miserias, no sólo en la periferia, sino dentro de la propia ciudad capital.

Estos problemas de vivienda son, en buena parte, causa también de la distorsión residencia-ocupación, que obliga a acrecentar los viajes pendulares y contribuye a la congestión vial de la ciudad); g) Distorsión del paisaje urbano (Se vive de espaldas a la naturaleza, el río es desaprovechado - si bien la organización de la Región Metropolitana, más audaz aún que la del Plan Regulador, cuenta con arrebatar buena parte de sus tierras para incrementar el hábitat central de la capital-, faltan espacios verdes, en dimensión y en ubicación: Buenos Aires sólo cuenta con 4.384 hab. por ha. verde, lo que representaría 2 m². por habitante, en tanto los planes reguladores claman por un mínimo de 16 m². París tiene sólo 1.395 habitantes por ha. verde, Londres 1.496 y N. York 1.819, y a todas les falta aún, lo que agudiza nuestro déficit... Hay una ocupación de la banda costera altamente pernicioso y peligroso por la clase de terrenos, su poca altitud y las reiteradas inundaciones. Hay focos infecciosos dentro de la propia ciudad (el Bajo de Flores), y qué no decir de la periferia. Las industrias provocan acentuada contaminación del aire y del agua, en la edificación urbana, particularmente la provocada por la desenfrenada especulación de los últimos años, no se toman en cuenta los microclimas urbanos, ni la ubicación respecto del sol, lo que condena a múltiples departamentos nuevos a una lúgubre sombra perpetua); h) Los problemas de la periferia (Todos aquellos déficits denunciados en la

FIGURA 189: "MAPA DEL STATUS" (fuente: Rev.Prop.Horizontal, 1969)

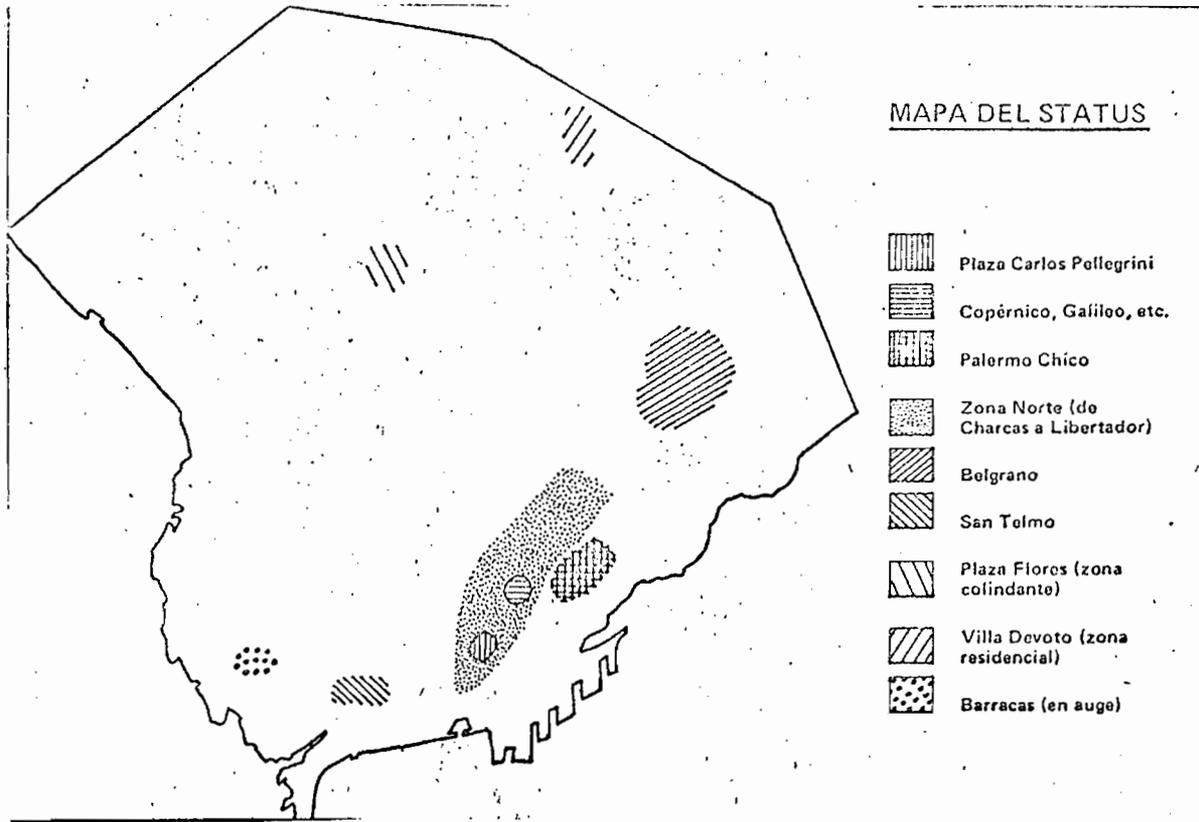
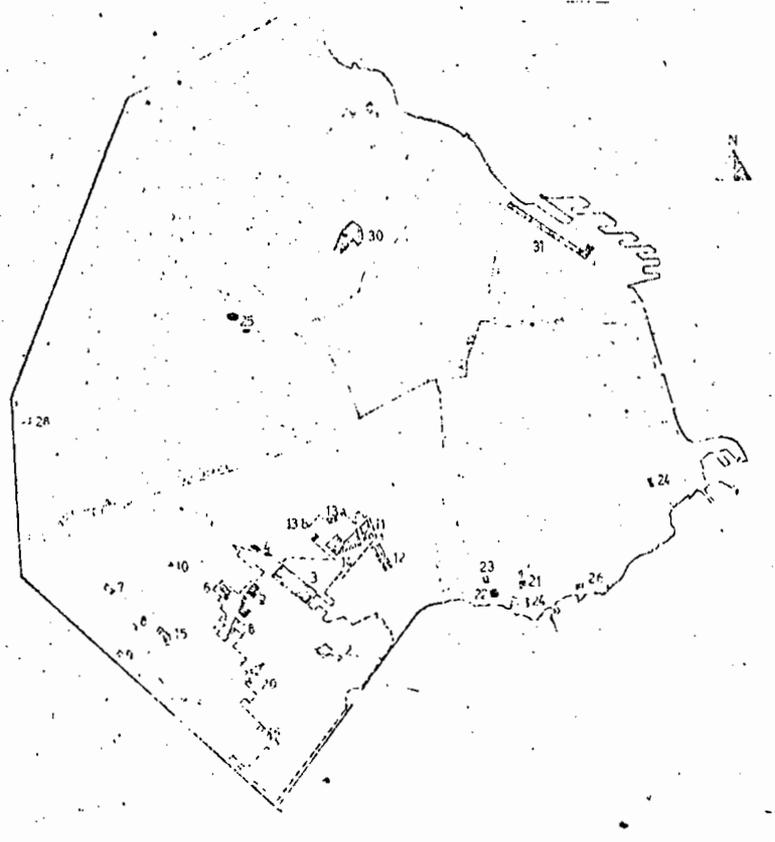


FIGURA 190: También caben en el mapa las "villas miseria" (fuente: Rev.Confirmado, 1969)

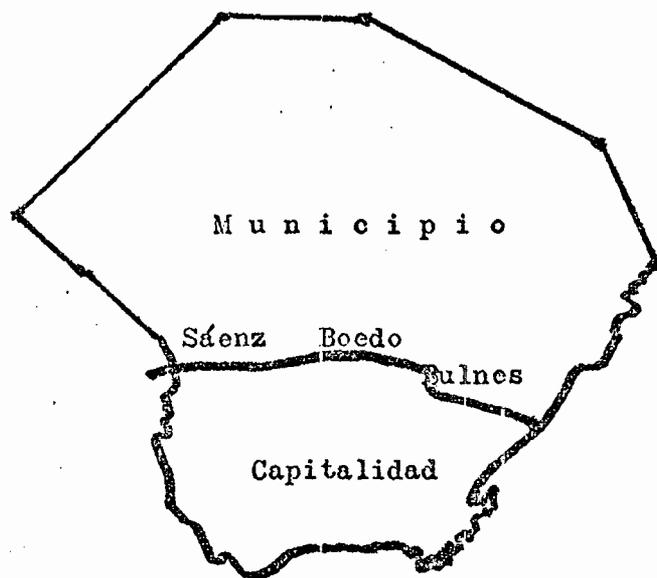


Ubicación de las Villas Miseria en el distrito metropolitano.

infraestructura urbana, se agudizan en el suburbio, sean ellos de vivienda, de vialidad, de agua, de energía, etc. En rigor, se trata de una periferia confusa y discontinua, aplicada en gran parte al servicio de ciudad-dormitorio para quienes ejercen su actividad en la capital o bien en ciertas lonjas industriales suburbanas -y no debe llamarnos a engaño el hecho de que algunas ciudades satélites, como San Martín, tengan industria y viviendas, y, aparentemente, quienes trabajan en aquélla, viven en éstas, lo que eliminaría viajes y congestiones. En primer lugar, incluso entre diversas zonas de un mismo partido, la incomunicación por falta de vehículos y caminos es cosa frecuente, lo que obliga a largos trayectos de circunvalación y rodeos. En segundo lugar, se trata de industrias aglutinadas en pocos ramos representativos, como el textil y el metalúrgico particularmente. No hay un eslabonamiento interindustrial, se carece de autonomía, y las industrias trabajan para mercados exteriores a la localidad, siendo aprovisionadas también desde fuera, con lo cual los camiones para recorridos no muy cortos están a la orden del día, y son causa suficiente para el abarrotamiento de las rutas, escasas, deterioradas, abundantemente provistas de baches y zaguas. La inexistencia de autonomía industrial provoca la dependencia financiera, y las decisiones y los capitales provienen del extra-radio de tales suburbios. Otros problemas de la periferia son las deficiencias en materia de provisión de agua, de energía, de teléfonos -que provocan constantes incommunicaciones, tanto más perniciosas para las industrias allí radicadas, y causa, en casos frecuentes, de que éstas prefieran radicarse en la Capital, caso frecuente de la pequeña y aún la mediana industria).

Finalmente, el Plan Regulador observó la existencia, ahora en el núcleo solamente de la región analizada, vale decir en la ciudad de Buenos Aires, de dos tipos de funciones políticas: la "capitalidad" (orden nacional) y la administración del municipio. En el caso de la primera, puede advertirse la radicación

FIGURA 190 bis: DIVISION ENTRE AREAS DE CAPITALIDAD Y MUNICIPIO



de los organismos representativos del ejercicio de dicha función de capitalidad, en la zona central y adyacencias, y la existencia de un acendrado espíritu de inmersión en la responsabilidad e importancia de tal función, por parte de la ciudadanía capitalina. Esto hizo que la organización del Plan recomendara mantener y acentuar tal circunstancia, encarándo, en cambio, la eventual mudanza de reparticiones municipales a otras zonas de la ciudad, entendiéndose que el principio vital del municipio se encuentra en el barrio.

Encarándo ya de lleno el análisis de las regiones de planeamiento, el Plan Regulador ha expuesto los siguientes presupuestos liminares:

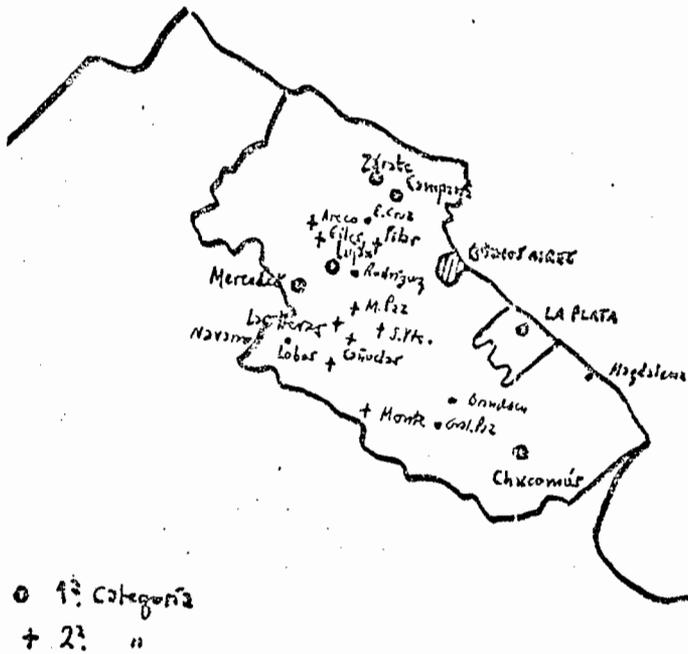
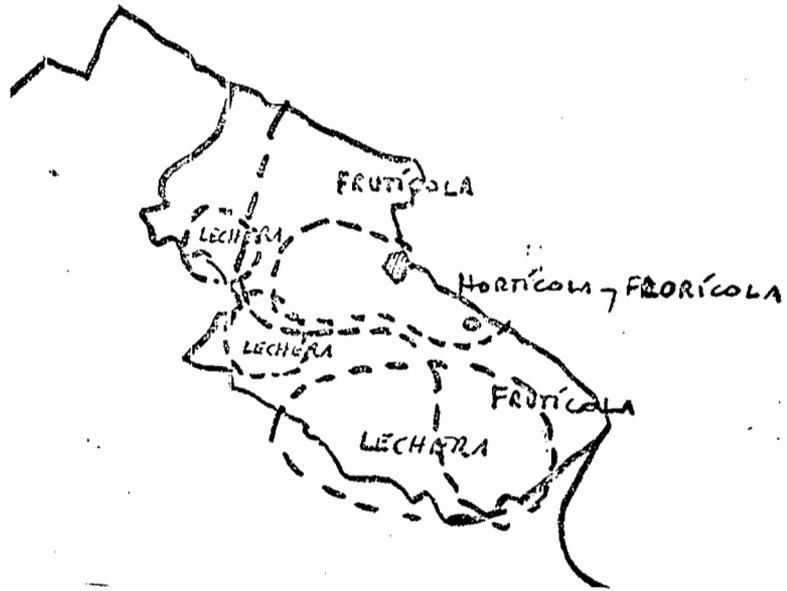
1.- Análisis a Escala Regional: El área rural está ligada al área metropolitana por adyacencia física, y funcionalmente por su dependencia económica. Se halla integrada por varias cuencas productoras de alimentos básicos para el conglomerado urbano. El criterio básico del planeamiento comprendido, consiste en procurar el incremento del rendimiento del área, así como la mejoría de las condiciones de afincamiento de su población.

En consecuencia, el planeamiento propone el incremento del rendimiento agropecuario de la región (previendo el incremento poblacional en la misma y en el área), la recuperación de áreas inundables mediante embalses y canalizaciones, el saneamiento y bonificación de tierras bajas mediante forestación, la realización de rutas intercomunicadoras, la regulación de los usos de la tierra, la mejoría del medio físico-económico para incrementar el afincamiento poblacional y la integración agro-industrial de la región.

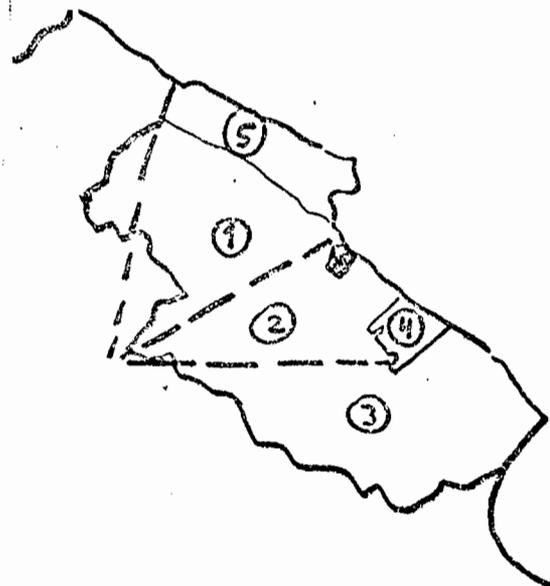
Para permitir la exteriorización de estas pautas, se practicó una intensa investigación que permitió deslindar las siguientes informaciones:

a) Hinterland abastecedor del Área Metropolitana: Algo así como

FIGURAS 191 - 192 - 193 : Areas hortícolas, frutícolas y lecheras en torno a la metrópoli (círculos de Thünen?); Graduación de centros; Clasificación de áreas;



- 1ª Categoría
- + 2ª "
- 3ª "



"círculos de Thünen" enmarcan al área metropolitana, con explotaciones de diverso carácter: hortícolas (actualmente 15.498 has.- datos de 1960- y previstas 23.500 para 1980) y unas 1.250 has. dedicadas a Floricultura, radicadas en los partidos de La Plata, Matanza, F. Varela, Marlo, Luján, Pilar, Escobar, Gral. Sarmiento y Gral. Rodríguez; frutícolas (de 3.938 has. saltarían a 6.000 has. en veinte años), particularmente en el Delta; y también en Mercedes, Luján, La Plata y Chascomús; lecheras (ascenderían a 750.000 has. para 1980), en tres zonas, de intensidad y rendimientos decrecientes a saber: 1. Luján, Mercedes, 2. S.A. de Giles, Exaltación de la Cruz, 3. Lobos, Navarro, Las Heras, Cañuelas, Chascomús, Monte, Gral. Paz, Magdalena y Brandsen.

El planeamiento dispondrá, además de la intensificación tecnológica en tales rubros, una zonificación que prohíba hornos de ladrillos y lotes urbanos en las zonas de mayor fertilidad.

- b) Sistema vial: hay rutas radiales, pero faltan aquellas anulares, de circunvalación o cintura, que interconecten entre sí las poblaciones mayores en la jerarquía urbana (además, los pocos casinos anulares son de tierra). Se prevé en el planeamiento, dos anillos fundamentales:
1. 2º casino de cintura: Campana-Exaltación de la Cruz-Luján- Las Heras - Cañuelas - San Vicente - Etcheverry-ruta 215.
 2. 3er. casino de cintura: Saradero- S.A. de Arco - S.A. de Giles - Mercedes - Navarro - Lobos - Monte - Gral. Paz - Chascomús - Magdalena.
- c) Industria: Pueden señalarse dos zonas, la primera en la margen derecha del río Paraná de las Palmas (Otaeendi, Campana, Zárate, Lima, Los Palmas), dedicada a la industrialización in-situ de productos del suelo y a frigoríficos, unos 9.000 obreros en 500 establecimientos; la

otra en las márgenes del río Luján, industrias más pequeñas y diversificadas, 7.000 operarios en 1.100 empresas. Pudo advertirse una cabal complementariedad entre explotaciones agropecuarias y desarrollo industrial, vale decir, una mayor dimensión en ambos aspectos, junto con una mayor densidad poblacional, en determinados partidos. El planeamiento procuraría fortalecer y ordenar los centros industriales de ambas zonas citadas, promoviendo además parques industriales para permitir radicaciones industriales en el resto de la zona, particularmente en las franjas Tigre-San Fernando, y Quilmes a La Plata.

- d) Energía: Líneas de alta tensión en el N.O., usinas propias en cabeceras de partidos. Se procurará implementar una extensa electrificación rural.
- e) Regiones de Centros: El Plan formaliza la existencia actual de 5 núcleos de preeminencia: Luján, Zárate, Mercedes, Campana, Chascomús; 9 de 2a. categoría (Arco, Gileles, Lobos, Pilar, Cañuelas, S. Vicente, N. Paz, Monte, Las Heras), 5 de 3a. (Rodríguez, Magdalena, Exaltación de la Cruz, Navarro, Gral. Paz, Brandsen), más de 120 núcleos rurales secundarios (20 de primera categoría, 50 de 2a. y 50 de 3a.).
- f) Estructura Regional: Según el Plan, puede discernirse la siguiente clasificación en sub-zonas:
1. zona N.O.: N. de Navarro hasta Paracá de las Palmas (triángulo). Área activa y dinámica, integración agro-industrial, centros distantes entre sí 5 a 15 km., área de predominio, dirección tensional Bs.As.- San Nicolás.
 2. zona S.C.: intermedia, de fertilidad media, explotación agropecuaria semi-extensiva, escaso equipamiento escolar, vial y sanitario.

3. zona S. y SE: tierras inundables, poca fertilidad, baja aptitud, dedicadas a ganadería y expl. agrícola extensiva, muy escaso equipamiento. Distancia entre centros: 10 km.
4. La Plata: buena fertilidad, explot. intensiva, ligada al sector SE del Gran Bs.As.
5. Islas del Delta: maderera, integrada con zona 1.

Se advierte una estructura lineal a lo largo del río de la Plata, o sea de Buenos Aires hasta zona N.O. de predominio, tensión S. Nicolás - La Plata. Esta estructura lineal está conectada con otra angular, donde decrece la calidad de las tierras, hay una mayor distancia entre centros, etc.

2. Análisis a escala metropolitana: El ordenamiento y estructuración futuros de Buenos Aires requieren su vinculación al ordenamiento conjunto de las áreas de planeamiento regional y metropolitana, y la asignación de una nueva estructura dentro de dicho planteo, en función de su natural interdependencia. La zona del Gran Bs.As. está en plena expansión, acentuada por la intensa radicación industrial. El incremento natural de la masa urbana, sin orden racional, se efectúa hacia el Oeste (tierras altas, buenas comunicaciones), hacia el Norte (idea idea, aunque desbordando a tierras bajas), y en menor escala al Sur, Sureste y los medios rumbos (NO y SO). Hay por ende, un crecimiento inarmónico, y un desequilibrio entre el único centro -la Capital- y su periferia. El Plan propone equilibrar el conjunto, desarrollando el sentido de crecimiento lineal hacia áreas altas, el S. y el S.E., creando nuevas zonas de expansión en terrenos recuperados al río, y deteniendo en cambio el crecimiento en el Norte (tierras bajas), Sur (cuencas de los ríos Reconquista y Matanza, por su bajo nivel), Oeste (procurando un ordenamiento urbano jerárquico en torno a los centros mayores, v.g.,

Luján, mediante núcleos satélites en su entorno); reglamentando el fraccionamiento de tierras y procurando una adecuada zonificación mediante acuerdos intercomunales (las recientes disposiciones provinciales han obviado tan fatigoso expediente, unificando la actitud en toda la zona); la planificación de la zona costera (de Tigre a La Plata), creando áreas de reserva para esparcimiento (el organismo de la región de desarrollo metropolitana, influido por un equipo de consejeros franceses que analizó exhaustivamente el problema) recomendó la inclusión de la isla Martín García y el Delta en la región, y propone convertir, hacia 1980, a dichas zonas (población actual: 25.000 habitantes), en el núcleo esencial de esparcimiento, no sólo tipo "week-end", sino de turismo integral, de los habitantes de la región metropolitana. En la zona aludida, un continuo éxodo, y problemas coyunturales en sus poco diversificadas actividades -cañadía, fruta, forraje, etc.-, han aparejado desaliento en la población, y un sensible estancamiento económico. Su traslación como reserva turística puede, al par que descongestionar otras zonas ribereñas y facilitar la satisfacción más continua de tal necesidad en el habitante metropolitano, permitirle una definitiva reactivación, que propenderá al afincamiento de población y capitales en tal subregión, en la cual también se están movilizándose otros proyectos tendientes a su renacimiento y expansión, tal como el de instalación probable de una fábrica de celulosa y papel, que permita el aprovechamiento de su tremenda riqueza forestal: 100.000 has. plantadas de álamos y sauces, en su gran mayoría inexplotadas, y otras 900.000 potenciales); descentralización administrativa creando centros de convergencia en áreas de mayor predominio: Quilmes, Avellaneda, Lanús, Banfield, Lomas de Zamora, Ciudadela, Olivos, San Isidro (al respecto es interesante la opción del nuevo organismo de desarrollo de la región metropolitana: así como éste recomendaba que el crecimiento de otras metrópolis, a las que llama justamente "de equilibrio", contrapesase la necesaria desacelera-

ción de la expansión de Buenos Aires, y aún que, forjando una interconectada red dinámica, otras ciudades secundarias den cima a la expansión de regiones intermedias (caso, por ejemplo, de una interconexión entre ciudades pampeanas como Mar del Plata, Bahía Blanca, Olavarría, Tandil, Azul, Junín, Pergamino, San Nicolás, que constituyen los bordes de un vasto círculo agroindustrial, hoy dependiente de Buenos Aires, y ello siguiendo diversos rumbos, esto es, divididos en compartimentos estancos), no es partidario de descentralizar a Buenos Aires mediante la habilitación de nuevas ciudades satélites, como el caso inglés, por ejemplo. Considera, en cambio, que conformando las actuales ciudades que forman el entorno de la Capital, en forma integral, de modo que encierren en su seno todos los equipamientos, provisiones y respuestas que requiere una comunidad para ser autosuficiente, vale decir, erigiéndolos en verdaderos "polos" autónomos, quedaría resuelto el problema. En rigor, las mencionadas ciudades -o partidos- son de por sí ciudades satélites de Buenos Aires, si bien bastante menos autónomas que lo que las nuevas ciudades inglesas lo son respecto de Londres, vale decir, que su equipamiento integral prácticamente las dotaría de aquellos atributos. Ciertamente, no se trata de barrios revalorizados, como es el caso de París, ni tampoco de ciudades ubicadas a cierta distancia y autonomía de esta última, como ha acontecido en Francia, por lo cual la opción argentina se asemejaría más a la inglesa, aunque sin la onerosidad de ésta, toda vez que se aprovecharía cabalmente la base ya existente).

Dentro del análisis del Área, el organismo del Plan Regulador señaló oportunamente lo siguiente:

- 1) Circulación vial y ferroviaria: El trazado vial del Área no responde a sus necesidades. Es convergente hacia Bs. Aires, está formado por elementos inconexos, es inadecuado, al fallarle una diferenciación, según los usos, y provoca congestión. Casi no existen rutas transversales (salvo la Av. Gral. Paz) y los propios ferrocarriles turban la fluidez del trán-

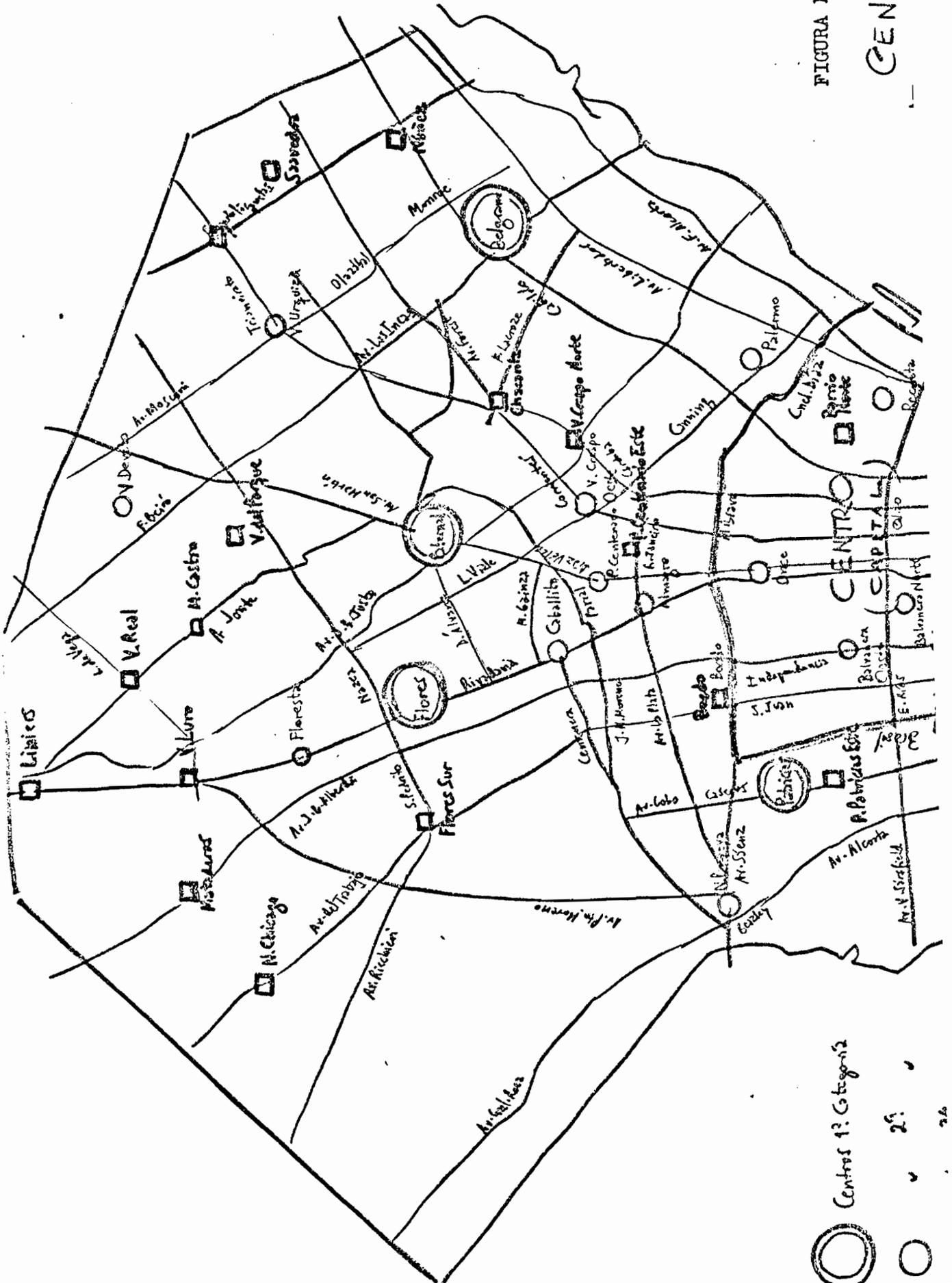
sito vial, al entrecruzarlo repetidamente. El plan consiste en la implementación de un sistema vial integral y descentralizador, vinculado al sistema regional, la simplificación y canalización de accesos, la clasificación vial según funciones, todo sobre la base de la conjunción de dos dominantes (ejes): el lineal y paralelo al río (Autopistas Central y de la Costa), y el de interrelación (Av. Gral. Paz, Camino de Cintura, Acceso Oeste, Av. Ferito Moreno, Av. Juan B. Justo). En cuanto a la red ferroviaria, se trata del principal elemento concentrador de la ciudad (abarca tránsitos del interior del país, del interior de la región y del área suburbana). Existen numerosos trazados de acceso, múltiples coyunturas conflictivas, playas de carga dispersas, y las líneas suburbanas han consolidado radicaciones indiscriminadas de funciones diversas dentro del Gran Buenos Aires, desordenando los usos de la tierra. Aquí, el plan pretende la máxima concentración de los accesos, la supresión de vías y playas redundantes, la recuperación de terrenos para usos urbanos, la racionalización del sistema total. De tal modo, se aconseja la concentración del acceso Norte en una gran troncal de la costa, con las vías de tres líneas actuales de ferrocarriles, y su acceso integral al Puerto, la derivación de cargas de líneas del Oeste, retirando actuales emplazamientos de éstas hacia el Gran Buenos Aires, de modo de dejar expedita una vasta zona de la Capital para el tránsito vial y el aprovechamiento residencial, etc.

En esta materia de circulación, también se ha recomendado la erección de un Aeropuerto internacional que supla al de Ezeiza, el que se ubicaría en terrenos ganados al río, frente a la actual Av. Juan B. Justo, sobre una isla con comunicación subfluvial hasta el continente.

- b) Servicios públicos: Falta adecuación a las necesidades de la población, la dispersión urbana aumenta los costos de instalación y prestación de los servicios, registrándose el mayor déficit en la periferia capitalina (en materia de agua, telé

FIGURA Nº 194:

CENTROS



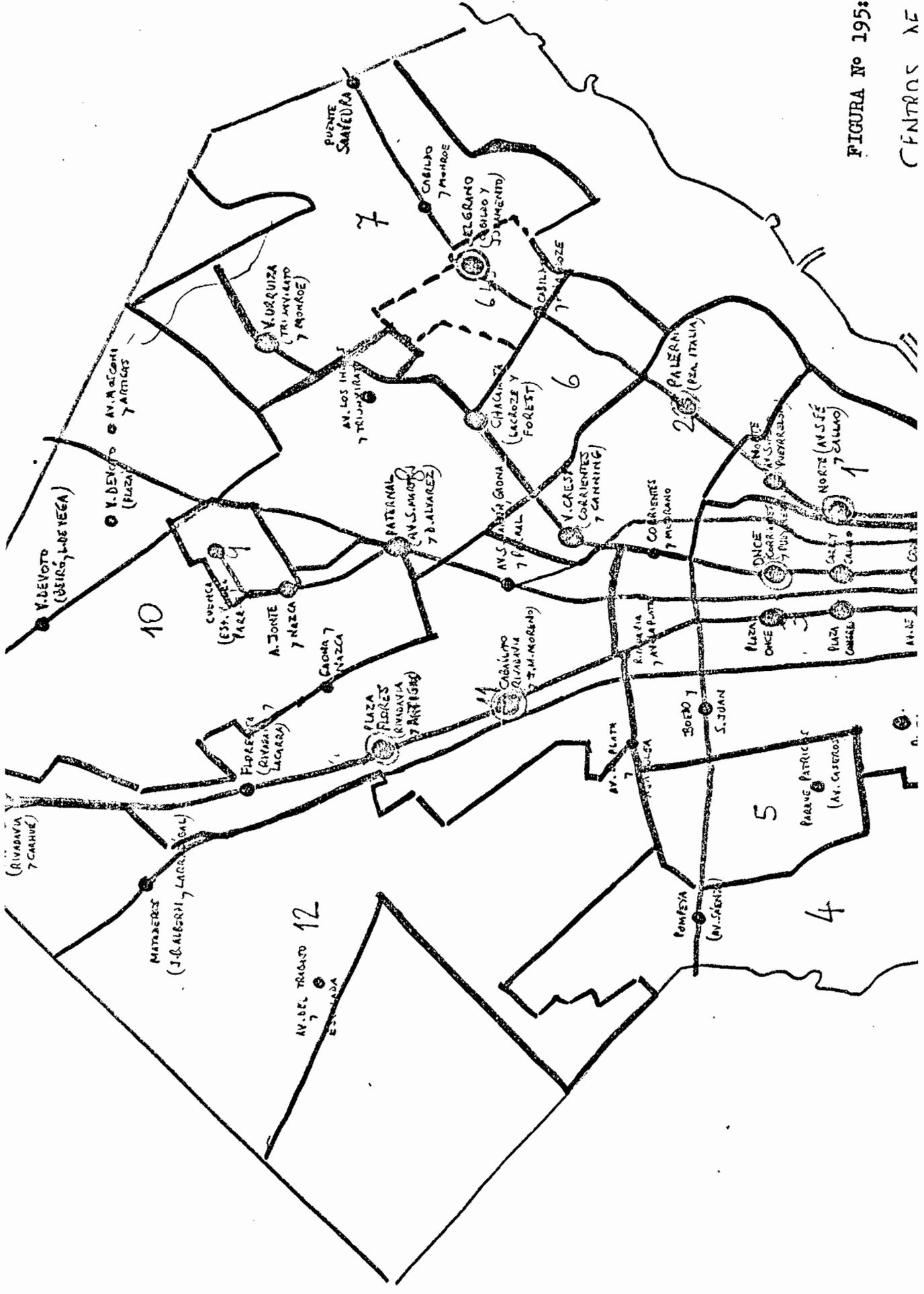


FIGURA Nº 195:

CENTROS DE POBLAMIENTO

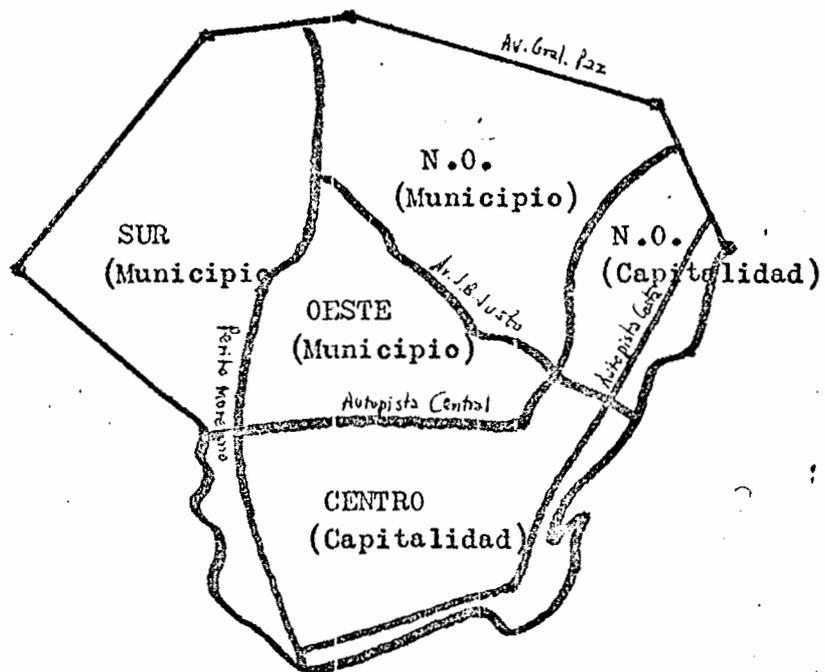
fonos, energía, desagües, eliminación de residuos domiciliarios, etc.).

- c) Industria: Defectuosa localización, provoca molestias a residentes, congestión de rutas, contaminación de agua y aire. El 73% de los edificios industriales del Gran Buenos Aires carece de cloacas, el 40% de agua.

3. Análisis a escala urbana: La planta urbana de Buenos Aires puede considerarse como la fusión de un continente físico y un contenido humano, dinámico, los que en su interacción determinan la estructura tensional de la ciudad, y son factores de su desenvolvimiento. El organismo del Plan Regulador, al considerar el continente físico, se ha ocupado de analizar:

- a) los valores de la tierra (estableciendo la existencia de dos equilibrios, con acentuados picos de altitud hacia la zona norte de la ciudad),
- b) el equipamiento urbano (advirtiendo sensibles deficiencias en algunas zonas: el Barrio de Flores, por ejemplo),
- c) la estructura horizontal de la ciudad (enseñanza, sanidad, recreación, comercio, más o menos equilibrada en toda su extensión),
- d) el grado de nucleamiento, según índices de localización (estableció así 44 centros, la mitad de ellos en la zona denominada de "capitalidad", separados aquí de 5 a 11 cuadras entre sí. A continuación un anillo de 5 centros en Belgrano, Flores, Paternal, Patricios y Constitución, separados por intervalos mayores, pues sirven a áreas de menor densidad. A continuación, en forma anular, una capa de 17 centros de 2a. categoría, y otra sucesiva de 21 centros de 3a. categoría).
- e) la trama circulatoria (existe una red indiferenciada de dos tipos de arterias, calles y avenidas. Sólo el centro posee rutas transversales, el resto es convergente, hacia el centro, naturalmente)

FIGURA 196: Sectores de Planeamiento



f) tipos de edificación (mayor altura en zonas más densas, hacinamiento en el Sur y el NO, lujo en Barrio Norte, Belgrano, Caballito).

Yendo ahora a analizar el contenido humano de la urbe, el PISA señala:

- a) Demografía (mayor densidad en la zona de capitalidad, con 450 a 1.000 habitantes por manzana, zona intermedia N. y NO, entre 200 y 400 habitantes por manzana, fajas periféricas, sobre todo el SE, con 75 a 100 hab. por manzana). Se registra una suerte de transición demográfica en sentido decreciente hacia el Este, en la zona de capitalidad, estancamiento en centro Oeste, gran incremento en la periferia suburbana).
- b) Niveles socioeconómicos (tomando en cuenta los residentes, la mayor jerarquía se da en Barrio Norte, Belgrano, V. Urquiza, V. Devoto, y, en grado menor, en las cercanías de la Av. Rivadavia, particularmente Caballito, V. Crespo, Centro. Si se toma en cuenta la zona de percepción de ingresos, tiene la primacía la zona de Capitalidad. Se registra una alta movilidad espacial, y rápidos ascensos en niveles de estratificación. Sectores de altos ingresos retornan a la Capital, estableciéndose en Belgrano, Barrio Norte y Palermo).
- c) Límites barriales (los 44 barrios ya señalados en el grado de nucleamiento).
- d) Valores de la tierra (mayores en las zonas predominantes).
- e) Áreas Sociales (se pudieron registrar 12 áreas sociales homogéneas, computando densidad poblacional, valores de la tierra, nivel socioeconómico, etc., aún de zonas no clasificadas, como el Bajado de Flores y el Puerto).
- f) Movilidad ecológica (Se registran zonas de altos niveles de movilidad, en función de expectativas de trabajo y modificación de niveles de ingreso, pero las máximas alternativas se dan en la zona de capitalidad dada su paulatina absorción

por oficinas, y la adyacente Norte, por la apatencia de viviendas en la misma).

g) Caudales circulatorios (las zonas pico en transportes públicos se dan junto a las estaciones ferroviarias, existe circulación transversal sólo en el Área de Capitalidad).

h) Movilidad cotidiana, o pendular (particularmente a través de las rutas troncales dentro de la urbe, Av. Rivadavia, Caseros, Perito Moreno, Av. La Plata, Córdoba, Av. Libertador, Paseo Colón, etc.).

De la fusión de continente y contenido, surge la noción de predominio de centros, que afianza las categorías de nucleamiento antes reseñadas. La estructura de predominio es tal, que se asemeja a un árbol, cuyas ramas convergen al tronco - Centro o Área de Capitalidad-, el cual se relaciona en forma sumamente débil con el resto de la Ciudad. Es ésta, sólo existe interconexión entre algunos centros, por ejemplo, a lo largo del eje representado por la Av. Rivadavia, o bien la zona V. Crespo-Paternal- V. Urquiza. A su vez, los centros ubicados en las cercanías de la Av. Gral. Paz dependen del Gran Buenos Aires. Esto nos permite advertir que, así como hay disparidades entre Buenos Aires y las diversas regiones del país, también existen, ya en el seno de aquélla, entre sus diversas sub-áreas componentes. Estas disparidades son, en cierto modo, estimuladas por la distorsión operante en el sistema de transporte (y sabemos que éste es el principal factor de localización), tanto por su convergencia hacia el núcleo central, lo que acentúa el predominio de éste, como por la inexistencia de interconexiones entre sub-centros, lo que impide la mutua solidaridad en pro de un desarrollo autónomo de los mismos.

El organismo del Plan Regulador, a fin de paliar esa disparidad "regional" interna y promover el equilibrio del Área total, facilitando su integración, se propone metas urbanísticas que impliquen: a) la articulación de sectores a fin de que las

tensiones se distribuyan en forma ordenada e interconexa; b) la creación de nuevas zonas de concentración, y la dispersión de picos de alta densidad; c) una zonificación que posibilite la ordenada distribución de las fuentes de trabajo, de modo de reducir los desplazamientos pendulares. De tal suerte, propone:

- i) en la zona de capitalidad: (Franja entre las autopistas central y de la costa, y el río, meridiano político del país y asiento de sus Poderes constituidos. Considera conveniente tal aglutinación y entiende preferible crear una reserva de expansión hacia el S.E.): a) en materia de circulación, la apertura de las nuevas Autopistas Central y de la Costa, la prolongación de la Av. 9 de Julio, y nuevas rutas transversales, a nivel y subterráneas, vale decir, en este caso, la extensión de nuestro "Metro"; b) la reestructuración del Puerto, permitiendo la recuperación de tierras para usos urbanos, particularmente administrativos; c) la remodelación del centro, mediante la renovación de zonas de edificación baja y obsoleta (en el sector comprendido entre 9 de Julio, L. N. Alem, Córdoba y Av. de Mayo, vale decir, la "City"), la implementación de dos -- nuevas plazas abiertas en el seno de la misma área (manzanas Florida- Tucumán- San Martín- Lavalle y Esmeralda-Viamonte- Maipú- Tucumán), nuevas galerías comerciales, estacionamiento en dos franjas marginales, y bajo nivel, prohibiéndolo en el resto del área; d) la erección de nuevos conjuntos urbanos, en los terrenos de Casa Amarilla, Catalinas Sur, Catalinas Norte, Arsenal, Esteban de Luca, Las Heras (prácticamente la duplicación del actual área edificada central).
- ii) en la zona del municipio: (sus actividades principales son la industria, servicios locales, y, por su uso residencial, constituye una verdadera "ciudad dormitorio" del área de capitalidad, donde trabajan sus vecinos. Puede deslindarse

una zona intermedia, constituida por Flores, Caballito, Paternal, V. Crespo, V. Urquiza, Belgrano. El resto es periferia pura). Aquí el Plan propone: a) el ordenamiento de las zonas industriales, actualmente ocupan el 12% de la superficie de la ciudad, pero en forma dispersa. Se pudiese ordenarlas en una estructura lineal, según los ejes de circulación primarios, a los que bordearían, creándose cuatro zonas típicas: tipo 1, unas 1.200 has. en dos áreas, una a lo largo del Riachuelo y otra en Mataderos, superficie máxima por empresa 40.000 m².; tipo 2, 15 áreas con 1.150 has. en total, localizadas junto a la Av. Perito Moreno en las cercanías del cementerio de Flores y de Nueva Pompeya, a lo largo de la autorruta central, entre las Avenidas San Juan y Coray, en la zona Sur, en la Boca, a lo largo de las Av. Juan B. Justo y Av. Beltró, rodeando la Chacarita, en las proximidades de la est. Fierrotrén y otras en Nuñez y Saavedra; tipos 3 y 4, de menor tamaño, a nivel artesanal y a escala de los barrios. Prácticamente, en unificación con los planteos para la periferia, se crearían fuertes núcleos industriales en el S. y el S.O., junto al Riachuelo; b) en materia de circulación, la conformación de cinco escalas viarias básicas: V₁, de penetración regional y a escala metropolitana (autopistas), V₂, troncales, V₃ de circunvalación rápida, V₄ de circulación lenta, y V₅, calles interbarriales. c) Promoción de áreas no desarrolladas, como el Bañado de Flores, Agronomia, Playa Ferroviaria de Caballito que se suprimiría, lo que permitiría añadir unas 1.600 has. para vivienda, comercios, esparcimiento.

Finalmente, la organización del Plan Regulador propone la división de la ciudad en sectores de planeamiento, delimitados por las rutas V₁ y V₂ de penetración en las áreas sociales. A su vez, los sectores se dividen en áreas de planeamiento, delimitadas por las vías V₃. Los sectores son unidades funcional-

mente homogéneas y completas, verdaderas ciudades dentro de la ciudad. Las áreas menores constituyen estructuras integradas que permiten la conjunción de habitación y actividad a escala local. Los primeros pueden tener una base económica constituida por actividades de aprovisionamiento al exterior, los segundos serían autosuficientes.

Esta rápida reseña del trabajo cumplido por la organización del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires, nos ha permitido ratificar las principales líneas de pensamiento expuestas en este trabajo, acerca del desarrollo regional, la conformación de las regiones urbanas, y sus métodos de planeamiento. Hemos podido constatar la clara aplicación del viejo concepto de Patrick Geddes acerca de la imperiosa necesidad de pensar a la ciudad "dentro" de la región, nunca en soledad. Hemos advertido cómo se reiteran, en el esquema más reducido, los problemas del mayor, esto es, hay una disparidad regional en casi todos los países, pero también la suele haber en el seno de las regiones, y dentro mismo de las urbes. Los hombres siguen tendiendo a la concentración; por economías externas, por requerir lo los contactos "cara a cara" en las decisiones de los ejecutivos, por buscar el calor de la multitud, por lo que sea... Dejar librado a la mano de la Providencia la mejor distribución humana, comercial, industrial, es esperar en vano. Sólo un planeamiento ordenado puede operar modificaciones en procesos acumulados que van entronizando un área en detrimento de otras, a las que parasita, o ignora en el mejor de los casos.

Buenos Aires, como se ha visto, padece problemas que son comunes a las grandes áreas urbanas de Occidente: congestión vial, trazado anticuado de líneas ferroviarias que penetran hasta el corazón de la ciudad, deficiencia en servicios públicos (sólo la enseñanza se encuentra más uniformemente surtida, lo que es lógico en un país que hizo de la educación su "leit-motiv" hace ya más de un siglo), falta de espacios verdes, obsolescen-

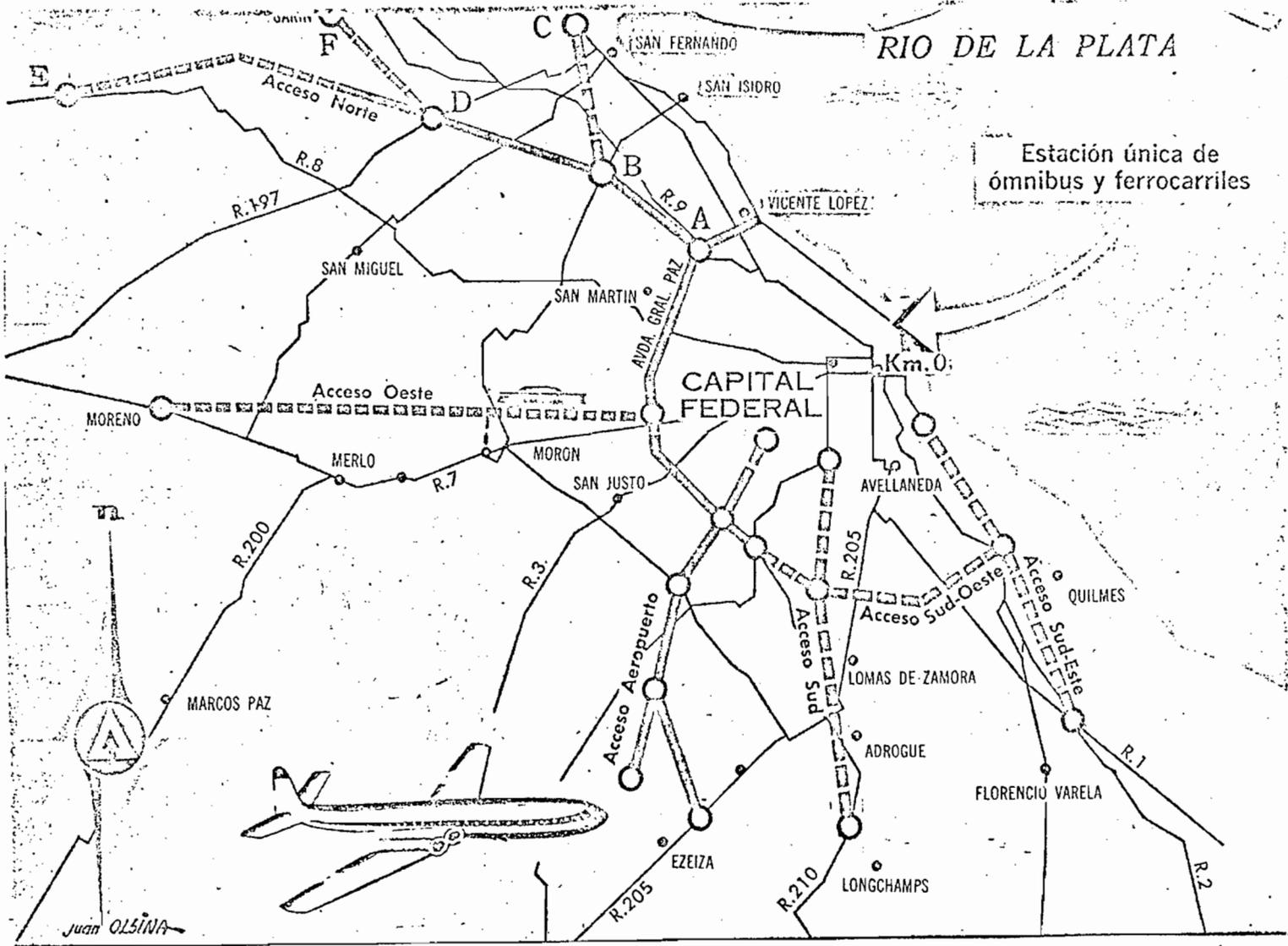


FIGURA 197: Plan de accesos a la Capital
 (Fuente: Análisis, Julio 1967).-



FIGURA 198: Proposiciones del Plan Regulador para el Area Regional

cia de edificaciones y déficit de viviendas, pocos y malos transportes para el aluvión de "commuter's" (2.500.000 personas se trasladan diariamente entre la Capital y su región, de las que 1.300.000 lo hacen en ferrocarril, 500.000 en automóviles, el resto en otros medios públicos de transporte), etc. etc. Además, Buenos Aires ha crecido en forma aluvional y despareja, quitando trozos de tierras labrantías (o no, porque también se ocuparon tierras inundables) a su región para sembrarlas con edificaciones. De tal suerte, ha obligado a retrogradar las zonas de quintas y chacras, encareciendo y retardando su abasto primario. Dentro de su redacto, no sólo las residencias se establecieron sin mayor orden, en todo caso obedeciendo a las iniciativas de la especulación inmobiliaria, sino también la industria ocupó sin mayor tino -frecuentemente, sin siquiera interpretar los requisitos de un lógico eslabonamiento- el suelo, dentro y alrededor de la ciudad focal, proponiendo nuevos problemas de congestión, contaminación, molestia y deterioro de núcleos residenciales.

No debemos olvidar, por otra parte, que la solución de los problemas de Buenos Aires implica costos financieros que pueden no hallarse a la altura de sus posibilidades. Buenos Aires no es un país por sí mismo, aún siendo la porción más rica del país -en buena medida por aplicar respecto del interior, métodos bastante similares a los que contribuyen, a escala mundial, a mantener y acrecentar la distancia entre naciones ricas y pobres-, las ingentes inversiones requeridas para su remodelación y puesta en equilibrio dinámico, no son costeables ni realizables a plazo breve. La organización del Plan Regulador, que expuso sus lineamientos principales alrededor de 1950, previó la ejecución de dichas obras en un plazo de veinte años. Hoy, la organización de la región metropolitana de desarrollo, también establece proyecciones con cisa en 1980, pero ya prefiere pensarlas a nivel año 2.000. Vale decir, los problemas de la ciudad y su región no son nuevos, pero al ser acumulativos, se

agudizan año a año. Las buenas ideas ya expuestas una década atrás, probablemente no hallarían condigno cumplimiento en los plazos mínimos sugeridos. Más, lo importante es que de una vez se inicie la marcha...

En ese aspecto, viene notándose en los últimos dos años una mayor agilidad en el aparato administrativo de la ciudad y sus realizaciones. Particularmente en términos de obras viales, factor esencial de la reestructuración de la ciudad, las realizaciones a que se ha dado cima en 1969 son importantísimas: a) el puente sobre la intersección de las avenidas J.B. Justo y Córdoba, hasta hace poco trayendo mucho ferro-vial donde cualquier vehículo podía perder no menos de veinte minutos esperando su turno de cruce, efectuado en tiempo récord, a un costo de 700 millones de mñ. con 370 m. de largo y 22 m. de ancho; b) el nuevo Puente Pueyrredón, sobre el Riachuelo, apto para el cruce de -- 90.000 vehículos diarios --el anterior sólo permitía, con sensibles problemas, el de 50.000--, efectuado a un costo de mñ. 2.000 millones, de 185 metros; el puente en la intersección de Avda. Gral. Paz y Av. Constituyentes, que vincula una amplia zona industrial --la de San Martín, Mauro, etc.-- con la Capital Federal; el intercomunicador con cuatro puentes sobre el cruce de las Avenidas Libertador y General Paz, efectuado en poco más de un año, con 250 metros totales de longitud, con un costo de mñ. 1.145 millones. Prácticamente finalizó la construcción de varios puentes de intercomunicación entre la Capital y su periferia a través de la Avenida General Paz, en cruces distinguidos: Juan B. Alberdi y Emilio Castro. Se hallan en ejecución múltiples obras de mejoramiento de accesos ferroviarios dentro de la propia Capital: túnel 700 m. longitud y una inversión de mñ. 1.000 millones de Avenida Libertador y Virrey del Pino, puentes sobre el Ferrocarril Saigrono en Escalada y Fernández de la Cruz, puente de la Av. Roca con el arroyo Cildañes, etc.-- Se proyecta la apertura de la Av. Leopoldo Lugones, entre el Planetario (Av. Figueras Alcorta y Av. Sarmiento) y la Avda. Gral. Paz con un presupuesto de mñ. 1.118 millones.

FIGURA 199: Proyectos de ampliación de vías de penetración para superar la congestión metropolitana:

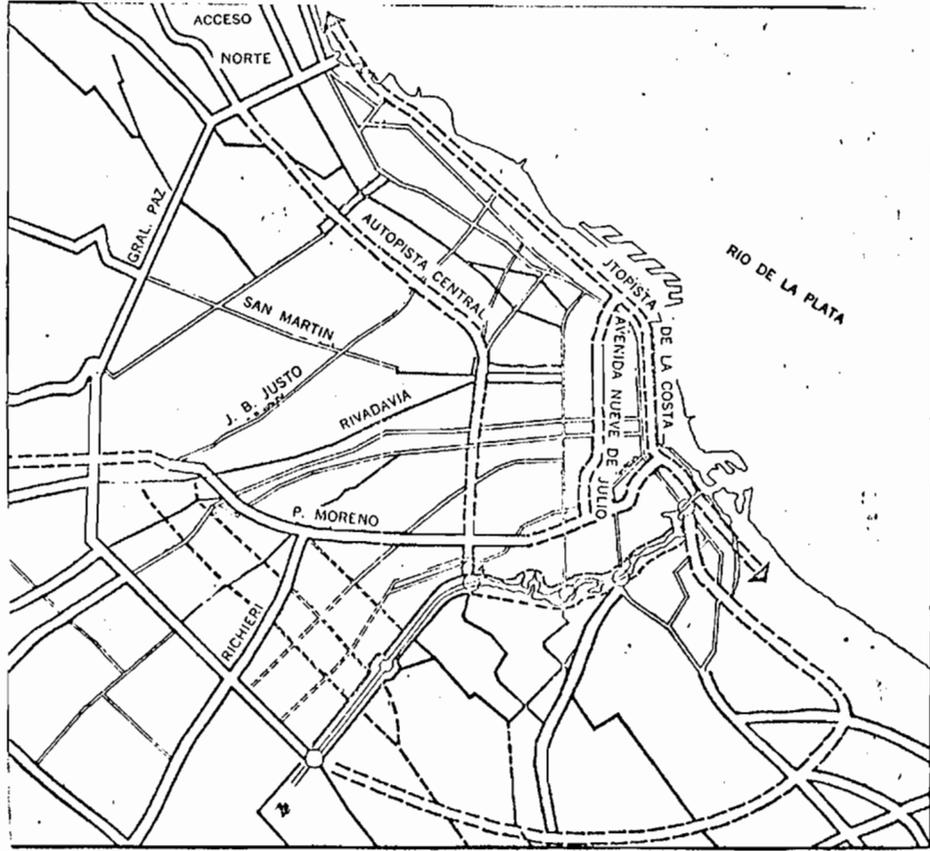
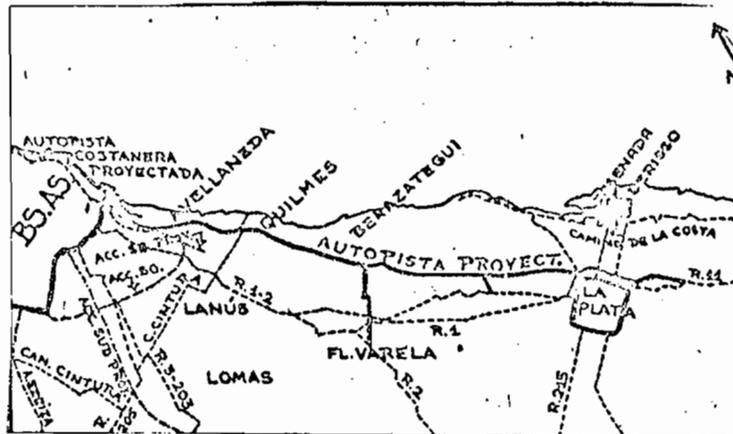


FIGURA 200: Trazado proyectado de autovía a la Plata y conexiones:



Recientemente la Municipalidad capitalina dispuso futuro destino a las zonas interiores ocupadas por vías férreas, caso de su levantamiento, lo que conjuga a la letra con las sugerencias del Plan Regulador. También, en función de uno de los hitos de éste, se habrá de proceder a la definitiva y total prolongación de la Av. 9 de Julio, desde Av. Caseros hasta Av. Libertador, con lo que habrán de comunicarse en forma transversal las zonas Sur y Norte de la ciudad. En 1970 se anunció la realización de obras de repavimentación y pavimentación por 9.538.700.000 msn., y se afirmó que en 3 años desaparecerán las calles de tierra de la ciudad. La celeridad en tales obras es manifiesta, y conjuga con toda una filosofía práctica que está alcanzando excelentes resultados a nivel nacional (obras hidroeléctricas, autopistas, etc., en diversos puntos del país, como ya hemos expuesto en el capítulo pertinente).

En estas realizaciones, si bien se ejecutan dentro de la ciudad, por su importancia como factores de intercomunicación regional y aún nacional, la Municipalidad bonaerense está auxiliada por un organismo federal, la Dirección de Vialidad Nacional. Recientemente se ha informado acerca de gestiones ministeriales ante el Banco Mundial para la ejecución de la autopista costera Tigre-La Plata, elemento vital de intercomunicación de la región metropolitana. Ya en este orden, el Banco Interamericano de Desarrollo acaba de otorgar su espaldarazo financiero (crédito de 25,5 millones de usd) para la ejecución del canal fluvial entre los km. 12 (Puerto de Bs.Aires) y 56 del Paraná de las Palmas, lo que facilitará la navegación costera de cabotaje, abreviando la misma y mejorando accesos, a lo largo de los puertos del tramo, nuevo factor de intercomunicación regional. También a nivel regional, la nueva autopista Buenos Aires-La Plata permitirá mejorar la comunicación entre ambas, y, al encauzarse por el sendero de la costa, facilitará la reactivación de amplias zonas bajas, aptas para implantaciones residenciales, industriales, y, sobre todo, de esparcimiento.

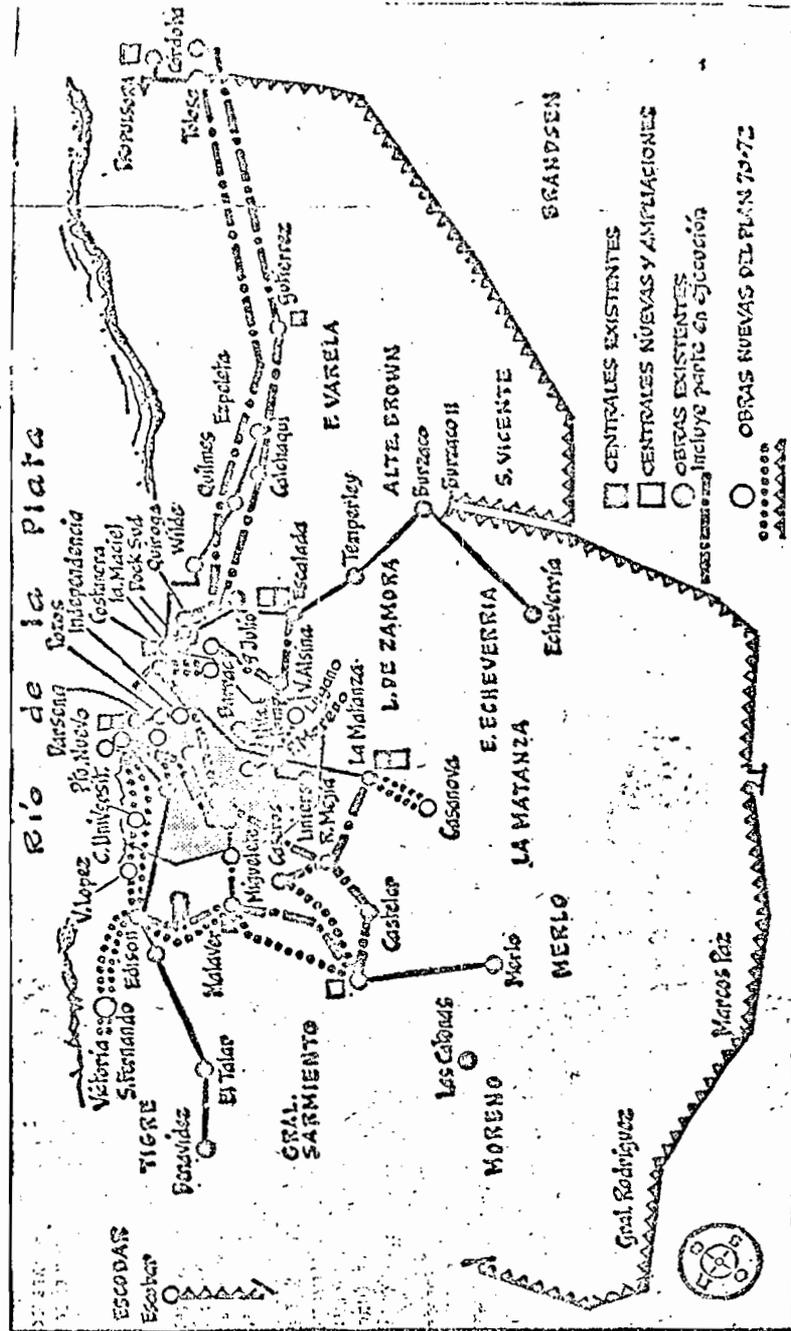
Hemos expresado ya que el actual organismo regional de desarrollo del área metropolitana, confía sobrecantera en ampliar la zona específica de la misma, mediante relleno de tierras arrebatadas al río. Un ejemplo de esta posibilidad lo brinda la ciudad deportiva, aún en ejecución, del Club Boca Juniors: 55 has. sobre siete islas, frente a la ciudad, La idea del aeropuerto, expuesta por la organización del Plan Regulador, transita similar tesitura. Por otra parte, todo se conjuga, a nivel de ambos organismos, en la intención de revalorizar la extensa zona sur y sureste, primera en el desplazamiento de la ciudad, y paulatinamente deteriorada y abandonada. A nivel de la propia ciudad, se licitó recientemente, el proyecto de remodelación del Barrio Sur de la ciudad de Bs.Aires, lo que implica un planeamiento urbano totalizador para un núcleo de no menos de 700.000 personas (prácticamente es planear una nueva ciudad, y, lo que torna más importante aún tal esfuerzo, sin dejar de lado la — prospección respecto del conjunto de la urbe actual, su área inmediata y la región total, pues las direcciones de su evolución particular pueden influir sobre las del área elegida).

No sólo la intercomunicación, a nivel urbano y regional, goza de la primordial preocupación de los administradores de la metrópoli del Sur. Al igual que sus colegas franceses, se han impuesto la importante tarea de modernización y descentralización del núcleo esencial de abastecimiento de la ciudad: el Mercado Central de Buenos Aires. Hoy la ciudad posee un denominado Mercado de Abasto, situado en su corazón (al barrio del Once, a dos kilómetros de la Plaza Mayo), abarrotado y obsoleto, además de una media docena de mercados complementarios (de concentración de frutas, verduras, etc.) situados en puntos estratégicos de la capital (Liniers, Dorrego, etc.). Los inconvenientes provocados por la congestión del tránsito, escaso lugar disponible para operación, intermediación encarecedora, etc., serán subsanados por el nuevo (y único) Mercado Central, el que se espera terminar para 1973, y cuya construcción está a cargo de una Cog

poración creada por ley nacional 17422, ratificada por ley provincial (Bs.As.) 7310 y ordenanza municipal 22.517, vale decir que intervienen en su concreción el Estado Nacional, el Gobierno Provincial y el Municipal de la Capital. Con lo que se ratifica la idea ya expuesta, de inmersión en la realidad regional. El Mercado se levantará sobre 210 has. (con 323 de reserva), entre las Av. Gral. Paz, autopista Gral. Bicchieri, camino de cigtura y Riachuelo, y su costo se evalúa en 14.000 millones mín., previéndose que abastecerá a la población total del área metropolitana, evaluada en 3.879.000 habitantes para 1980, de unas 2.635.000 ton. de frutas, hortalizas anuales, huevos y pescado, (proyección 1980 también). Hay un precedente en la Argentina: el Mercado de Concentración de Rosario, realizado en un par de años por los propios productores de dicha región, recientemente inaugurado en forma definitiva (si bien operando ya desde principios de 1969), a un costo de alrededor de mín. 1.000 millones, ubicada en Fisherton, suburbio de la ciudad, al que ha crecido a su vera, calculándose montar allí, a su influjo, en pocos años un verdadero nuevo barrio satélite, pivote de desarrollo de la segunda ciudad del país. Con lo que se ratifica lo ya expresado por André Millon, acerca del papel motor de los mercados o su permercados de concentración y movilización de la producción agropecuaria, que deben ser incluidos en la idea de "industria motor" de Ferroux.-

Conscientes de la necesidad de integrar a la propia población en estos esfuerzos, la Municipalidad de la ciudad de Bs. Aires ha dictado una reglamentación que define el cometido de Juntas Representativas Vecinales, las que permitirán un contacto fructífero entre la exposición de necesidades de los cuarenta y seis barrios de la ciudad, y las posibilidades de realizaciones de desarrollo por parte de la comuna. Las Juntas deberán integrarse con comisiones internas que estudien problemas de servicios públicos, obras públicas, cultura, salud pública, etc. A esta fecha, unas 30 juntas han sido ya reconocidas, hallándose

FIGURA 201: Recquipamiento energético del Gran Buenos Aires:



Plan de obras de SEGBA para el trienio 1970/2, detalle de centrales existentes, ampliaciones y nuevas centrales, obras de transmisión realizadas, y nuevas líneas y subestaciones de distribución a construir (fuente: La Prensa, 19-11-69).-

integradas por diversos organismos vecinales y de fomento de sus respectivos barrios (Barracas, Flores, Liniers, N. Pompeya, Parque Chacabuco, V. Urquiza, Patricios, Villa Santa Rita, Parque Avellaneda, Villa Mitre, Versailles, Recoleta, Paternal, Belgrano, V. Lugano, V. Crespo, Montserrat, San Cristóbal, S. Nicolás, Almagre, etc.). Las Juntas informarán y asesorarán a la Intendencia sobre problemas de su zona, propondrán obras y servicios, y emitirán opinión sobre obras programadas por la Comuna en el área.

Más que esta atomizada representación vecinal (comparémosla por un momento con las provincias del país, de dispar tamaño y potencial, frecuentemente conteniendo porciones de diversas regiones homogéneas, o bien contenidas totalmente en éstas), nos hubiera resultado significativo la creación de cierto organismo de representación de las sub-regiones de la ciudad, si podemos llamarlas así, vale decir, los sectores de planeamiento propuestos por el Plan Regulador. Teniendo en cuenta que dentro de cada uno se proyecta alcanzar un equilibrio entre los diversos usos de la tierra y las funciones urbanas: residenciales, industriales, comerciales, espacios verdes, núcleos culturales; la creación, a nivel de los mismos, de estructuras de adhesión vecinal, tornaría mucho más coherente la labor de desarrollo emprendida por el organismo administrador.

Independientemente del criterio empleado por quienes confeccionaron el Plan Regulador de Buenos Aires, y aún de los órganos, sea del COMADE, sea de la Fcia. de Bs.As., que han efectuado determinaciones, ya consentidas, acerca del alcance del área metropolitana, la institucionalización de la misma, mediante la pertinente norma legislativa, aún no ha hecho acto de presencia. En cambio, es acusabile la preocupación evidenciada no hace mucho por los municipios y comunas que componen el hinterland rosarino, por practicar formalmente la consentida estructura jurídica.

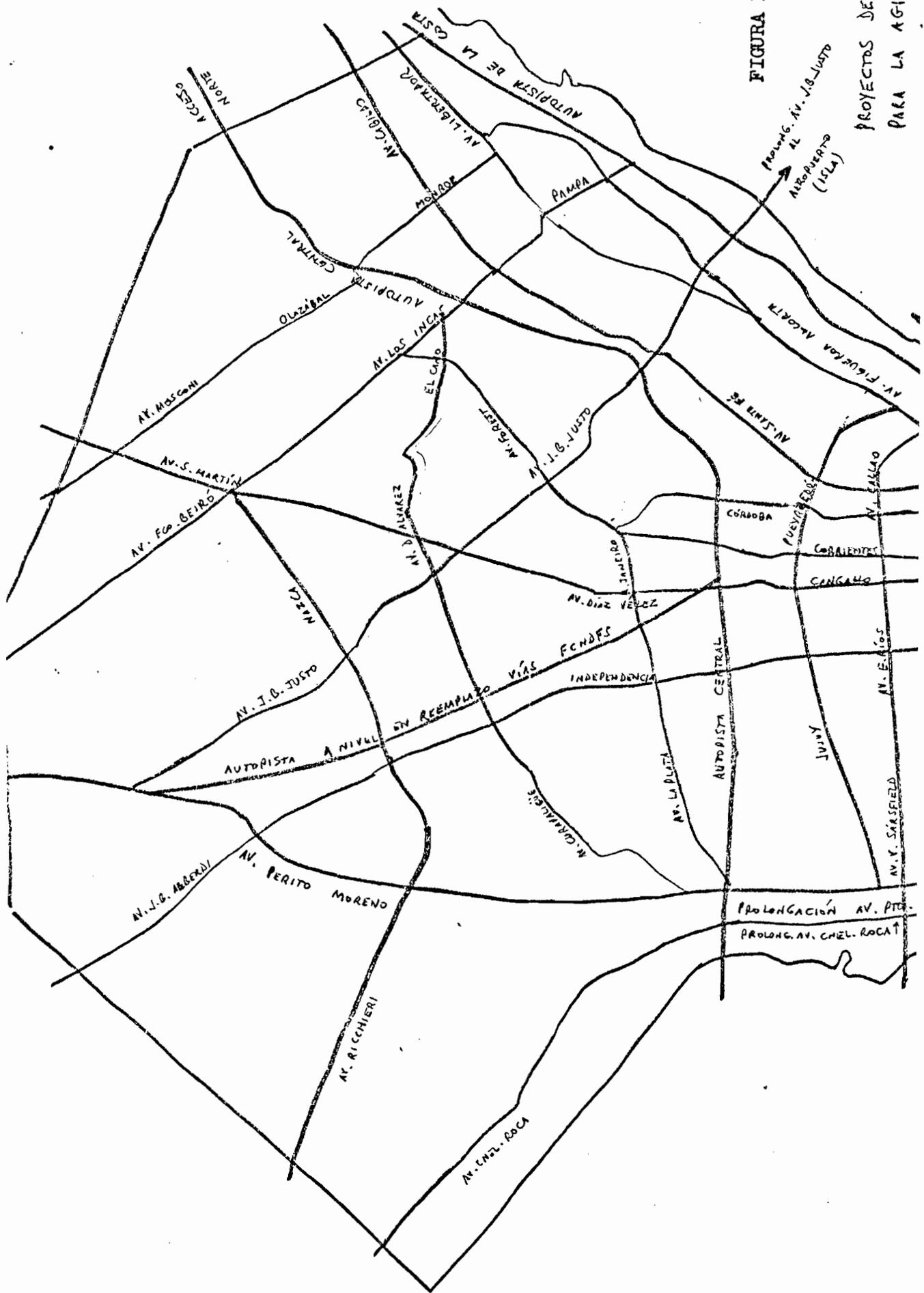


FIGURA Nº 202:

PROYECTOS DEL PLAN REGULADOR
PARA LA AGILITACIÓN DE LA

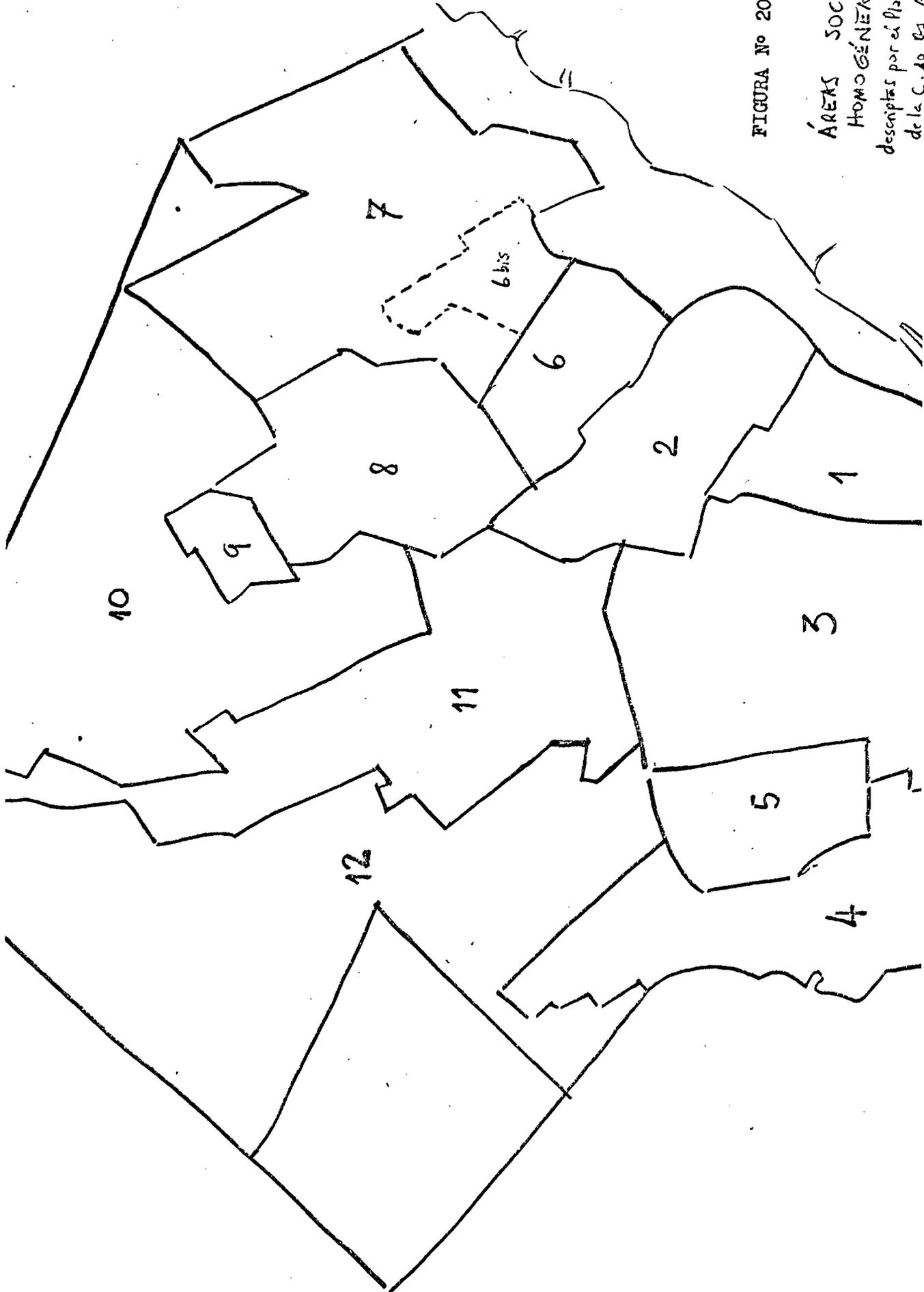
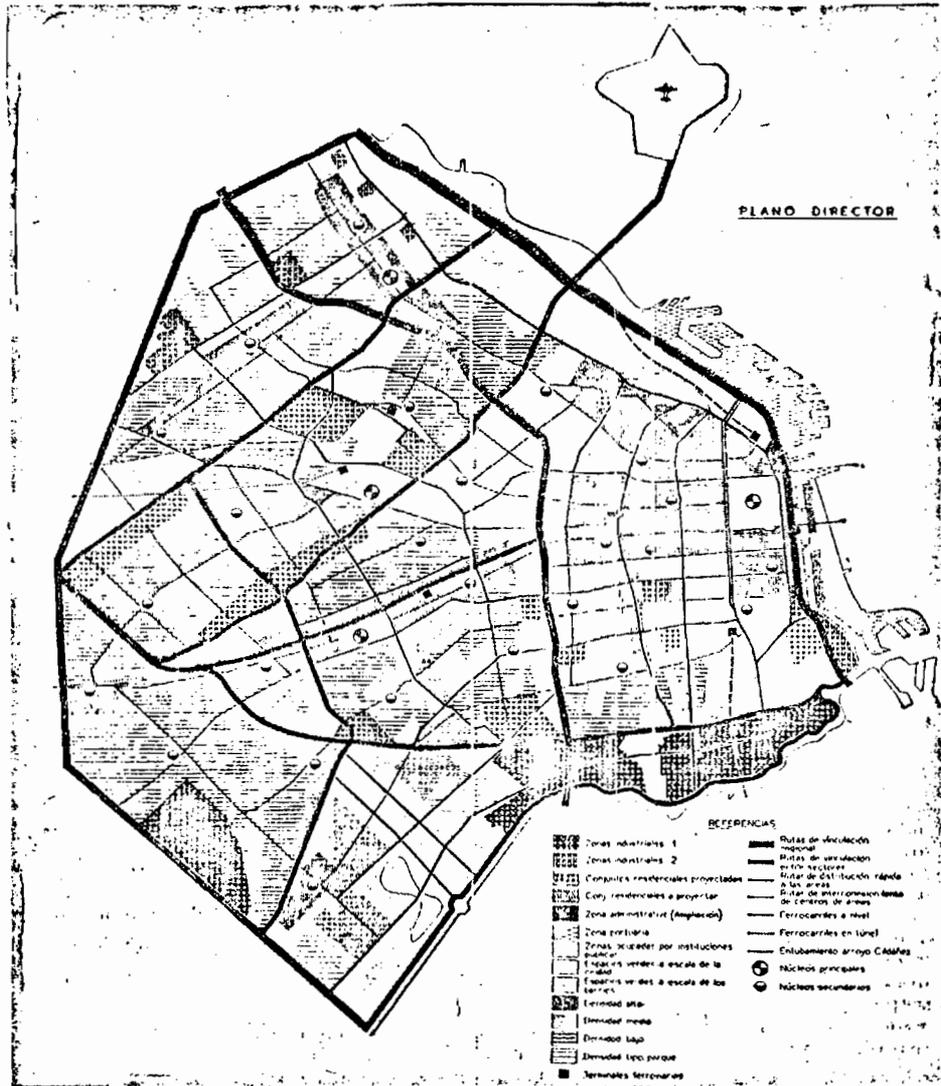


FIGURA Nº 203:

ÁREAS SOCIALES
HOMOGENÉAS
descritas por el Plan Regulador
de la C. de B. Aires

FIGURA 204 - PLANO DIRECTOR METROPOLITANO (PLAN REGULADOR):



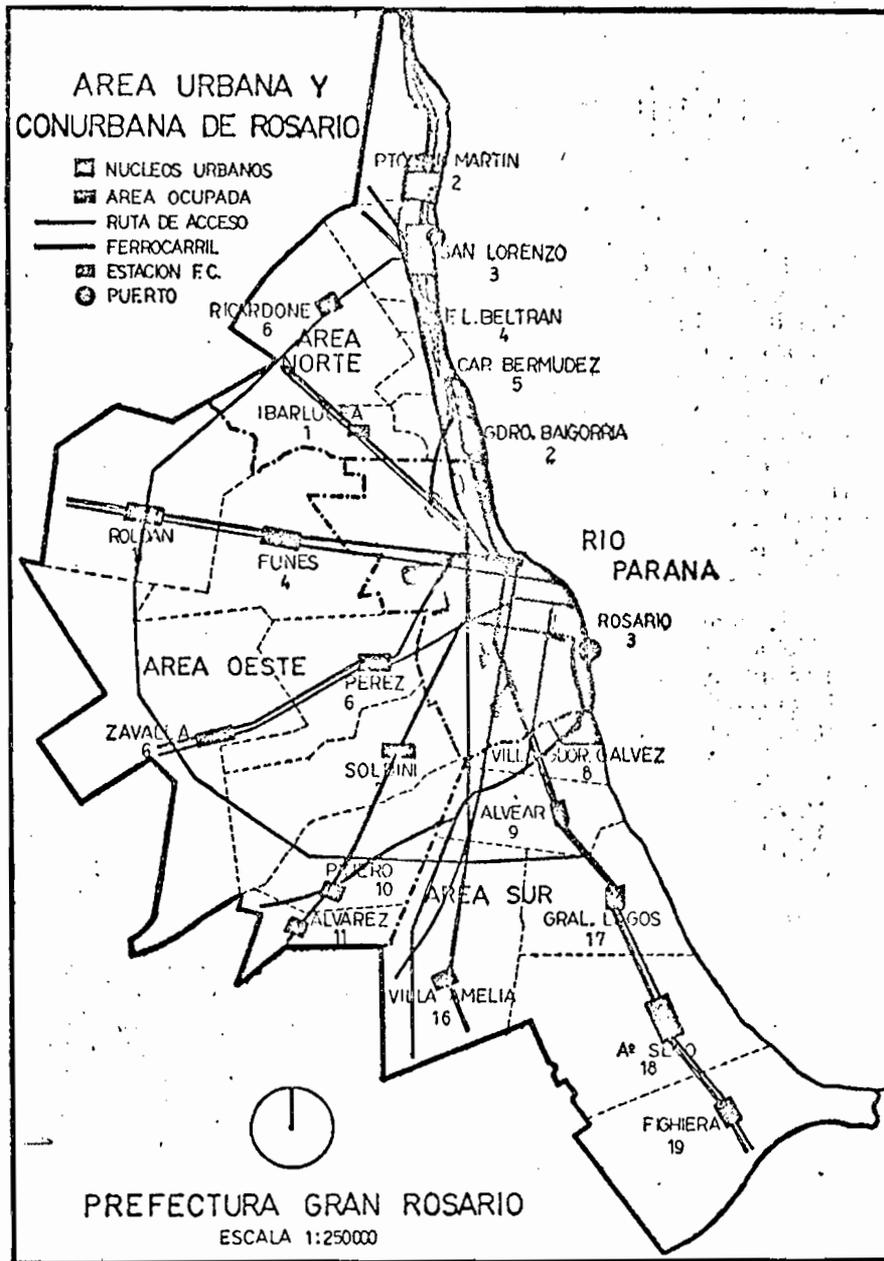
Al respecto, hemos recurrido al sucinto resumen que los Dres. Raúl Basaldúa y Oscar Moreno (172) presentaron en el número de mediados de 1969 de la Revista de la Sociedad Interamericana de Planificación. Los nombrados, en representación del C.I.U.K. (Instituto Di Tella), contrataron con la Municipalidad de Rosario la organización jurídico-administrativa del ente jurisdiccional que denominaron "Prefectura del Gran Rosario", aprobado por el Gobierno de la Provincia de Santa Fe en 1969 y pendiente a la fecha del artículo nombrado- de la definitiva aprobación por parte del P.N.Nacional, o bien de aquél, puesto que, oportunamente, éste reintegró (doc.2091 del 6.5.69) facultades legislativas a las provincias. Este proyecto, de implementarse definitivamente su puesta en marcha, constituiría la primera área metropolitana organizada formalmente en la Argentina, y una de las primeras de América Latina.

Mediante la aplicación de modelos gravitatorios para verificar las relaciones funcionales interregionales e intrarregionales, se determinó el área de aplicación, constituida por los siguientes municipios y provincias santafesinos: Rosario, Pto. San Martín, S.Lorenzo, Fray L.Beltrán, Cap.Bernúdez, Ricardona, Ibaricaca, Granadero Baigorria, Roldán, Funes, Zavalla, Pérez, Soldati, Piñero, Alvarez, Villa Obdor. Gálvez, Alvear, Va.Amelia, Gral. Lagos, Arroyo Seco y Fighiera, en total 1.639,4 km. con 711.266 habitantes (594.063 en Rosario), según datos del censo de 1960 (podemos estimar que, en la última década, las cifras bien pudieron haber aumentado un 15 al 20%). El presupuesto anual del área ascendía en 1965/66 a us\$ 24,9 millones (us\$ 35 por habitante/año). Un mapa transcrito más adelante, permite verificar visualmente la extensión de la zona.

Expresan los autores, como ya hemos tenido oportunidad de acotar en otros pasajes de nuestro trabajo, que las áreas metropolitanas constituyen la lógica respuesta a procesos de urbanización acelerada y extendida, que trasciende marcos de áreas

FIGURA 205: AREA DE LA PREFECTURA DEL GRAN ROSARIO:

(fuente: SIAP, Marzo 1969)

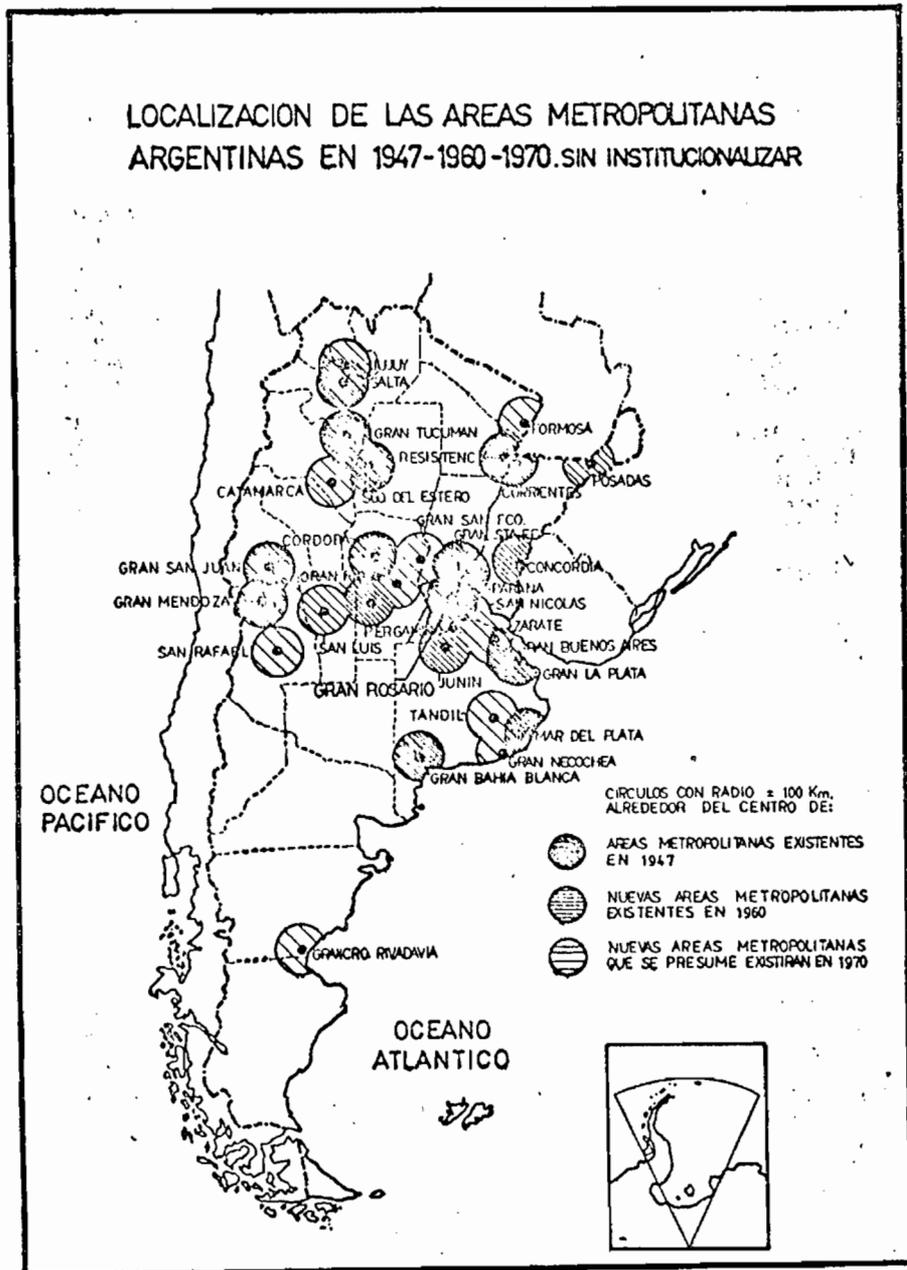


divisiones administrativas, y conforman espacios geoeconómicos unitarios, de programación y promoción común imprescindible. Esta puede realizarse en forma parcial, como una coordinación de ciertos servicios comunes (caso de planificaciones sobre transportes en el área metropolitana neyorquina, por ejemplo), o bien mediante un ordenamiento urbano y socio-económico integral del área, modelo preferido por los entes comunales locales a cuya iniciativa se debió el proyecto de creación de la Prefectura del Gran Rosario. Su denominación se inspiró en el moderno derecho francés de la planificación, existiendo un antecedente citado por Basaldúa y Moreno, en la misma Rosario: ley nacional 16.052/61, que aprobó el plan ferrourbauístico de dicha ciudad.

El trabajo mencionado es de índole netamente jurídica, y por lo tanto su relación con nuestro estudio resulta incidental, pero dada su condición pionera, se nos ocurre sumamente estimulante para una somera referencia. De acuerdo al proyecto de Basaldúa y Moreno, la Prefectura del Gran Rosario asumiría la coordinación y unificación de criterios e inversiones referidas a servicios comunes, y también promovería una acción integradora en materia de planeamiento y programación del área sujeta a su jurisdicción, la que no vulneraría, no obstante, las facultades de los gobiernos locales. Se integraría con: el Prefecto, órgano ejecutivo y de representación del ente; el Directorio, integrado por expertos elegidos por la Nación, la Provincia y las comunas y municipios del área; la Asamblea de Intendentes y Presidentes de Comunas, que debe evaluar y ratificar las decisiones técnicas del Directorio; la Secretaría Técnica de Planificación, a cargo de la elaboración de los planes. Sus recursos provendrían de aportes de los entes locales, en un 60% (igual al 5 por mil de los presupuestos de los mismos por el ejercicio inmediatamente precedente), y de la Nación y la Provincia por el 40% restante.

Completamos esta reseña con otro mapa expuesto por los

FIGURA 206: LOCALIZACION DE AREAS METROPOLITANAS ARGENTINAS,
según Basaldúa y Moreno (fuente: SIAP, Marzo 1969).--



Dres. Basaldúa y Moreno, en el cual se advierte la localización de las áreas metropolitanas argentinas, trabajo histórico-prospectivo que brinda indicios sobre el desenvolvimiento de las mismas.

BIBLIOGRAFIA GENERAL CORRESPONDIENTE A LOS TOMOS I - II - III

- Nº(): Autor, nombre de la obra, editorial, ciudad, año:
- 1 - Patricio H. Rando - Geografía Histórica y Planeamiento, Eudeba, Bs.As., 1966.
 - 2 - Mauriano Zamorano - Naturaleza de la Geografía, en "La Geografía en la Rca.Arg.", Paidós, B.A., 1968.
 - 3 - Laurence Dudley Stamp - Geografía Aplicada, Eudeba, B.A., 1965.
 - 4 - Pierre George, Bernard Kayser y otros - Geografía Activa, Ariel, Barcelona, 1967.
 - 5 - Jorge Atencio - Qué es la Geopolítica, Pleamar, B.A., 1965.
 - 6 - Armand Cuvillier - Manual de Sociología, El Ateneo, B.A., 1956.
 - 7 - André Hillion - Los espacios económicos y su dinámica, Iepal, Montevideo, 1967.
 - 8 - Herman Heller - Teoría del Estado, Fdo.de Cult.Ec., México, 1942.
 - 9 - Gonzalo de Reparaz - Geografía y Política, Americalea, B.A., 1943.
 - 10 - Richard Hennig y L.Korholz - Introducción a la Geopolítica, Escuela de Guerra Naval, B.A., 1951.
 - 11 - Marcel Prélot - La ciencia política, Eudeba, B.A., 1964.
 - 12 - Oreste Popescu - La ciencia económica contemporánea, Ariel, Barcelona, 1964.
 - 13 - Rosier Barrera - Geografía General, Geografía Regional (op.cit. 2.)
 - 14 - Robert Dickinson - Ciudad, Región y Regionalismo, Oméba, Madrid, 61.
 - 15 - Roman Gaignard - La Geografía Activa (op.cit. 2.)
 - 16 - Pierre George - Geografía industrial del mundo, Eudeba, BA., 1968.
 - 17 - August Lösch - Teoría económica espacial, El Ateneo, BA., 1957.
 - 18 - Walter Birmingham - Introducción a la Economía, XXI, México, 1967.
 - 19 - Teodoro A. Tonina - Sistemas de explotaciones agropecuarias en la Argentina, INTA, BA., 1963.
 - 20 - Walter Isard y otros - Methods of Regional Analysis, M.I.T., U.S.A., edición 1969.
 - 21 - C.F.I.-Instituto Di Tella - Relevamiento estructural de la economía argentina, Inst.Di Tella, BA., 1962.
 - 22 - Horacio Arce y Vicente Vázquez Prasedo - La utilización de índices vectoriales en el análisis regional, Fac.C.Econ.,BA., 68.

- 23 - Erich Fromm - El miedo a la libertad, Paidós, BA., 1963.
- 24 - Umberto Cerroni - El pensamiento político, Siglo XXI, México, 1968.
- 25 - Francois Perroux - La economía del siglo XX, Ariel, Barcelona, 1964.
- 26 - Lewis Coser - Las funciones del conflicto social, F.C.E., Méx., 1961.
- 27 - Gunnar Myrdal - Solidaridad o desintegración, F.C.E., Méx., 1956.
- 28 - Francois Perroux - Economía y Sociedad-Coacción, Cambio y Don - Ariel, Barcelona, 1962.
- 29 - Jacques R. Boudeville - Los espacios económicos, Eudeba, BA., 1965.
- 30 - Albert O. Hirschmann - La estrategia del desarrollo económico, Fondo de Cultura Económica, México, 1961.
- 31 - Francois Perroux - Técnicas cuantitativas de la planificación, Ariel, Barcelona, 1967.
- 32 - Elías Cannagá - Economía del Desarrollo, Asoc. Ec. Arg., BA., 1964.
- 33 - André Piettre - Las tres edades de la economía, Rialp, Madrid, 1962.
- 34 - Gerhard Stavenhagen - Historia de las teorías económicas, El Ateneo, B.A., 1959.
- 35 - Eric Roll - Historia de las doctrinas económicas, F.C.E., Méx., 1958.
- 36 - Robert Lekachman - Historia de las doctrinas económicas, V. Leru, B. A., 1959.
- 37 - Bert Hoselitz - Aspectos sociales del desarrollo económico, Ed. Hispano Europea, Barcelona, 1962.
- 38 - Benjamín Cornejo - Notas sobre algunas contribuciones de la economía tradicional a la teoría del desarrollo - El Trimestre Económico N° 100, México, 1958.
- 39 - Charles Vereker - El desarrollo de la teoría política, Eudeba, BA, 1961.
- 40 - L.J. Zimmerman, - Países pobres, Países ricos, Siglo XXI, México, 1966.
- 41 - M. Rostovtzeff - Roma, Eudeba, B.A., 1968.
- 42 - W. Stark - Historia de la economía en su relación con el desarrollo social, F.C.E., México, 1961.
- 43 - Raymond Barré - El desarrollo económico, F.C.E., México, 1962.
- 44 - Expertos de las Naciones Unidas - Qué es el desarrollo económico, Siglo XX, B.A., 1968.
- 45 - Simón Kuznets - Países subdesarrollados, características presentes a la luz de modelos pasados de crecimiento económico, El Trimestre Económico N° 100, México, 1958.
- 46 - Walt W. Rostow - Las etapas del crecimiento económico, FCE, Méx., 61.

- 47 - Paul A. Baran - Sobre la evolución del excedente económico, El Trim. Econ. N° 100, Méx., 1958.
- 48 - Everett E. Hagon - Cómo comienza el crecimiento económico, una teoría general aplicada al Japón. Revista de Desarrollo Económico del IDES, B.A., N° 2 Vol. 2, 1962.
- 49 - Celso Furtado - Teoría y Política del Desarrollo Económico, Siglo XXI, México, 1968.
- 50 - Federico Horschel y Ricardo Cibotti - Concepto y finalidad del desarrollo económico, Rev. de Des. Econ., Pcia. de Bs. As., Vol. 1 N° 1, La Plata, 1958.
- 51 - Federico Horschel - Determinantes del desarrollo, Vol. 1 N° 4, Des. Econ., IDES, B.A., 1962.
- 52 - Joseph J. Spengler - Desarrollo económico y demográfico, El Trim. Ec. N° 100, México, 1958.
- 53 - Helio Jaguaribe - Desarrollo económico y desarrollo político, Eudeba, BA., 1964.
- 54 - Luis A. Costa Pinto - La sociología del cambio y el cambio de la sociología, Eudeba, B.A., 1963.
- 55 - Felipe Pazos - Requisitos para un desarrollo económico y social acelerado: el punto de vista del economista. Aspectos Sociales del Desarrollo Económico en América Latina, Unesco, París, tomo I, 1962.
- 56 - Albert O. Hirschmann - Controversia sobre Latinoamérica, Inst. Di Tella, BA., 1963.
- 57 - Vittorio Marrama - Política económica para los países subdesarrollados, Aguilar, Madrid, 1961.
- 58 - Robert Heilbroner - El gran ascenso, Fdo. C.E., México, 1964.
- 59 - René König y otros - Sociología, Cía. Gral. Fabril Ed., BA., 1963.
- 60 - Ragnar Nurkse - Problemas de formación de capital en países subdesarrollados, F.C.E., México, 1955.
- 61 - Paul Streeten - Crecimiento desequilibrado, Des. Econ. IDES, Vol. 2 N° 3, BA., 1962.
- 62 - Paul Streeten - Crecimiento equilibrado versus crecimiento desequilibrado, Des. Econ. IDES, Vol. 3 N° 3, BA., 1963.
- 63 - Jean Banca - El desequilibrio económico, motor del crecimiento. Rev. Diógenes, Ed. Sudamericana, BA, N° 59, 1967.

- 64 - Gino Germani - Estrategia para estimular la movilidad social, Des. Econ., IDES, Vol. 1 N° 3, BA., 1961.
- 65 - Benjamín Hopenhayn - La organización de una nueva sociedad como requisito para un proceso de desarrollo con estabilidad en América Latina, Des.Econ.IDES, Vol.3 N° 3, BA., 1963.
- 66 - José Luis de Imaz - Nosotros mañana - Eudeba, BA, 1968.
- 67 - Fernand Braudel - Las civilizaciones actuales, Tecnos, Madrid, 1966.
- 68 - C.F.I., Bases para el desarrollo regional argentino, CFI, BA, 1963.
- 69 - Luis Vera - Perspectivas para la planificación del desarrollo regional, en América Latina - Rev. SIAP, Dic.67, Pto.Rico.
- 70 - Walter Isard, E.Schooler y T.Victorisz - Estudio regional de complejos industriales, Limusa-Wiley, México, 1966.
- 71 - Albert Waterston, comentario a las obras de L.Needleman "Regional Analysis" y de H.Nourse "Regional Economics", en Finanzas y Desarrollo, F.M.I., Junio 69.
- 72 - Benjamín Higgins - El alcance y los objetivos de la planificación en las regiones subdesarrolladas, Rev.SIAP, Dic.67, P.Rico.
- 73 - Walter Stehr, La definición de regiones en relación con el desarrollo nacional y regional en A.Latina, Rev.SIAP, Dic.67, P.R.
- 74 - Angel Bassols Batalla - La planificación regional de México, revista Comercio Exterior, México, Mayo 1963.
- 75 - Peter Heintz - Modelo de investigación sobrepolítica provincial, Rev.Latinoamericana de Sociología N° 1, BA, Marzo 1965.
- 76 - Jorge Ahumada, Teoría y Programación del Desarrollo, Apuntes de clases en cursos CEPAL, 1960.
- 77 - José L. Coraggio - Elementos para una discusión sobre eficiencia, equidad y conflicto entre regiones, Inst.Di Tella, BA, 1969.
- 78 - Federico Daus - El desarrollo argentino, Eudeba, BA, 1969.
- 79 - Bernardo Secchi - Las bases teóricas del análisis territorial, en "Análisis de las estructuras territoriales", G.Gilli, Barcelona, 1968.
- 80 - Jorge A. Difrieri - prólogo de Política de la tierra urbana y mecanismos para su regulación en A.del Sur, de J.Hardoy y otros, Inst.Di Tella, BA, 1968.
- 81 - Paul Romus - Economía regional y comunidad europea, Taurus, Madrid, 61.
- 82 - André Hillion - La Cuenca del Plata, Iepal, Montevideo, 1967.

- 83 - Alfredo E. Calcagno - Los organismos de desarrollo económico regional en Francia, CFI, BA., 1963.
- 84 - Jean Labasse - L'organisation de l'espace, Hermann, Paris, 1966.
- 85 - Polos de promoción y de desarrollo, Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social, Madrid, 1965.
- 86 - Memoria sobre la ejecución del Plan de Desarrollo Económico y Social, 1964-67. Madrid, 1968.
- 87 - Antonio Perpiñá Siebra - La planificación del territorio, en "La infraestructura del urbanismo", Editores Técnicos Asociados, Barcelona, 1969.
- 88 - Ramón Tamames, Estructura económica de España, Madrid, 1965, Guadiana
- 89 - Coloquio geográfico franco polonés sobre el acondicionamiento del territorio, en "Memoires et Documents", Paris, 1963 (estudios de: E. Jaillard: Etude théorique d'une structure régionale en économie faiblement industrialisée; M. Rochefort: Une méthode de recherches des fonctions caractéristiques d'une métropole régionale; J.E. Hermitte: Problèmes et perspectives de développement sur la Côte d'Azur et dans son arrière pays; S. Leszczycki: Les changements dans la répartition de l'industrie en Pologne après la seconde guerre; J. Kostrowicki: Les recherches géographiques sur les bases de la mise en valeur des régions sous-développées en Pologne ..., etc.)
- 90 - Arthur Goldschmidt - El desarrollo del sur de los EEUU, en "Tecnología y Desarrollo Económico", Revista de Occidente, Madrid, 1965.
- 91 - Ejemplos de regionalización nacional: Perú, Panamá, Chile, Colombia. Revista SIAP, Dic. 67, P. Rico.
- 92 - Conglomeraciones industriales, Nac. Unidas, 1966,
- 93 - Lloyd Rodwin - Ciudad Guayana, una ciudad nueva, en "La Ciudad", Scientific American, Alianza Editorial, Madrid, 1967.
- 94 - Jean François Gravier - Une nouvelle civilisation urbaine (incluye "le cas de l'Argentine"), en revista Jarus, L'homme et la ville, Paris, 1967.
- 95 - Regionalización: El desarrollo exige modernización y cambio, Dir. Gral. de Pcias., BA, 1967.
- 96 - Regionalización: Instrumento operativo del cambio, D.G. de Pcias., BA, 1967.
- 97 - Regionalización Nº 3 (Juntas de Gobernadores), D.G.P., BA., 1967.

- 98 - Elva Roulet - La red urbana en una región subdesarrollada (la región Nordeste de la Argentina), Desarrollo Económico, IDES, vol.9 N° 34, BA., 1969.
- 99 - Problemas de las áreas metropolitanas. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1969 (ponencias de Richard Forstall y Víctor Jones: Algunos aspectos demográficos, económicos y administrativos de las metrópolis contemporáneas; de Julius Gorynski y Zygmund Rybicki sobre La metrópoli funcional y los regímenes de gobierno; de Ernest Weismann: Planificación y trazado urbano).
- 100 - Fernando Chueca Goitia - Breve historia del urbanismo, Alianza Edit, Madrid, 1968.
- 101 - François Perroux - La industrialización del siglo XX, Eudeba, BA, 64.
- 102 - Ph. Sargant Florence - Aspectos económicos de la localización industrial y sociología urbana, en obra de B. Secchi y otros: 79.
- 103 - Emrys Jones, Geografía Humana, Labor, Barcelona, 1966.
- 104 - Ch. Tiebout - Nuevo examen del análisis de la "base económica urbana", en obra N° 79.
- 105 - François Perroux - Le IV Plan français, P.U.F., París, 1963.
- 106 - Roland Artle - Algunos métodos y problemas relativos al estudio de la economía de las áreas metropolitanas, en obra 79.
- 107 - Alejandro Rofman - Aspectos de la estructura urbano-regional en países en vía de desarrollo, en "La urbanización en América Latina", Inst. Di Tella, BA., 1969.
- 108 - Oscar Yujnovsky - Estructura interna de la ciudad, en obra 107.
- 109 - R. Murray Haig - Hacia una interpretación de la metrópoli, obra 79.
- 110 - Peter W. Amato - Patrones de ubicación en una ciudad latinoamericana, revista SIAP, vol. II N° 7, 1968, Cali (Colombia).
- 111 - Lewis Mumford - Perspectivas urbanas, Emecé, BA, 1969.
- 112 - Lowdon Wingo (Jr.) - Un modelo económico de la utilización del suelo urbano con fines residenciales, en obra 79.
- 113 - Luis Morea - Vivienda y equipamiento urbano, en obra 107.
- 114 - Otto Davis y Andrew Whinston - Aspectos económicos de la renovación urbana, en obra 79.
- 115 - Carlos Gómez Gavazzo - Posible medición de las concentraciones y expansiones territoriales de la comunidad, Estudios de Sociología, 5, Omeba, BA, 1963.

- 116 - Louis Wirth - El urbanismo como modo de vida, Ed. 3, BA, 1962.
- 117 - Gideon Sjoberg - Origen y evolución de las ciudades, en obra 93.
- 118 - Henri Pirenne - Historia económica y social de la Edad Media, F.C.E., México, 1955.
- 119 - Alfred Sauvy - El problema de la población en el mundo, Aguilar, Madrid, 1961.
- 120 - Alfred Sauvy - La población, Eudeba, BA, 1960.
- 121 - E.A. Wrigley - Historia y población, Guadarrama, Madrid, 1969.
- 122 - Ventura Morera - Agricultura e Industria, Eudeba, BA, 1963.
- 123 - Pierre Bauchet - La planification française, Du Seuil, Paris, 1966.
- 124 - Peter Heintz - Curso de Sociología, Eudeba, BA, 1965.
- 125 - Gerald Breese - La urbanización en los países de desarrollo reciente, Uteha, México, 1968.
- 126 - Pierre George - Geografía Urbana, Ariel, Barcelona, 1964.
- 127 - Hans Blumenfeld - La metrópoli moderna, en obra 93.
- 128 - K. Lynch y L. Rodwyn - Un mundo de ciudades, en obra de Lloyd Rodwin y otros: La metrópoli del futuro, Seix Barral, Barcelona, 1967.
- 129 - Aaron Fleisher - Influencia de la tecnología sobre la forma de la ciudad, en obra 128.
- 130 - Kevin Lynch - El trazado de la metrópoli, en obra 128.
- 131 - Lloyd Rodwin - Política metropolitana para las zonas en desarrollo, obra 128.
- 132 - Thomas Sharp - Planeamiento urbano, Infinito, BA, 1959.
- 133 - Patricio Randle - Qué es el urbanismo, Columba, BA, 1968.
- 134 - Gastón Bardet - El urbanismo, Eudeba, BA, 1959.
- 135 - Robert Weaver - El complejo urbano, Omeba, BA, 1969.
- 136 - Le Corbusier - La ciudad del futuro, Infinito, BA, 1962.
- 137 - Naciones Unidas - Situación de la vivienda en el mundo y estimación de las necesidades de vivienda, N.York, 1965.
- 138 - Robert Auzelle - Técnica del urbanismo, Eudeba, BA, 1959.
- 139 - Ricardo Jordán - Consideraciones sobre el desarrollo regional; Enrique Melchior - Estrategia regional para el desarrollo nacional argentino; José Bacigalupo, Proceso de urbanización en la Argentina, todos en obra 107.
- 140 - Carol Aranovici - La construcción de la comunidad, Eudeba, BA, 1965.

- 141 - René Sand - La economía humana, Eudeba, BA, 1961
- 142 - A.Gehlen y H.Schelsky - Sociología Moderna (especialmente, artículo de Elisabeth Pfeil), Depalma, BA, 1962.
- 143 - D.H.Wrong - La población, Paidós, BA, 1961.
- 144 - Jean Labasse - Les métropoles régionales, en Chronique Social de France, N° 3-4, 30/7/65.
- 145 - César Vapñarsky - Población urbana y población metropolitana, CEUR, Inst.Di Tella, BA, 1969.
- 146 - El Correo de la UNESCO, Marzo 69 (Revolución en los alimentos).
- 147 - Richard Bird - Crecimiento de la población y desarrollo económico, revista Desarrollo Económico IDES, vol.1 N° 2, Julio 1961.
- 148 - Oscar Handlin - La estructura social, en obra 128.
- 149 - Raymond Vernon - La economía y las finanzas en la gran metrópoli, en obra 128.
- 150 - Max Sorre - El paisaje urbano, Ediciones 3, BA, 1962.
- 151 - Gino Germani - Política y sociedad en una época de transición, Paidós, BA, 1968.
- 152 - Odilia Suárez - El diseño urbano en A.Latina, en obra 107.
- 153 - Jorge Hardoy - Dos mil años de urbanización en A.L., en obra 107.
- 154 - Peter Hall - Las grandes ciudades y sus problemas, Mc Graw Hill Book Co., Guadarrama, Madrid, 1965.
- 155 - Benjamin Chinitz - N.York, región metropolitana, en obra 93.
- 156 - Göran Sidenbladh - Estocolmo, ciudad planificada, en obra 93.
- 157 - Abel Wolman - El metabolismo de las ciudades, en obra 93.
- 158 - John Dyckman - El transporte en las ciudades, en obra 93.
- 159 - Charles Abrams - El aprovechamiento del suelo en las ciudades, ob.93.
- 160 - Nathan Glazer - La reforma de las ciudades, en obra 93.
- 161 - Fernando Cassinello Pérez - Modernos materiales ... en obra 87.
Bernard Hirsch - Una nueva ciudad en la región parisiense, obra 87.
- 162 - Florencio Escardó - Geografía de Buenos Aires, Concourt, BA, 1968.
- 163 - E. Martínez Estrada - La cabeza de Goliat, Capítulo, BA, 1968.
- 164 - Bdo. Canal Feijoo - Teoría de la ciudad argentina, Sudamericana, BA, 51
- 165 - Zunilda González van Domselaar, Horacio Difrieri y Manuel J. Paz -(T.IX)
Las Ciudades, en Argentina, Suma de Geografía, Peuser, BA, 63
- 166 - Jorge Comadrán Ruiz - Evolución demográfica argentina durante el período hispano (1535/1810), Eudeba, BA, 1969.

- 167 - Héctor Ottonello - La traza originaria de Bs.As., obra 165, t.IX.
- 168 - Horacio Difrieri - Estructura y movimiento de la población, obra 165, tomo VII.
- 169 - José Víctor D'Angelo - La comurbación de Bs.As., obra 165, t.IX.
- 170 - Irene Insogna - Estructura y coyuntura en el núcleo de la ciudad de Bs.As., obra 165, t. IX.
- 170 - Plan Regulador de Bs.As. Informe Preliminar etapa 1959-60, Municipalidad C.Bs.As., Org.del Plan Regulador, 1960.
- 171 - Plan Regulador de Bs.As. Descripción Sintética, Municip.^{C.}Bs.As., Org.del Plan Regulador, 1968.
- 172 - Raúl Basaldúa y Oscar Moreno - Institucionalización de un área metropolitana en la Argentina, rev.SIAP, N° 9/10, Bogotá, Marzo 1969.
- 173 - Osiris Villegas - Política y estrategia para el desarrollo y la seguridad nacional, Pleamar, BA, 1969.
- 174 - Basilio Raymundo - Argentina 2000, Orbelus, BA, 1969.
- 175 - Thorkil Kristensen y otros - Equilibrio económico mundial, Aguilar, Madrid, 1964.
- 176 - Mariano Grondona - La Argentina en el tiempo y en el mundo, Edit. Primera Plana, BA, 1967.
- 177 - Hermann Kahn y A.J. Wiener - El año 2000, Emecé, BA, 1969.
- 178 - El futuro inmediato (obra prospectiva, cf. especialmente artículos de Rudolf Hillebrecht: La ciudad moderna en el presente y en el futuro; Binay Sen; Artturi Virtanen, Arnold Toynbee), Plaza & Janés, Barcelona, 1969.
- 179 - Hacia el año 2.018 (obra prospectiva, cf. esp.art. de Kahn y Wiener, Roger Revelle: Oceanografía; Philip Hauser: Población), Emecé, BA, 69.
- 180 - El mundo en 1984 (obra prospectiva, esp.art. de Michel Batisse: Aprendiendo a apreciar el valor del agua; Edward Nicholson: Reglamentación del uso de la tierra; Johan Yudkin: Cuidado con la desnutrición de la opulencia; Harold Hartley: Perspectivas de la energía mundial; A.Clavering Hardy: Previsión de cosechas marítimas nuevas y más ricas; R.Revell; Un amplio panorama desde la bahía; E.Finley Carter: Casas del futuro; Ruth Glass: Estabilidad y lucha;

- Martin Meyerson: Opciones múltiples; L.Dudley Stamp: Industrias libres y la atracción del sol), Siglo XXI, México, 1967.
- 181 - Leopoldo Portnoy - Los polos de desarrollo y la integración de A. Latina, en rev.Desarrollo Económico IDES, vol.4 N° 14-15, BA, Julio 1964.
- 182 - J.J.Sebrelli - Buenos Aires, vida cotidiana y alienación, Siglo XX, BA, 1964.
- 183 - Eduardo Calamaro - La comunidad argentina, Losada, BA, 1963.
- 184 - José Ortega y Gasset - La redención de las provincias, Alianza, Madrid, 1967.
- 185 - F.Perroux, D.Coulet y otros - El desarrollo, dimensiones del problema, Fela Ediciones, Lima, 1966.
- 186 - Max Weber - Historia económica general, FCE, México, 1956.
- 187 - Sergio Bagú - Argentina en el mundo (La realidad argentina en el siglo XX), FCE, México, 1961.
- 188 - Jean Fourastié-J.P.Courthéoux - La planification économique en France, PUF, París, 1963.
- 189 - Henri Claude - De la crisis económica a la guerra mundial, Americanalee, BA, 1946.
- 190 - Gustavo Lagos - La integración de A.Latina y su influencia en el sistema internacional, en La integración Latinoamericana, BID, INTAL, BA, 1965.
- 191 - François Perroux - Quién integra? En beneficio de quién se realiza la integración?, en Revista de la Integración, N° 1, INTAL, BA, 1967.
- 192 - Mariano Grondona - La integración en el contexto histórico-filosófico del siglo XX, en obra 191.
- 193 - INTAL, La integración económica de A. Latina, BID, INTAL, BA, 1968.
- 194 - Blas Matamoro, La ciudad del tango, Galerna, BA, 1969.
- 195 - Gustavo Levene, La Argentina se hizo así, Hachette, BA, 1960.
- 196 - Guido di Tella y M.Zymelman - Las etapas del desarrollo económico argentino, Eudeba, BA, 1967.
- 197 - Ricardo M.Ortiz - Historia Económica de la Arg., Raigal,BA,1955.
- 198 - Aldo Ferrer - La economía argentina, FCE, México, 1963.
- 199 - Leopoldo Portnoy - Análisis crítico de la economía (La realidad argentina en el siglo XX),FCE,Méx., 1961.

- 200 - Torcuato Di Tolla y otros - Argentina, sociedad de masas, Eudeba, BA, 1965.
- 201 - A.J.Pérez Amuchástegui - Mentalidades argentinas, Eudeba, BA, 1965.
- 202 - Brian Berry y William Garrison - Ultimos desarrollos de la teoría del Central Place, en obra 79.
- 203 - Edwin von Böventer - La teoría de la organización espacial como fundamento de la planificación regional, en obra 79.
- 204 - J.M.Medina Echavarría - Consideraciones sociológicas sobre el desarrollo económico, Solar-Hachette, BA, 1964.
- 205 - Jacques Lambert - Condiciones necesarias para un rápido desarrollo económico y social acelerado: el punto de vista del historiador y del sociólogo, en obra 55.
- 206 - Josué de Castro - El hambre, problema universal, La Pléyade, BA, 69.
- 207 - Jesús Puente Leyva - Distribución del ingreso en un área urbana: el caso de Monterrey, Siglo XXI, México, 1969.
- 208 - Instituciones para el fomento de la inversión industrial por el sector privado, Unión Panamericana, Washington, 1963.
- 209 - Demografía y Economía, N° 7 (art.de Eliseo Mendoza Berrueto: Implicaciones regionales del des.econ.de México), El Colegio de México, Méx., 1969.
- 210 - Jean Labasse - Les capitaux et la région, A.Colin, Paris, 1955.
- 211 - K.W.Deutsch y otros - Integración y formación de comunidades políticas, INTAL, BA, 1966.
- 212 - L.A.García - Desafío al mañana (La Cuenca del Plata), Cultural Arg., BA, 1967.
- 213 - Carl Schmitt - Tierra y Mar, Instituto de Est.Políticos, Madrid, 1952.
- 214 - Denis G oulet - Etica del Desarrollo, Iepal, Montevideo, 1965.
- 215 - Pierre Célerier - Geopolítica y Geoestrategia, Pleamar, BA, 1965.
- 216 - José L. Aranguren - Etica y Política, Guadarrama, Madrid, 1968.
- 217 - L.Needleman - Regional Analysis (cf.art. W.Alonso: Location Theory), Penguin Books, U.S.A., 1968.
- 218 - Leslie Ginsburg y André Prothin - El concepto de "región", Ed.3, BA, 1961.
- 219 - Le bâtiment industriel dans la politique de développement régional, Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, Dalloz, Paris, 1966.

- 220 - Hugh O. Nourse - Economía regional, Oikos-Tau, Barcelona, 1969.
- 221 - Federico Daus - Fisonomía regional de la Rca.Arg., Nova, BA, 1968.
- 222 - L.J.Lébrez - Investigación sobre los aspectos humanos del desarrollo, Rev. Cuadernos Latinoamericanos de Economía Humana, N° 15, Montevideo, 1964.
- 223 - John Friedmann - La estrategia de los polos de crecimiento como instrumento de la política de desarrollo, en SIAP cf. obra 172.
- 224 - Basilio Serrano - El Noreste, la Región en la Programación del Desarrollo, Síntesis, BA, 2-9-64.
- 225 - Francisco Arias Pelerano - L^o que hay que hacer, BA, 1969.
- 226 - Oreste Popescu - La región económica, en revista Económica, Fac. C.Econ., La Plata, Año X, N° 3-4, 1955.
- 227 - Francisco Alcalá Quintero, Desarrollo regional fronterizo, rev. de Comercio Exterior, México, 1969.

Col. 1501
1000

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

ORIGINAL

TESIS DOCTORAL

"EL DESARROLLO REGIONAL
APLICACION AL CASO DE LA REGION SUDESTE DE
LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.--"

NOEL NIEVCHOWICZ LAMPERT

Registro 17.537

AREA ECONOMICA

CATEDRA: GEOGRAFIA ECONOMICA GENERAL

CONSEJERO: DR. MIGUEL GARCIA FIRBEDA

PADRINO DE TESIS: DR. MIGUEL GARCIA FIRBEDA

FECHA: 21 de Abril de 1970.--

EL DESARROLLO REGIONAL. APLICACION AL CASO DE LA REGION SUDESTE
DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.--

I N D I C E

TOMO IV:

PARTE V- PLANEAMIENTO REGIONAL DEL AREA SUDESTE DE LA PROVINCIA
DE BUENOS AIRES:

	<u>pág.Nº</u>
Capítulo 12: Planeamiento regional del área sudeste de la provincia de Buenos Aires.	1
Introducción (definición de la región considerada)	1
Antecedentes históricos del área sudeste	11
Características geográficas y recursos minerales	15
Demografía (recursos humanos de la región S.E.)	22
Equipamiento Social	30
Estructura económica de la región (el P.B.regional)	43
El sector agropocuario	45
Industrias en la región S.E.	105
Actividades terciarias fundamentales de la región S.E.	150
Infraestructura de la región S.E.	176
Análisis particular de un renglón fundamental: Turismo	194
Recursos pesqueros y su industrialización	236
Polos y jerarquías urbanas en la región S.E.	266
Descripción y planeamiento urbano de Mar del Plata	291

Indice de Gráficos

(Cap. 12).-

Denominación	Pág. N°	Fig. N°	Cuadro N°
Plan de Desarrollo Industrial	3		23
División regional de la Pcia. Bs. Aires	2 bis	207	
Area de mercado de M. del Plata	6 bis	208	
Area de la región S.E. (CEUR)	7 bis	209	
Polo de desarrollo Nec-Queq-M. del Plata	7 bis 1	210	
Areas de influencia urbana en la región	7 bis 2	211	
Area tierra-mar de la región S.E.	8 bis	212	
Desarrollo sucesivo de la zona de frontera	11 bis	213	
Evolución de la población urbana	13		24
Evolución de la agricultura	14		25
Evolución del tendido de la red f.f.c.c.	15 bis	214	
Consumo energético en la Argentina	20		26
Consumo probable futuro	20		27
Areas de explotación petrolífera	20 bis	215	
Areas de exploración pet. en la región	20 bis 1	216	
Gráficos comparativos	22		28
Tasas de mortalidad	25 bis	217	
Estadísticas demográficas	27 bis		29
Tamaño de centros y jerarquía urbana	27 bis 1	218	
Jerarquía urbana en el Polo N-Q-M. del Pl.	27 bis 2	219	
Superficie cubierta en los partidos	30		30
Permisos acordados para construcción	31		31
Relación de certificados finales con pob.	32		32
Superficie construída, por habitante	33		33
Certificados finales	34		34
N° de viviendas y de cuartos ,	35		35
Sanidad en el Polo	35		36
Sanidad en la Región	36		37
Educación	38		38
Saneamiento ambiental	39		39
Desagües cloacales	40		40
Población atendida con agua cte. y cloacas	40		41
Servicios de saneamiento ambiental	41		42
Producto bruto regional	43		43
Producto bruto en la región S.E.	43 bis	220	
Magnitud y estructura del P.B.I.	44 bis	221	
Evolución de ingresos agropecuarios	47		44
Precios relativos del agro	48		45
Caída de promedios anuales	48		46
Evolución de ingresos reales del agro	48 bis	222 y 7.	
Evolución de la producción agropecuaria	48 bis 1	223	
Valor de la producción agropecuaria	48 bis 2	224	
Los productores rurales	48 bis 3	225	
Precios de algunos productos	48 bis 4	226	
Precios agropecuarios	48 bis		47/48/49
Variaciones en ingresos agropecuarios	48 bis 1		50/51
Censo agropecuario nacional	51		52

Indice de Gráficos(2)

Donominación	Pág.Nº	Fig.Nº	Cuadro Nº
Gastos en promoción de exportaciones	53		53
Gastos promocionales por grupos de prod.	53		54
Producción y rendimiento agropecuario	54		55
Precios y exportaciones agropecuarias	57		56
Agro en la región S.E.	60		57
Porcentaje del área en relación a la Pcia.	61		58
Partidos predominantemente agríc. o ganad.	62		59
Estadísticas agropecuarias	62 bis		60/61/62
Capacidad de almacenamiento en silos	66		63
Trigo	67		64
Maíz	69		65
Maíz	70		66
Papa	75		67
Indice de precios del ganado vacuno	77		68
Evolución del consumo y export.de prod.gan.	78		69
Relación de precios	78		70
Evolución de volumen y valor de export.gan.	80		71
Area del proyecto Balcarce	82 bis	228	
Producción de carne vacuna	86		72
Faena vacuna	86		73
Carno vacuna con destino en playa	87		71 bis
Carne obtenida de la faena	89		74
Distribución de la producción vacuna	90		75
Consumo interno y exportación	90		76
Producción nacional (lácteos)	95		77
Producción provincial (lácteos)	95		78
Producción regional (lácteos)	96		79/80
Establecimientos radicados en la región	97		81
Exportación de algunos lácteos	98		82
Precios de la lana	100		83
Perspectivas del sector agropecuario	101		84
Distribución de la superficie ocupada	102/103		85/86
Estadísticas industriales	105 bis		87
Mercados de la industria regional	105 bis 1		88
Exportaciones agrop. de la región	113		89
Sectores estratégicos de la región	114		90
Zonas aptas para cultivo remolacha	115 bis	229	
Petróleo en la Rca. Argentina	122 bis	230	
Materias primas para la ind.petroquímica	125		91
Procesos básicos en la ind. petroquímica	125 bis		92
Probable demanda petroquímica	126		93
Producción petroquímica	127		94
Consumo de resinas sintéticas	129 bis		94 bis
Demanda de fibras	129 bis	230 bis	
Producción de fibras poliamídicas	133		95
Estimaciones de consumo de fib.sintéticas	134 a 140		96 a 102
Estadísticas comerciales	150		103
Estadísticas bancarias	152 a 163		104
Estadísticas bancarias	164/5		105
Red bancaria en la región S.E.	166 bis	231	

Indice de gráficos(3)

Denominación	Pág.Nº	Fig.Nº	Cuadro Nº
Depósitos bancarios (Mar del Plata)	168		106
Ingresos de Casinos (Mar del Plata)	170		107
Ingresos de Casinos (Mar del Plata)	171		108
Estadísticas presupuestarias	174		109
Areas de influencia de puertos, y sus calados	176 bis	232/3	
Transporte de granos a puertos	178		110
Transporte de granos a Quequón	179		111
Destino Mar del Plata	180		112
Infraestructura ferroviaria	180 bis	234	
Volumen de tránsito medio	181 bis	235	
Red vial provincial	181 bis 1	236	
Infraestructura de transportes en polo N-Q-MDP	181 bis 2	237	
Longitud y tipo de caminos	183		113
Indicadores de red de caminos y parque automotor	184		114
Obras viales 1967/8	185 bis	238/9	
El aún inexistente Camino de la Costa	186 bis	240	
Infraestructura eléctrica regional	188 bis	241	
Infraestructura onergética en área polo N-Q-MDP	188 bis 1	242	
Consumo regional de energía	189		115
Aparatos telefónicos	190		116
Distribución de comunicaciones telef.y telográf.	192/3	243/4	117
Balnearios de la región S.E.	194 bis	245	
Mar del Plata	201 bis	246/7	
Evolución urbana de M.del Plata	201 bis 1	248	
Mar del Plata: expansión urbana	201 bis 2	249	
Miramar	201 bis 3	250	
Construcciones en Gral.Pueyrredón	205		118
Certificados finales en Gral.Pueyrredón	206		119
Pasajeros ingresados a Gral. Pueyrredón	207		120
Estadísticas hoteleras	211		121
Zonas turísticas promovidas en España	221 bis	251	
Promoción turística en Francia	223 bis	252	
La plataforma submarina argentina	236 bis	253	
Conservas de pescado y mariscos	241		122
Salazón de pescados	242		123
Enfriado y congelado	243		124
Harina y aceite de pescado	244		125
Algas marinas	245		126
Exportación o importación de pescado	246		127
Pesca mundial, estadísticas.	247		128
Producción y valor de la pesca en la Rca.Arg.	249		129
Producción de la pesca marítima	249		130
Consumo de productos pesqueros en Argentina	250		131
Producción nacional de harina de pescado	251		132
Producción mundial pesquera	253		133
Comercio exterior y transporte por barco	262		134
Capacidad de carga y edad de los buques arg.	263		135
Flota mercante de A. Latina	264		136
Regiones homogéneas	267 bis	254	
Costa turística del N.E. de la región	267 bis 1	255	

Indice de gráficos(4)

<u>Denominación</u>	<u>Pág.No</u>	<u>Fig.No</u>	<u>Cuadro No</u>
Areas homogéneas de la región S.E.	268		137
Areas de influencia urbana	271 bis	256	
Polo de desarrollo Olavarría-Azul-Tandil	283 bis	257	
Electrificación Rural	288 bis	258	
Ambito regional de ruta 60	288 bis	259	
Zonificación del partido de Gral.Puoyrredón	303 bis	260/1/2	
Mar del Plata: mapas de rutas y de intensidad del tránsito, y de crecimiento de pobl.	303 bis	263/4/5	
Productos de Mar del Plata	306		138
Mapas y directivas principales del proyecto de parque industrial Batán-Chapadmalal	308 bis	266 a 271	
Zonas de producción hortícola	309	272	139
Datos agropecuarios de Gral.Pueyrredón	312		140

PARTE VI:

CAPITULO N°12: PLANEAMIENTO REGIONAL DEL AREA SUDESTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

La provincia de Buenos Aires es casi un país por su extensión: 307.571 km². Su población actual (Noviembre 1969), alcanza a 7.990.500 habitantes, de los cuales 4.593.500 están radicados en el Area Metropolitana o Gran Buenos Aires (es decir, el 56,6% de la población provincial, índice que ha ido aumentando constantemente, por ejemplo era de sólo 40,95 en 1947).

O sea que la mitad de la población provincial, y bastante más de la riqueza del primer estado argentino, aunque jurisdiccionalmente esté insita en él (y no sabemos hasta cuándo) no le pertenece si analizamos el espacio económico con todo rigor. La provincia está inmersa en el país, y, por sobre todo, en una nación tan deshabitada como la nuestra, interesan los planeamientos a nivel nacional, por lo cual aquella disparidad, salvo en lo atinente a un macrocefalismo metropolitano que cada vez preocupa más y a más gente, no ha llamado excesivamente la atención a quienes transpiran su esfuerzo en cualquier otro ámbito de la provincia... y menos fuera de ella.

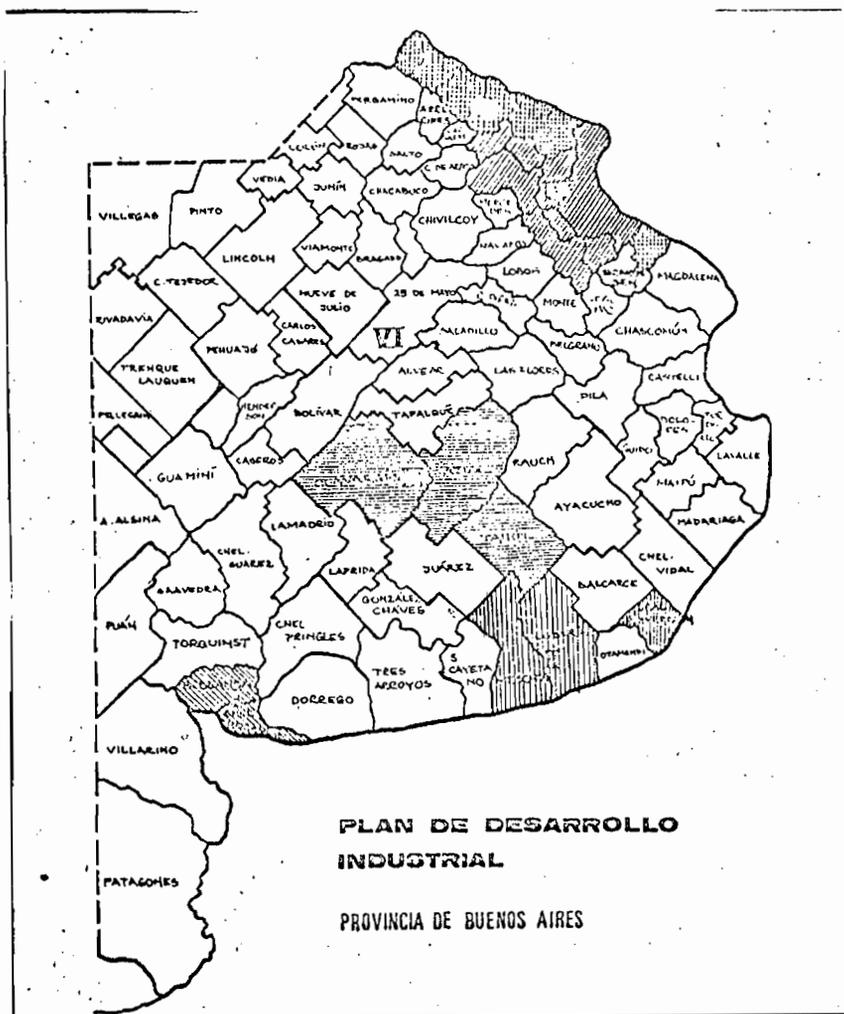
No obstante, hace poco tiempo, quienes ejercían la gobernación provincial tomaron la suficiente conciencia de tal disparidad como para decidirse a planear una reestructuración, al menos en el ámbito correspondiente al hábitat del otro 50% de la población del estado. Así, por decreto 4.457/67, se instituyeron tres áreas promocionales, denominadas "polos de crecimiento": las de Bahía Blanca, Olavarría-Asul-Tandil, y Necochea-Quequén-Mar del Plata. El organismo provincial de fomento, COPRODE, estructuró en ese año un plan trienal de desarrollo, del que surgió la conveniencia y necesidad de crear tales polos alternativos. La elección tenía bastante que ver con el

enfaticado propósito nacional de recuperación de la Patagonia, planteándose una suerte de "marcha hacia el Sur", de cuyo objetivo es buena muestra el primer polo elegido -y también el que concitaba más expectativas, Bahía Blanca, puerta natural de la Patagonia.

Nuestro país es demasiado joven aún en cuanto a conciencia regional, particularmente cuando la misma debe salir del folklorismo y cuantificar esfuerzos reales. El gobierno provincial no se limitó a declamar su política, sino que procuró dotarla de herramientas para su despegue, Así, se calculó en 1968 una inversión de más 188.000 millones (más 110.000 la Nación, 56.000 la Provincia y 17.000 los Municipios) en obras públicas a realizar en el ámbito provincial, de las que corresponderían más 13.600 millones a Bahía Blanca, más 4.000 millones a Olavarría-Azul-Tandil, y más 14.500 a Necochea-Quequén-Mar del Plata, el mayor esfuerzo en energía y vialidad. En el presupuesto 1969 se asignó una inversión provincial en trabajos públicos de más 41.000 millones. En el de 1970 son más 57.000 millones para infraestructura vial y energética.

El afán de descentralización -respecto del macropolo metropolitano- y de concentración del esfuerzo en puntos distinguidos -los polos-, se afirma con la reciente reglamentación de la ley 7.474 de Promoción Industrial, que divide a la provincia en seis zonas: I, Partidos de Bahía Blanca y Cnel. Rosales (o sea el territorio principal del primer Polo); II, Partidos de Necochea, Gral. Pueyrredón y Lobería (parte del tercer Polo); III, los partidos de Olavarría, Azul y Tandil (el núcleo del segundo Polo de crecimiento); IV, partidos que constituyen el sector meridional del cinturón agropecuario de la región metropolitana; V, los partidos de mayor crecimiento de la Provincia, denominados "zona de dinámica propia", que no requieren ya de estímulos -por lo menos, no, si se consideran las necesidades de los demás entre los que se cuentan el Area Metropolitana y

FIGURA 207 - División regional de la Pcia.de Bs.Aires para la aplicación del decreto reglamentario de la ley 7474 de promoción industrial:



los partidos del Norte, costeros del Paraná, amén de La Plata. Finalmente, integran la zona VI el resto de los partidos provinciales, como se aprecia en el mapa.

Dentro de las respectivas zonas se plantean prioridades diferenciales (en número de años de vigencia de beneficios) para determinados sectores, que concurrirán, mediante instalación de nuevas industrias o ampliación de existentes, a gratificarse con desgravaciones fiscales (provinciales), créditos del Fondo Permanente de Promoción Industrial, compra de inmuebles estatales. El cuadro de prioridades es amplio.

CUADRO N° 23

PLAN DE DESARROLLO INDUSTRIAL

PRIORIDADES SECTORIALES	PRIORIDADES REGIONALES: Zona					
	I	II	III	IV	V	VI
Actividades Industriales						
	<u>Períodos en años</u>					
-Blanqueo, tejidos y apresto de textiles de lana y sus mezclas	10	-	-	-	-	-
-Fábrica de sogas, cabos, piola, piolín y redes, con fibras naturales, sintéticas y/o metálicas	5	5	-	-	-	5
-Fabricación de prendas de vestir, excepto de calzado	-	-	-	-	-	10
-Artículos confeccionados de materiales textiles, excepto prendas de vestir	-	-	-	-	-	10
-Producción de modelos de madera para fundición de metales	-	-	10	-	-	-
-Fabricación de muebles y accesorios	5	5	5	-	-	-
-Industria del cuero y productos de cuero y piel, exceptuando el calzado y otras prendas de vestir	8	5	5	-	-	-
-Ácidos, bases y sales	10	10	10	-	-	-
-Fabricación de curtientes	10	10	10	-	-	-
-Materias primas para la industria plástica	10	10	10	-	-	-
-Grasas animales no comestibles; incluye molienda y trituración de huesos	-	-	-	-	-	10
						//

Cuadro N° 23 - (continuación)

-Pinturas, barnices, lacas, esmaltes y charoles	10	10	10	-	-	-
-Ladrillos de máquina, tejas, baldosas y caños	-	-	-	-	-	10
-Fabricación de vidrios y productos de vidrio	5	5	5	-	-	5
-Fabricación de objetos de barro, loza y porcelana	5	5	5	-	-	5
-Artículos de cemento y fibrocemento, chapas, caños, tanques, piletas y productos afines	-	-	5	-	-	10
-Aserrado, corte, pulido y labrado de mármoles, granitos y otras piedras	-	10	10	-	-	10
-Productos básicos de hierro y aceros. Piezas de fundición de hierro o acero. Productos de laminación y estampado	10	10	10	-	-	-
-Productos metálicos exceptuando maquinaria y equipo de transporte	10	10	10	-	-	-
-Fabricación y reparación de máquinas, herramientas y no herramientas y maquinaria especial para usos industriales, incluso sus repuestos y accesorios	-	-	10	-	-	-
-Fabricación y reparación de básculas y balanzas, incluso sus repuestos y accesorios	5	5	5	-	-	-
-Fabricación y reparación de aparatos eléctricos para uso doméstico o comercial y de herramientas eléctricas de mano, y sus repuestos y accesorios	8	8	8	-	-	-
-Fabricación de carrocerías, acopiados, remolques y semirremolques para camiones	5	5	5	-	-	-
-Equipo liviano motoportante	5	5	5	-	-	-
-Matanza de ganado, preparación y conservación de carne	-	-	-	-	-	10
-Manteca, crema, queso, caseína, leche envasada, leche en polvo y demás productos de lechería (incluye usinas de pasteurización)	-	5	5	5(1)	-	10
-Envase y conservación de frutas y legumbres	5	-	-	-	5(2)	10
-Envase y conservación de pescado y otros productos marinos	10	10	-	-	-	-
-Harina y otros productos de la mollienda de trigo	8	8	8	-	-	10

tes se llaman Olavarría, Tandil y Azul, en este orden.

Puestos a reunir elementos para un ejemplo de planificación regional, materia netamente interdisciplinaria, en la que el trabajo del economista constituye sólo parte de su esforzada dimensión, nos fué posible hallar modelos de reciente elaboración, que suplieran la general deficiencia de información existente aún en nuestro país, si bien los mismos discurrían por espacios territoriales no siempre coincidentes.

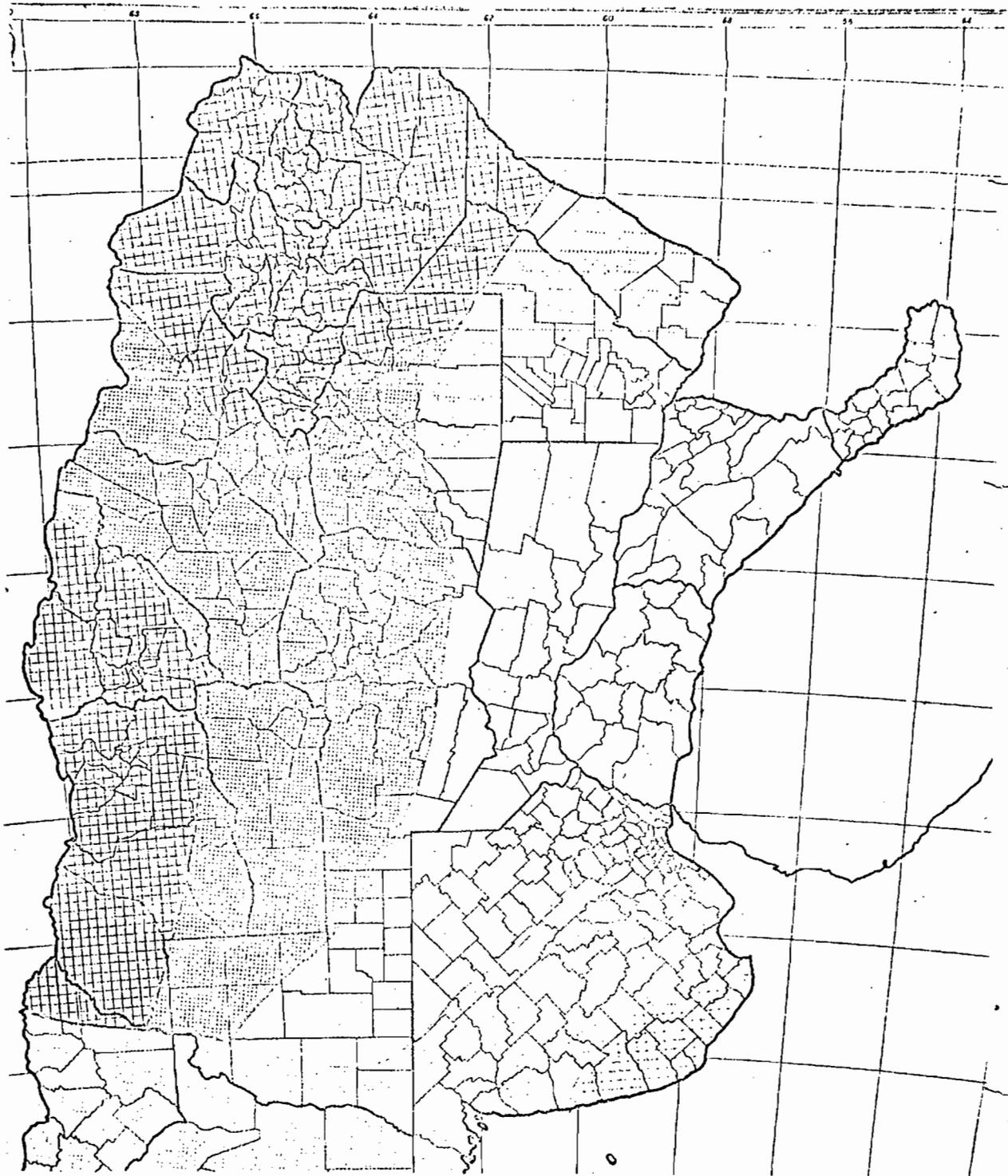
Así, la configuración de una región de planeamiento que tome en cuenta, dentro de su contexto, la existencia y trascendencia de Mar del Plata, ha sido resuelta del modo siguiente, por distintos estudios:

- 1 - Un trabajo realizado en común hace pocos años (1962) por el CFI y el Instituto Di Tella (op.cit.) sostiene la existencia de un "área de mercado de Mar del Plata", vale decir, lugar geográfico de la demanda regional de artículos de uso no cotidiano, teniendo en cuenta determinada valoración poblacional máxima (para despejar del modelo la influencia de Buenos Aires, mal que nos pese, verdadero "polo" de la zona que pretendemos estudiar), por su magnitud como centro de decisiones y proveedor de bienes).

Como muestra el mapa, este área comprende, en todo o en parte, los partidos de General Lavalle, General Madariaga, Mar Chiquita, General Pueyrredón, General Alvarado, Balcarce, Lobería, Necochea, Maipú, General Guido y Ayacucho. Veremos enseguida hasta que punto coincide con el área asignada al polo de desarrollo Necochea-Quequén-Mar del Plata.

- 2 - El estudio del CEUR (173), asociado al Inst. Di Tella, fechado en 1967 (trascendido en 1968), sobre la que denomina "Área Sud Este de la Provincia de Buenos Aires", la que integra con los partidos de Gral. Madariaga, Mar Chiquita,

FIGURA 208: Area de Mercado de Mar del Plata, según CFI/Inst. Di Tella:



Consejo Federal de Inversiones

Centro de Investigaciones Económicas
del Instituto "Torcuato Di Tella"

República Argentina

Áreas de Mercado

Para la determinación de estas áreas se tomaron la población de la ciudad de Buenos Aires (que supera los 500.000 habitantes) los demás centros urbanos fueron con su zona con su población real estimada para el año 1960.

Referencias

- | | |
|---|---|
|  Zona, Buenos Aires |  Zona, Córdoba |
|  Sub-zona Mar del Plata y Campanario Brindavis |  Subzona Mendoza |
|  Zona, Rosario | |

Las líneas finas marcan los límites de zonas
las líneas de trazo grueso marcan los límites de subzonas

Genral. Pueyrredón, Genral. Alvarado, Balcarce, Lobería, Necochea, Maipú, General Guido, Ayacucho, (igual que el área de mercado Mar del Plata, sin General Lavalle, lo que casi se justificaría, pues es, en realidad, un "mundo aparte", carece de vías férreas y casi de caminos, si bien la planificación regional debe pasar por encima del accidente y buscar la unidad de programa. El "polo" costero sí incluye a General Lavalle, rescatando dicha unidad de planificación), Rauch, Tapalquén, Azul, Tandil, Olavarría, Juárez, Laprida, General Lamadrid, (con lo que incorpora, prácticamente, el territorio del segundo "polo" provincial, al que faltaría Bolívar), González Chaves, Tres Arroyos, San Cayetano (se explica, porque la producción triguera de éstos no sólo se exporta por Bahía Blanca, sino que la mitad, aproximadamente, concurre a Necochea).

3 - El modelo del Polo de Crecimiento Necochea-Quequén-Mar del Plata (180), que comprende los partidos costeros, desde General Lavalle a San Cayetano, más Balcarce. Menos que el "área de mercado" del CRI/Di Tella, porque excluye a General Guido, Maipú y Ayacucho. Mas coherente en su propósito de planificación de la costa turística, al agregar también San Cayetano (hubiera faltado Tres Arroyos, dueña de Claremeccó). Se trata de una región-programa, por lo cual, aunque existiesen diferencias de homogeneidad geográfica, se justifican en aras del propósito prospectivo que la alienta.

4 - Todavía hay otro modelo: el mismo CEUR, además de dividir la extensa región tratada en áreas homogéneas (veremos la reproducción del mapa más adelante), ensayó una zonificación en función de "áreas de influencia urbana", de cuyos resultados da cuenta el mapa siguiente, en el cual se ve que Mar del Plata irradia a través de los partidos de Ge-

FIGURA 209: REGION SUDESTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

(Según el estudio del CEUR, con el agregado del Dpto. de Gral.Lavalle):

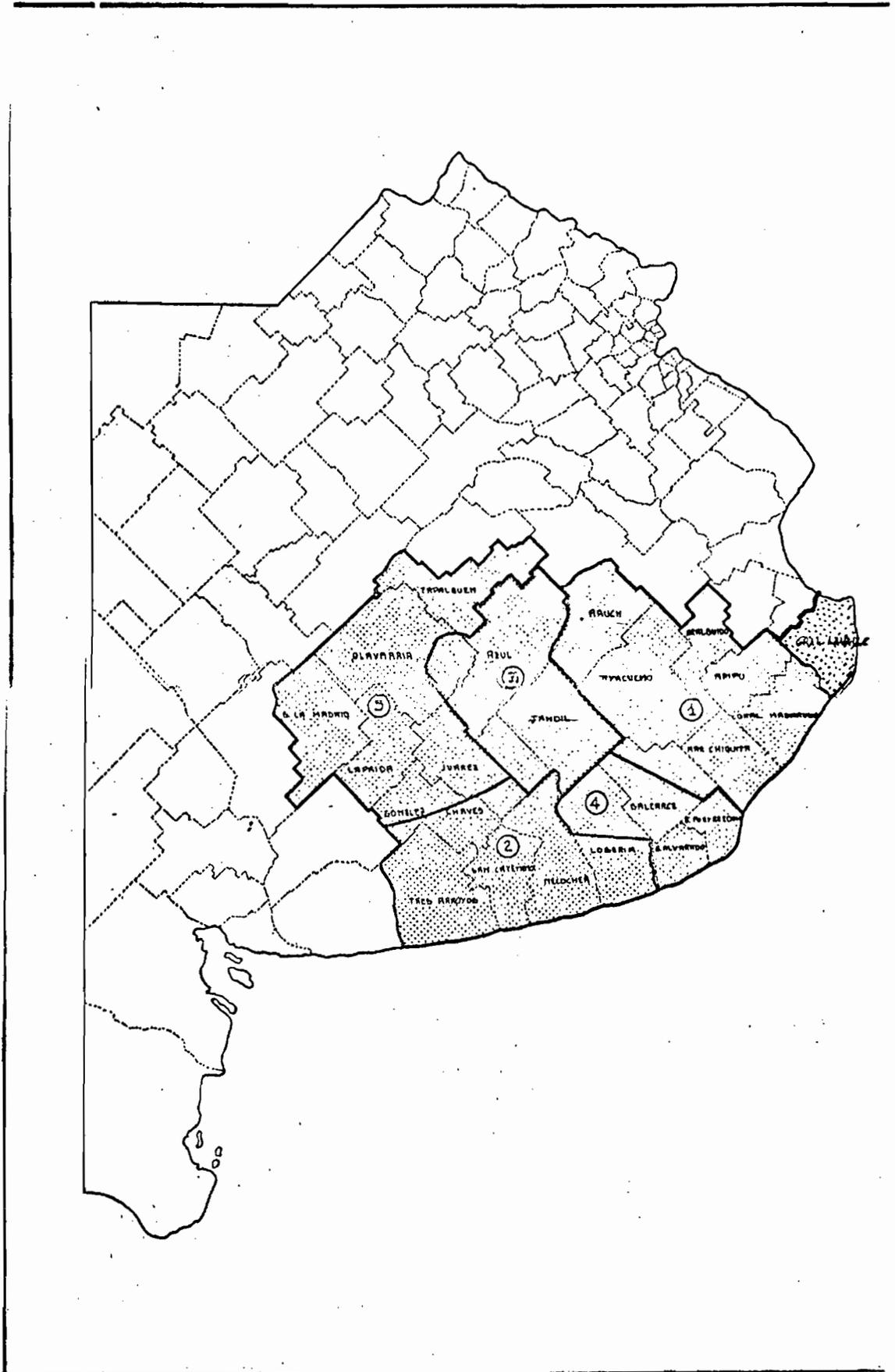
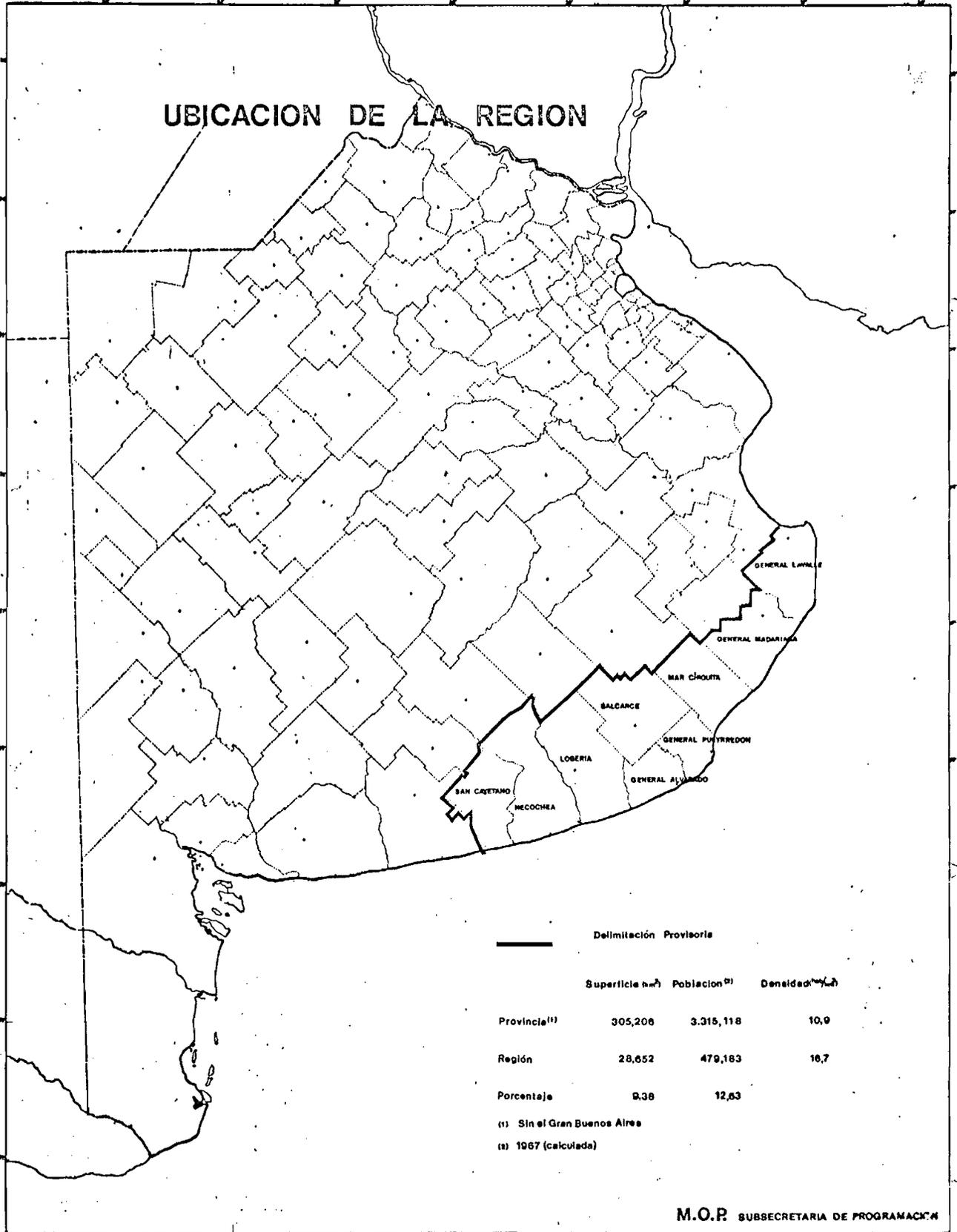


FIGURA 210: Región del Polo de Desarrollo Necochea-Quequén-
Mar del Plata (según la publicación oficial):

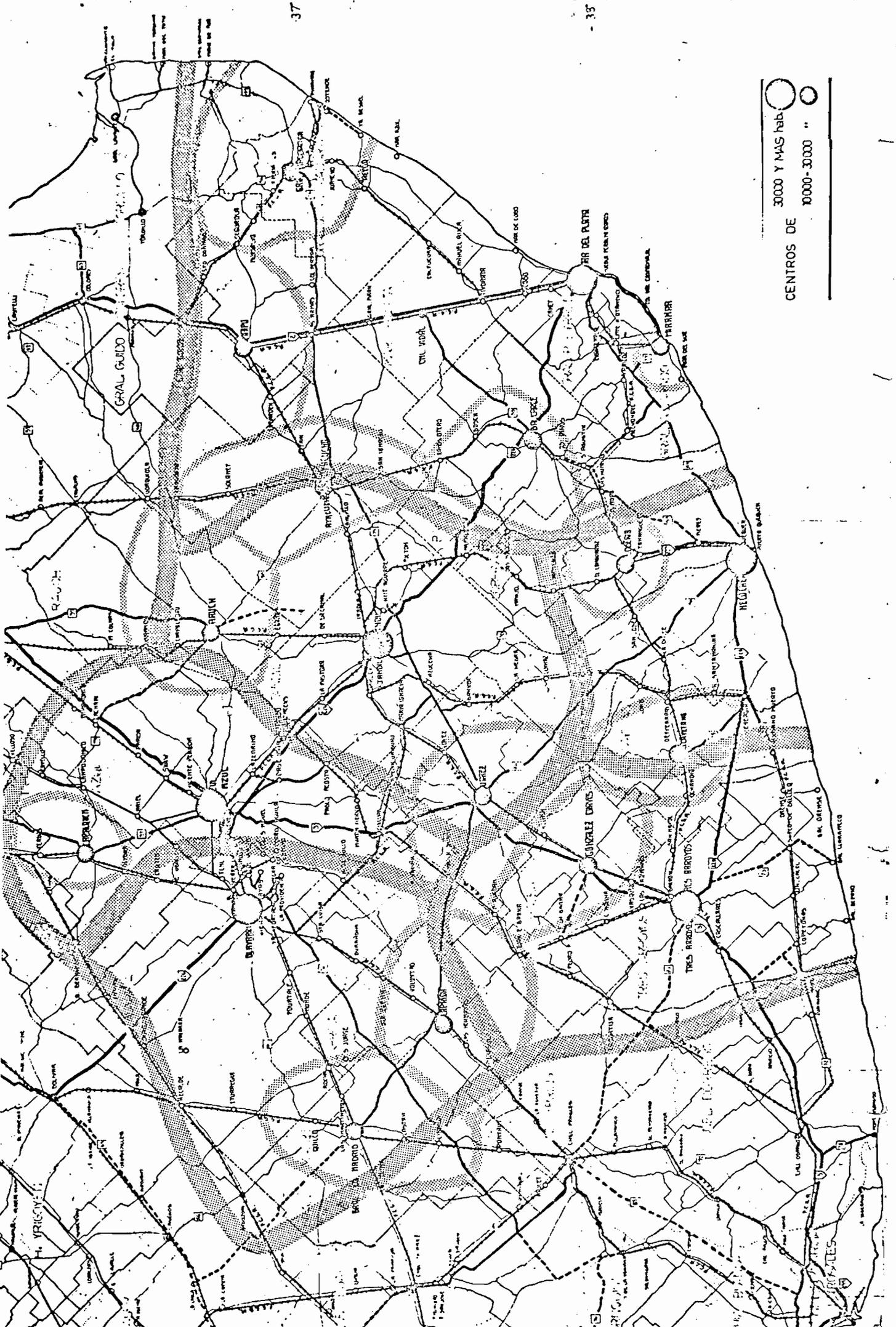


8

neral Pueyrredón, General Alvarado, Balcarce, General Ma
dariaga, General Lavalle, Maipú, General Guido, Ayacucho
y Lobería (en todo o en parte). Realmente, tal área cons
tituiría la aproximación más cabal a nuestro propósito,
en lo que atañe al sector terrestre de la región "polar"
marplatense. Lamentablemente, la dificultad en repartir
estadísticas unitarias de los partidos, en fracción de
los mismos, nos obligarán a asumir el análisis de una re
gión de mayor tamaño.

- 5 - Dijimos recién "en lo que atañe al sector terrestre del
área". Es que, en verdad, el ámbito humano es cada vez
más mixto: terrestre-marítimo, hasta aéreo. Las investi-
gaciones oceanográficas dan cuenta de la inmensa riqueza
del mar, y de la factibilidad de nuestra adaptación a vi
vir largas temporadas en el mismo, reconstruyendo en él
un "hábitat" de confort similar a los de tierra. Con el
tiempo, es altamente probable que los hombres asuman tam-
bién su vocación marítima -y con ello, hasta los mismos
nombres familiares, como el de "La Tierra", del que sólo
una sutil inteligencia como Carl Schmidt ha podido bur-
larse en su excepcional "Tierra y Mar", perderían buena
parte de su "raison d'être"-, y en un planeamiento regio-
nal, cuya vigencia puede no ser corta, tales perspectivas
deben tenerse en cuenta. Además, nos estamos refiriendo a
una región recostada junto al mar, y que en él halla impor-
tante sustento para alimentar, tanto su propio consumo co
mo el intercambio externo a ella. Por ende, entendemos que
una delimitación rigurosa del ámbito de la región de planea-
miento con centro en Mar del Plata, debe incluir aquella
porción de plataforma submarina coincidente con sus extre-
mos.

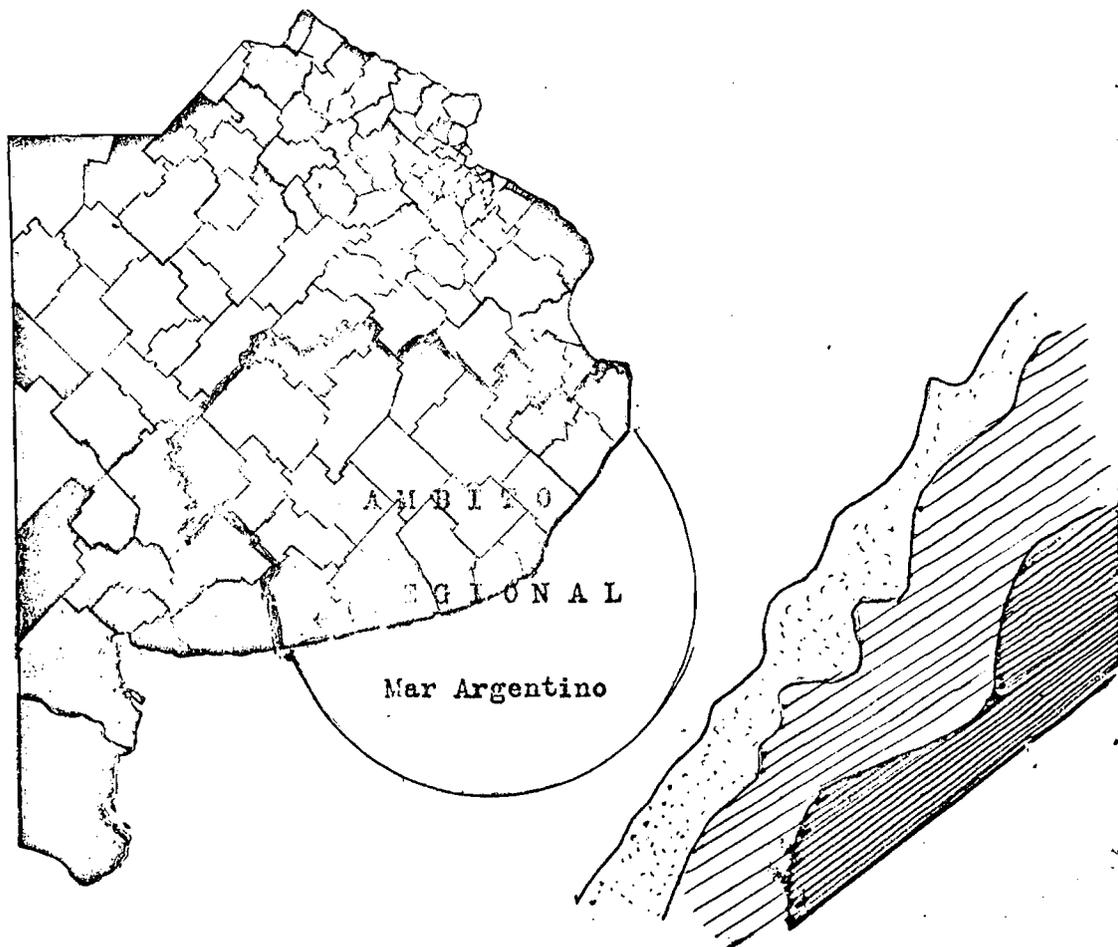
En razón de la importante información acumulada en el es
tudio del CEUR, y las dificultades en fraccionar estadísticas
que compitiesen exclusivamente a una región de menor tamaño, más



CENTROS DE
3000 Y MAS hab.
1000-3000 "

FIGURA 212: LA REGION SUDESTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

(Su verdadero "dominio", extendido sobre tierra y mar epicontinental adyacente)



atribuídamente a la sola jerarquía de Mar del Plata, y además porque estamos persuadidos que Mar del Plata, que llega a su máxima el ánimo y las cualidades de centro rector regional (en una dimensión más amplia), puede, no obstante llegar a serlo, preferimos computar como región de programa para este tan preliminar esbozo de recursos y posibilidades, toda vez que se puede fallar si se trata de componer una región "posterior" con ánimo prospectivo. Es lógico prospectivo justificar además que se elija una zona donde las existentes de recursos agrícolas, ganaderos, pesqueros, mineros; una población entera en distintas menesteres; el corte especial de paisajes diferentes (playa o tierra y también planicie); provea de condiciones básicas para que una oferta integral asegure la autonomía plena del progreso regional en el marco de una economía abierta.

Cuando en setiembre de 1968 el CIUR presentó su trabajo, el Dr. Alejandro Korn definió claramente los hitos principales de la región seleccionada: área extensa, irregular, con un total de 720.000 habitantes (nuestros cálculos actuales, incluyendo también a Comarca Lavalle, se acercan a los 800.000), con un número geográfico en Mar del Plata con 200.000 (son 375.000 habitantes, en la actualidad), y sitios estratégicos de desarrollo en Tandil, Olavarría, Tres Arroyos, Recochea, Miramar...

Otras regiones del país, o el exterior, de sus 75.000 millones de producto en 1965 (en 1966 la provincia estaba en 160.000 millones de PBI regional). Los grupos más distintos del área cubren un 70% de la producción total, la que se concentra en el Centro de decisiones en Buenos Aires, vale decir, entorno al área, lo que transforma a esta economía abierta en sumamente dependiente (aplicando la noción perrouxiana, diríamos que el "pó" regional es Buenos Aires). Mayor crecimiento en los partidos

que venden imagen turística, retroceso o crisis en los partidos eminentemente rurales, incluso cuando ensayan alguna solución industrial (caso de la metalurgia en Tres Arroyos). Disminución del 65% de las cargas ferroviarias en una década por la competencia del camión. Excelentes rutas (salvo la fantasmal autopista costera que nunca se inicia), factor importante del turismo, que con sus 8.000 millones más de aporte anual, constituye el 8 ó 9% del ingreso regional (datos del CEUR). Además, la costa es el emporio argentino de la pesca marítima (90% de la misma), cuya expansión afectan los vaivenes en la política de precios de la carne vacuna.

La imagen es bastante parecida a la de su matriz (la Argentina): grandes espacios vacíos, aunque predominio urbano, sistemas cuasi-monoculturales de economía, la base: actividades primarias y terciarias, la orientación: hacia el intercambio externo; el centro de decisiones: externo a la región. Elementos suficientes para una economía integrada, pero falta de coordinación para una política decidida de industrialización local, que afianzaría el poder de regateo de la región frente a sus usufructuarios externos.

El CEUR concluye: Debe integrarse el área a través de polos de desarrollo que ejerzan una efectiva integración regional, fomentando actividades económicas estratégicas. En esta tesitura se inscriben las amplias posibilidades de expansión de Mar del Plata, de Clavarría, Tandil, Juárez, Necochea, incluso la costa noreste...

El análisis de los recursos naturales y humanos de la zona nos ubicará para evaluar estas posibilidades. El análisis subsiguiente se efectúa a nivel regional, dentro de las limitaciones de información estadística que padecemos.

Para agilizar la dimensión de cada variable a analizar, a medida que se consignen los recursos, se hará conocer, en alguna medida, las posibilidades de nuevas implantaciones o de an

pliación de las existentes, que asisten a la región.

Pero primero, ubiquémonos en el continuum cronológico. Algunos datos de la historia de esta joven región, que nació en la adolescencia de su matriz nacional.

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL AREA SUDESTE:

En el estudio del CEUR se efectúa, al tratar este tema, una delimitación de períodos según las variables-clave que influyen en la localización de actividades económicas y de la propia población, en las distintas épocas. Dichas variables son:

- a) la demanda exterior de productos agropecuarios (y el avance paulatino de la demanda interna, que va restando cupos a la de otros países, si bien, dentro del contexto de este análisis, ambas integran una sola acepción: la de demanda externa a la región).
- b) la extensión sucesiva de las redes de transporte, que mejoran la accesibilidad a la región y sus centros conspicuos.

De este modo, los períodos que se señalan son:

1° - Hasta 1850, primera ocupación del territorio:

- a) saladeros: tasajo, cueros, sal. Vaquerías en reducidas manos.
- b) líneas de galeras y tropas de carretas. No hay afincamiento de población.

2° - De 1850 a 1879, definitiva ocupación del territorio:

- a) saladeros: tasajo, cueros, sal, grasa, algo de lana (principales mercados: Cuba y Brasil).
- b) líneas de mensajerías combinadas con ferrocarril, hasta Azul y Dolores. Fuertos Mar del Plata y Ajó. Reducida población (sólo Tandil y Azul tienen más de 2.000 habitantes).

El mapa ilustra la sucesiva ocupación del territorio bonaerense.

3° - De 1879 a 1895:

a) predomina la exportación de lana, y carne ovina para frigoríficos (desaparecen los saladeros). Se inician explotaciones en canteras de Olavarría y Tandil. La clase alta descubre a Mar del Plata como basión turístico.

b) líneas troncales del RCSur combinadas con mensajerías. La extinción de los saladeros (guerras y cambios de demanda) anula a Mar del Plata y Ajó como puertos, y surge nitidamente Bahía Blanca.

El fracaso de la colonización agrícola impulsa la urbanización (según Bejarano), hay un notable incremento demográfico (inmigración), lo que estimula las actividades terciarias, a la larga núcleo esencial de la región.

4° - De 1895 a 1916 (la "gran época" de la Argentina de la era liberal):

a) predomina la exportación de carne vacuna para frigoríficos, atractiva luego del completamiento de la etapa de mestizaje de nuestro ganado bovino. Se inicia la explotación papera. Crece el Turismo. El avance bovino, y el del algodón (en el mundo) destierra a tierras marginales al ovino, y esta región es marginal dentro de la pampa húmeda, lo que explica sus grandes existencias en lanares. La agricultura ocupa tierras antes consagradas al ganado (necesidades del abastecimiento urbano en la región).

b) extensión de ramales ferroviarios hasta Bahía Blanca y Bs.As. (debe darse salida al trigo y a la carne) y la red troncal coincide ya totalmente con las áreas del Shorthorn y del cereal). Concentración urbana favorecida por los rumbos de la economía exportadora (y según Bejarano, también por la especulación de tierras, aunque esto explica más bien la concentración "nuclear" en el centro de las urbes).

5° - De 1916 a 1940:

- a) Predominio del ganado de cría. Auge de las exportaciones de "chilled beef". Sigue creciendo la papa. También: turismo, cemento, pesca.
- b) Exportaciones por B. Blanca. Se habilitan puertos de Quequén y Mar del Plata. Nuevos ramales en la zona cerealera (fin de la expansión ferroviaria), con nudos en Clavarría y Tandil que favorecen su concentración urbana.

6° - Después de 1940:

- a) predominio cultivos intensivos. Turismo masivo. Cemento. Aparecen industrias metalúrgicas en Tandil, Clavarría, Tres Arroyos (podemos agregar: florecimiento y ciclos coyunturales de la industria en la región, pues también nace y crece la industria pesquera, la de la construcción, la textil, y todas tienen en común que "exportan" su producto a Buenos Aires, a veces para usarlo en la propia región, como las construcciones y en parte los abrigos).
- b) Mar del Plata y Quequén puertos cerealeros, al erigir elevadores y silos (bueno, Mar del Plata no mucho, sino más bien puerto pesquero. Ya hablaremos de la contradicción de rutas congestionadas en el verano, a un tiempo, por turistas en auto y granos en camión). Afianzamiento de la red caminera (particularmente la troncal, pues recién ahora va pensándose en la transversal, la marginal, y sus accesos).

CUADRO N° 24

Evolución de la población urbana: (fuente:CEUR)

	1869	1881	1895
Pob. urbana (% del total)	17,5	31,6	35,5
" rural (" " ")	82,5	68,4	64,5
	1914	1947	1960
Pob. urbana (% del total)	54,4	61,3	71,6 (8,8% Pcia.)
" rural (" " ")	45,6	38,7	28,4 (22,6% Pcia.)

CUADRO N° 25

Evolución de la agricultura: (Fuente: CEUR)

	1881	1914	1937
Agricultura (% del uso de la tierra explotable)	1	11	32
Ganadería (% id.id.)	99	89	68

Este estudio del CEUR no tomó en cuenta, como ya hemos dicho, al departamento de General Lavalle. Si bien caben a éste similares consideraciones en punto a hitos de la demanda externa, constituye un universo distinto en lo atinente a accesibilidad. Recogemos algunas informaciones sobre su evolución histórica del estudio realizado en 1967 por la Facultad de Arquitectura, denominado "Plan de orientación y ordenamiento del Partido de General Lavalle. Desarrollo de la costa turística".

General Lavalle carece de ferrocarriles y casi no tiene caminos. El Partido se fundó en 1891, sobre la base del territorio antes denominado Ajó, y que componía, con la mayor parte del área que estamos estudiando, el "Pago de Moñsalvo" (actuales partidos de Castelli, Dolores, Tordillo, Gral. Lavalle, Maipú, Gral. Madariaga, Mar Chiquita, Gral. Pueyrredón, Gral. Alvarado, Lobería). En su origen pertenecía a tres familias: López Osornio (de donde pasó a Juan Manuel de Rosas), Anchorena y Suárez. Las primeras fundaciones de pueblos en el pago, fueron: Dolores en 1818, Juancho y Macedo (ambas en Gral. Madariaga) en 1824. El pueblo de Gral. Lavalle se fundó en 1864. El partido poseía en 1881 140.000 vacas y 700.000 ovejas, y estaba habitado por unas 5.500 personas. (En 1936 hay 5.500 personas, 100.000 vacas y 195.000 ovejas!!!). La extensión de vías férreas aprobada en 1884 no llegó a efectivizarse jamás. Tampoco llegó el asfalto (pese al incesante reclamo de pavimentación de la ruta 11, costera) y hace poco pudo decir Enrique Frers (cf. La Razón del 23-2-66), refiriéndose a lo que llama "el camino fantasma": "se adentra en casi trescientos kilómetros de un territorio detenido, quieto, como embalsamado por el pasado y el olvido... Puede ser 1966 ó 1850..."

"Nada importa demasiado: ni el asfalto, que no llega, ni el río, que se come vorazmente la costa, carcomida de cangrejales; ni la indiferencia de los que pasan hacia el sur en busca del mar". "Los atavíos gauchos se ajustan a una mentalidad que se detuvo en el tiempo". (184).

Perimidos los saladeros, huérfana de transportes y comunicaciones, General Lavalle se anquilosó en una tremenda siesta de setenta años, de la que ahora parecen despertaría los contingentes turísticos que descubrieron las virtudes de su "costa caliente".

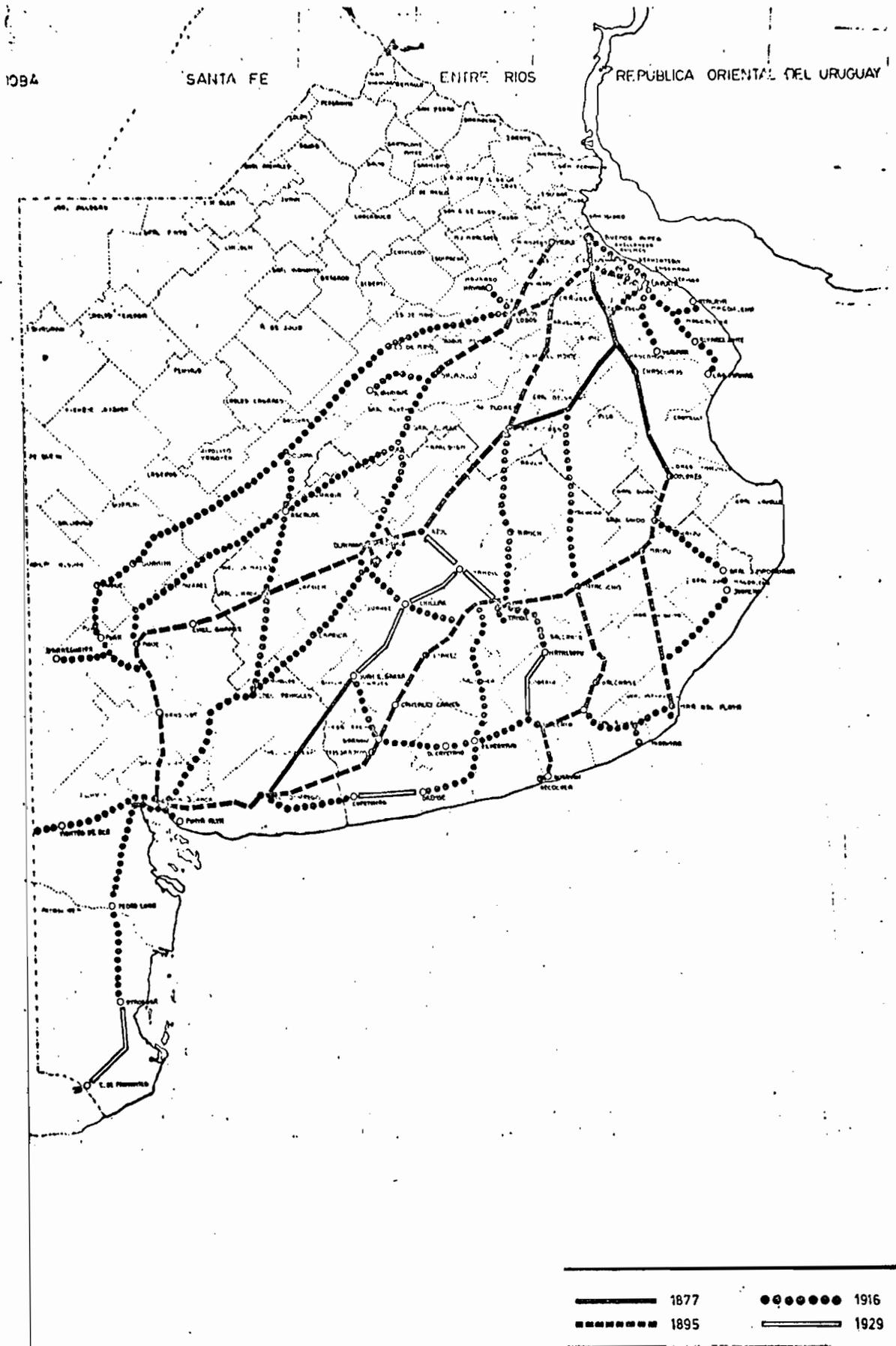
CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS Y RECURSOS MINERALES DE LA REGION S.E.:

Por su relieve, la región que estudiamos constituye el ambiente geomorfológico denominado "Pampasia", integrado por llanuras sedimentarias que rellenan una gran cuenca de hundimiento, en la que fallas tectónicas modifican la contextura superficial. El área incluye: el sistema orográfico de Tandilia (cerros separados por valles o planicies, de escasa altura y notoria discontinuidad), los valles de la depresión del Salado (escasa pendiente, numerosas lagunas, tierras improductivas: es la zona de las costas del N.E.), y la llanura fértil del S.O., proveedora de trigo. La costa de la región, de Mar Chiquita a Lobería, reemplaza los médanos blancos de la costa noreste por la alternancia de dunas y acantilados.

El clima revela temperaturas medias de 13 a 14° (las medias invernal y estival fluctúan, respectivamente, en 7/8° y 20/21°, no obstante se registran temperaturas muy extremas -1° bajo cero en Azul o 7° bajo cero en Mar del Plata en pleno invierno, o bien máximos de hasta 40° en ésta o 43° en Tres Arroyos, en febrero, alguna vez-).

Las lluvias suelen ser moderadas, y se reparten sin demasiados altibajos estacionales o territoriales.

FIGURA 214: Evolución del tendido de la red del F.C.Roca(Sur) en la Región (fuente: CEUR)



6

El estudio de los suelos de la región, permite discernir ocho zonas, destacándose la de los suelos de pradera o "brunises", aptos para el cereal, pero, por su superficialidad (descansan sobre tosca) no muy convenientes para frutas o cultivos de raíces profundas.

En materia de aguas subterráneas hay buena napa potable, salvo en el NE.

Como factores limitantes de la productividad agropecuaria, CEUR señala las sequías (al oeste), las inundaciones (al NE), la superficialidad de los suelos, el mal drenaje (al NE), la alcalinidad y erosión (en zonas costeras), las malezas (al O.).

La porción aprovechable para explotación agropecuaria está constituida por casi 9 millones de has., así clasificadas por CEUR: (aprox. el 75% de la tierra de la región):

Zona	I - franja costanera de dunas	150.000 has.
"	II - llanos y depresiones del E.	2.612.000 "
"	III - sierras y pedemontes de Tandilia	1.195.000 "
"	IV - llanos y depresiones centrales	2.843.000 "
"	V - llanuras del S.	2.000.000 "

Analizada la aptitud agropecuaria de los suelos de los distintos partidos, según índices elaborados por el CEUR, se verifica la mayor potencialidad de los partidos costeros:centrales:

8.63 Lobería

8.59 Gral. Pueyrredón

8.56 Gral. Alvarado

8.37 Balcarce (único no costero)

7.95 S. Cayetano

7.80 Tres Arroyos.

En tanto que la aptitud es mínima en el sector N.E.:

3.59 Gral. Madariaga (creemos que el índice de Gral. Lavalle es seguramente aún menor)

3.90 Gral. Guido

4.02 Laprida (único que no es del NE)

4.11 Rauch

4.24 Mar Chiquita

Ello obedece a las condiciones de los suelos de tal sub zona: dificultades para el desagüe por la poca pendiente del terreno y el endicamiento provocado por las cadenas de médanos costeros, lo cual motiva la acumulación y el estancamiento de aguas formando lagunas y pantanos. Las crecientes marinas de la Bahía de Samborombón penetran en los cauces de los arroyos y sa linizan las aguas. En la tierra del NE predominan cloros y sulfatos, falta calcio (el "pasto salado" es un fenómeno típico de la región).

La solución puede estar en el cultivo de especies que se adapten a tales suelos. También, por supuesto, a la ejecución de obras de desagüe, además de la búsqueda de soluciones al problema de la erosión costera. En este último motivo se inscriben las recientes determinaciones oficiales en la Provincia, disponiendo la fijación de suelos mediante forestación. El plan establició la iniciación de forestaciones en Gral. Lavalle, Gral. Pueyrredón y Gral. Alvarado en 1969, en Lobería 1970, en S. Cayetano y Necochea en 1971, en Mar Chiquita en 1972. La forestación se efectuaría en fajas costeras de 5 a 10 km. de ancho. El Estado provincial suministrará plantas y semillas, y proveerá créditos a los propietarios de tierras.

Los recursos minerales de la zona, particularmente localizados en el área central-norte de la misma (Olavarría, Tandil, Juárez) son los siguientes, fundamentalmente:

1. Calizas: distinguen a la zona, pues proporcionan la materia prima esencial para la elaboración de cemento. Se encuentran yacimientos en Juárez y Olavarría, calculándose reservas superiores a los 1.000 millones de toneladas en la zona. La producción promedio anual en el período 1959-63

fué de 3.300.000 ton., 53% del país. Su crecimiento ulterior fué constante, y la cifra de 1967 arroja una producción de 4.652.870 ton., a un valor corriente de mín. 2.247,8 millones.

- 2. Arcillas: en Clavarría, Tandil, Balcarce (50.000 ton.an.), Juárez (70.000 ton. anuales), Gral. Pueyrredón (50.000 ton. an.en Chapadmalal). Grandes reservas.
- 3. Caolín: Grandes reservas. Producción en incremento. Balcarce: 15.000 ton.anuales.
- 4. Granito: Clavarría, Azul, Tandil. La producción provincial llegó a 1.982.374 ton.en 1967, valor corriente mín 1.712,3 millones.
- 5. Dolomita: Reservas por 2.750.000 ton. Segunda zona del país, Clavarría con 85.000 ton. anuales.
- 6. Hierro: Juárez (El Sombrerito, se utiliza en mesclas para cemento), Gral. Pueyrredón y Necochea, en los médanos de las playas. Reducida significación.
- 7. Petróleo: Aún no puede abrirse juicio definitivo, pero las exploraciones en el mar adyacente podrían provocar una modificación sustancial en el "quántum" de riqueza mineral de esta región.

Industrias derivadas de los recursos minerales de la región:

Nos referimos, claro está, a aquellas que aprovechan tales recursos para industrializarlos "in situ".

- 1. Cemento: El "boom" de la construcción devino a nuestro país una experiencia importadora: 300.000 ton. en 1969. El consumo interno de 1968 (4,2 millones de ton.) ya había superado en el 20% a la cifra de 1967, pero 1969 indicó la continuidad de la tendencia incremental, trepando la cifra de consumo nacional de cemento a los 4,7 millones de toneladas. La capacidad instalada en el país permitiría producir actualmen

9

te unas 415.000 ton. mensuales, aunque se utiliza al 80 u 85%.

Olavarría produce unas 1.600.000 ton. anuales, la instalación en curso de una nueva planta le permitirá acrecer su oferta en 850.000 ton. a partir de 1970 (en la reciente exposición de Olavarría en Bs.Aires, se afirmó que la oferta llegaría para 1971 a las 3.200.⁰⁰⁰ ton. anuales). Juárez, que posee una sola planta -la de Barker- si bien más moderna que las tres anteriores de Olavarría, provee a su vez al consumo nacional con un 50% de la oferta de Olavarría. La mayor parte de la producción de la región es "exportada" a otras (particularmente a Bs.Aires), si bien buena porción ha alimentado la voracidad constructiva de Mar del Plata, Miramar, Necochea. Industria prácticamente asentada, a niveles de no fácil aumento. Debe tenerse en cuenta que una instalación moderna tiene un costo que grevita anualmente sobre la producción en algo así como una 25.000 por ton., cuyo precio de venta es de sólo una 2.500.

2. Petróleo: La producción de petróleo en la Argentina fué de 20.677.900 m3. en 1969 (3,6% más que en 1968), en tanto que las importaciones alcanzaron a 4.132.300 m3. (costaron u\$s 43.579.500.-). Las exportaciones se diluyeron, pasaron de los u\$s 3.253.400 de 1968 a sólo u\$s 803.600 en 1969, valor de 45.900 m3.

La producción de gas natural alcanzó en 1969 a 4.221.800.000 m3 (2,2% más que en 1968) y la de carbón 521.000 ton. (10,5% más que en 1968).

El consumo de petróleo crece a razón del 7% anual. YPP calculó que la producción crecería el 8,8% en 1970, y que para 1974 una producción de 30,5 millones ton. ya casi subvendería la demanda de consumo interno, evaluada para ese año en 32,1 millones ton.

El consumo energético en la Argentina, anterior y proyectado, ha sido evaluado así:

CUADRO N° 26

Consumo energético en la Argentina (en miles de t.e.p. de 10.500 cal/kg).

	1960	1961	1962	1963	
Petróleo	13.313	14.067	14.436	14.140	
Gas natural	1.216	2.087	2.612	3.025	
Carbón	861	992	909	899	
Hidroelectric.	264	208	333	335	
Combustibles vegetales	2.099	2.016	1.895	1.945	
Total	17.756 (1)	19.371	20.188	20.345	
	1964	1965	1966	1967	1968
Petróleo	15.318	16.846	16.706	17.392	17.755
Gas natural	3.312	3.756	4.026	4.274	4.367
Carbón	954	791	723	710	680
Hidroelectric.	353	354	353	422	462
Combustibles vegetales	2.055	2.239	2.240	2.240	2.240
Total	21.994	23.986	24.048	25.038	25.504

(1) Se suprimieron los decimales en las cantidades parciales y el total.

La proyección, según informaciones y estimaciones de fuentes oficiales, y estudios privados (Shell, Pulso) es la siguiente para los próximos años:

CUADRO N° 27

Consumo probable en la Argentina, de distintas fuentes energéticas (miles de t.e.p. de 10.500 cal/kg).

	1973	1976	1980
Petróleo	23.500	24.950	28.250
Gas natural	6.600	8.900	12.300
Carbón	860	1.400	2.600
Hidroelect.	1.040	2.500	5.300
Comb.veget.	2.100	2.100	2.100
Nuclear	0	750	750
Total	34.100	40.600	51.300

La proyección de Shell llega a una producción energética necesaria en 1980, equivalente a 50.229.296 ton. de petróleo, previendo el incremento del consumo por persona, de 1.071 k.e.p. en 1968, a 1.821 k.e.p. para 1980.

El logro de tal meta, requiere una intensificación de la producción nacional de petróleo, habida cuenta de las ingentes reservas de hidrocarburos existentes en nuestro territorio. Y también en el mar adyacente. El mapa reproducido indica la localización de nuevas exploraciones y áreas de reserva actuales:

El plan de obras de YPF para el quinquenio 1970/74, indica inversiones por más 425.462 millones (alrededor de más 80.000 millones por año). La necesidad estimula la imaginación, y las exploraciones llegan al océano, extraordinaria fuente de reserva. Los ejemplos mundiales son aleccionadores: Mar del Norte, Golfo de México, costas de California, los hielos árticos... En los últimos años el Lago de Maracaibo, casi una bahía, ha proporcionado el 70% de la producción petrolera venezolana. México ha descubierto, frente al puerto de Tampico, una reserva de 5.500 millones de barriles, cuya importancia se aquilata al saber que Pemex sólo produce en la actualidad 450.000 barriles diarios, de los que ya 30.000 proceden de yacimientos marítimos. Análogos aprovechamientos vienen efectuándose en Trinidad, Colombia, Ecuador, Perú. Uruguay trata de tentar fortuna en el Río de la Plata. Y nuestro país concedió en 1967, previa licitación, las autorizaciones para cateos y explotación ulterior en las cuencas terrestre y marítima de los ríos Salado y Colorado. En el primer caso, el emplazamiento en que vienen efectuándose las investigaciones, puede afectar, si tienen éxito, a la próspera industria del turismo de las costas del NE (Gral. Lavalle y Gral. Madariaga), por lo cual algunos reclamos ya se han oído. En el segundo caso, la convicción de Bahía Blanca por asegurar su expansión, acoge con estimulante e ímpetu y apasionado anhelo, la perspectiva de una exploración afirmativa.

FIGURA 215: Areas de explotación petrolífera en la Argentina:
 (fuente: *La Nación*, 13-12-69)

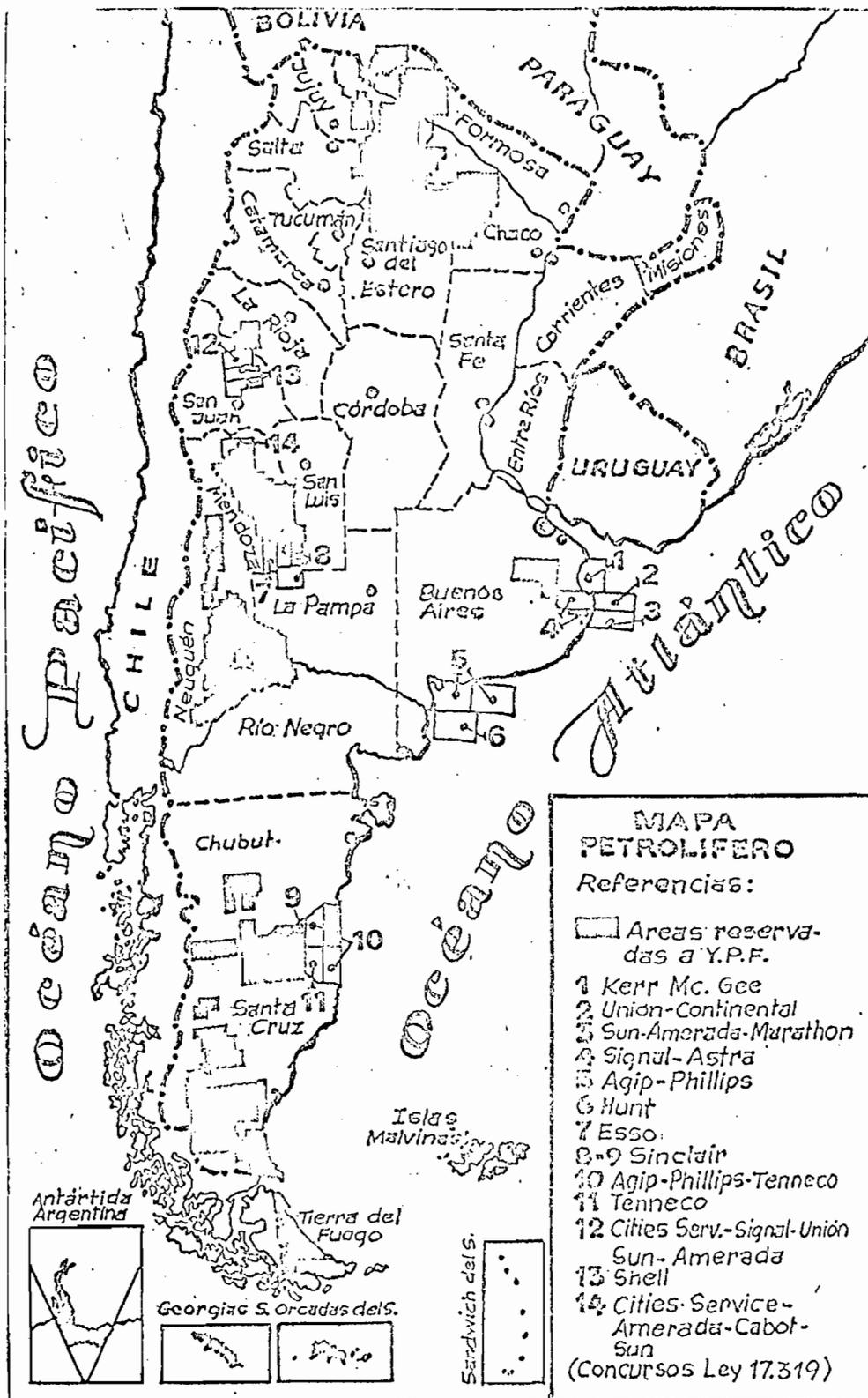
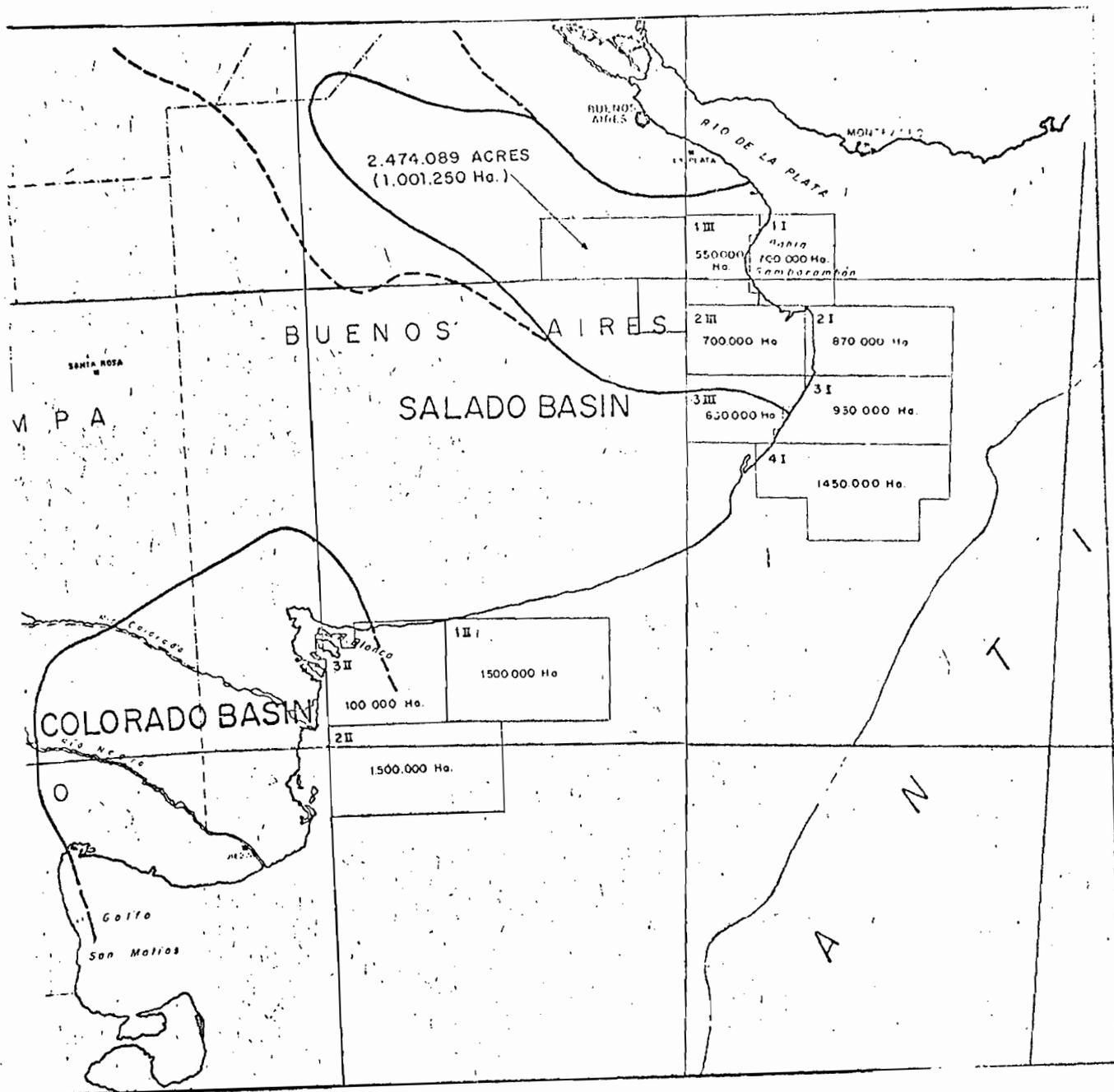


FIGURA 216: Areas de exploración petrolífera en la Pcia.Bs.As.

(fuente: Pulso, 20-11-67).-



DEMOGRAFIA (RECURSOS HUMANOS DE LA REGION S.E.):

El área de estudio que hemos elegido, denominándola Región S.E. de la Pcia. de Bs.Aires, posee el 10,7% de la población de la misma, así como el 3,4% de la población argentina (respectivamente: 789.919, 7.368.⁰⁰⁰ y 23.310.000 habitantes, cifras de 1968 las dos primeras, y de 1967 la última). Es, por lo tanto, suficientemente significativa dentro del contexto provincial, y las cifras de su población solamente no permiten una idea cabal de análoga importancia dentro del cuadro nacional.

Esta última se desprende de otros hechos: la región seleccionada proporciona más del 60% de la producción nacional de cemento y 95% del pescado, posee el 11% de las existencias bovinas del país y el 22% de las ovinas (en ambos casos, en las razas de mayor calidad y producción de carne y lana más reputadas); su panorama urbano y su equipamiento vial y energético participan de niveles de primera línea dentro de las estadísticas nacionales (excluyendo, claro está, al área metropolitana). Las cifras siguientes documentan nuestro aserto:

CUADRO N° 28

Rubros	República Argentina (1967)	Pcia. de Bs. Aires (1966, 67 & 68)
1. Superficie total en km ²	4.027.024	307.571
2. Población en habitantes	23.310.000	7.368.883
3. Densidad (hab/km ²)	(1) 7,2	21,6
(1) sin Antártida e islas austr.		
4. Superficie cultivada (has)	29.800.000	8.200.000
5. Población urbana (% s/total)	68	80
6. Tasa crecimiento pobl. (% an.)	1,4	1,2 (60/69)
7. Tasa mortalidad infantil (%o)	59	10,8 (menores de 1 año)
8. P.B.I. per cápita (miles mín)	259	175
9. % activ. primarias en FBI	17,2	15,4
10. % " secundarias " "	34	49(2)
11. " " terciarias " "	48,8	35,6
(2) porque incluye Gran Bs.As.		
12. Producción cereales y lino (en ton.)	17.559.300	8.700.000

13

Cuadro 28 (continuación)

13. Existencias vacunos (cabezas)	51.227.000	18.702.000(67)
14. " ovinos (")	49.100.000	19.995.000(67)
15. Producción de cemento (ton.)	3.271.200(66)	1.870.000
16. Producción pesquera (")	240.935	228.000
17. Red vial (km)	953.000	38.978
18. Red ferroviaria (km)	45.000	(sin datos)
19. Consumo energético (miles kw)	12.418.000	3.344.474(65)
20. Producto Bruto Interno (millones de pesos 1966)	4.039.000	1.262.271

R u b r o s	Región 1966/8)	SF. de Pcia. B. A.	
		%RA	%PBA
1. Superficie total en km ² .	91.482	2,3	30,5
2. Población en habitantes	789.919	3,4	10,7
3. Densidad (hab/km ²)	11,4	(mayor)	(menor)
4. Superficie cultivada (has)	2.400.000	8	29
5. Población urbana (% s/total)	72	(igual)	(menor)
6. Tasa crecimiento pobl. (% an.)	1,6	(igual)	(mejor)
7. Tasa mortalidad infantil (%o)	39,6	(mejor)	(peor)
8. P.B.I. per cápita (miles añs)	200	(menor)	(mayor)
9. % activ. primaria en PBI	50,2	(mayor)	(mayor)
10. % " secundarias "	14,5	(menor)	(menor)
11. % " terciarias "	35,3	(menor)	(igual)
12. Producción cereales y lino (en ton)			
	2.215.000	12,2	25,3
13. Existencias vacunos (cabezas)	5.492.000	11	30,5
14. " ovinos (")	10.411.000	22	52
15. Producción de cemento (ton) (66)	1.870.000	58	100
16. Producción pesquera (")	228.000	95	100
17. Red vial (km)	9.700	1,1	25
18. Red ferroviaria (km)	2.744	5,6	-
19. Consumo energético (miles kw) (66)	522.646	4,5	15,7
20. Producto Bruto Interno (millones de pesos 1966)	159.571	4	13

Area subpoblada, posee no obstante mejores índices de producto e ingreso que la propia Provincia (más aún si consideramos que la cifra de ésta incluye el aporte de los partidos del Area Metropolitana), y su gran desenvolvimiento terciario iguala al de la Pcia. (lo supera si ésta no apela al Gran Bs.As.). Existencias y producción agropecuaria básica mayores a los índices provinciales y nacionales medios, le aseguran, junto con su primacía en cemento y en pesca, excelente rol a nivel nacional.

Su población, exigua para el potencial regional natural,

tampoco posee una distribución equilibrada. General Pueyrredón alberga al 32% de la población regional. Partidos como General Guido casi no cuentan en la estadística (0,36%). Además, los partidos más poblados son también los de mayor desenvolvimiento urbano (% de población urbana s/la total = 95% en General Pueyrredón, 75% en Necochea, 62% en Gral. Alvarado).

La migración rural hacia las ciudades, y la integración en éstas de todos los saldos positivos provinientes de allende la región, implican una tendencia sostenida y en constante aumento. Actualmente, General Pueyrredón, Olavarría, Necochea y Tandil, principales enclaves de la región (sus "polos" naturales), albergan el 94% del crecimiento urbano en la misma.

En todos los partidos se observa que el sexo masculino supera al femenino en dos puntos como promedio.

Tasas de Crecimiento:

El partido que presenta la tasa de crecimiento más elevada y desproporcionada con respecto al resto es el de Gral. Pueyrredón siendo prácticamente el único que experimentó un aumento real en el período intercensal considerado por CEUR, 1947/60, respecto del anterior de 1914/47. El resto de los partidos se vió afectado por una disminución importante en la tasa de crecimiento que en muchos casos se hizo negativa. No obstante, como la proporción total del área para los períodos mencionados prácticamente se mantuvo (1,7-1,6) es evidente que debe hablarse de un desplazamiento ocurrido a través de los partidos.

En el período 60/67, se invierte la tasa de crecimiento, y los partidos del S.O. y N.E. de la región son los de mayor aumento poblacional (v.g. Gral. Lavalle, favorecido por el turismo, que lo despierta de un aletargamiento secular, crece 71,4%, en tanto General Pueyrredón solo lo hace en un 35,5%).

5 Tasas de Natalidad:

Los datos que se utilizaron son los correspondientes a la natalidad estadística esto es, datos que indican el número de nacidos vivos registrados.

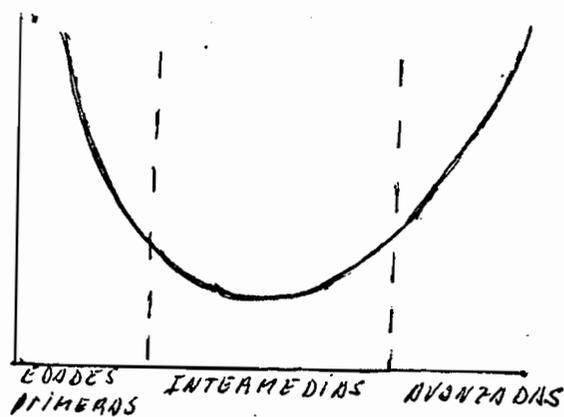
Los límites extremos reconocidos de la natalidad bruta estadística, oscilan en el mundo entre el 15 y el 55 por mil. El límite máximo corresponde a los países menos desarrollados.

Para los partidos considerados las tasas en su mayoría varían en un intervalo que va desde 17 a 24, correspondiendo por tanto a una media de: 20,3. No están considerados en ésta los valores extremos dados en Gral. Guido (de población 100% rural) con una baja tasa de natalidad en relación con el resto, 11,1, y Tapalqué 15,8 y en el extremo superior aparece Gral. Lavalle cuya tasa supera en varios puntos aún a la más elevada considerada en la media anterior: 27,0. Considerando estos valores, la media aritmética del área sudeste sería de 20.0 por mil.

Tasas de Mortalidad:

Se han calculado aquí las tasas de mortalidad en cuanto se relacionó el número de personas que mueren en un período determinado (un año) con el total de la población. No se obtuvieron datos suficientes para hacer el cálculo correspondiente a la mortalidad específica que indica el número de personas de la misma edad. Este concepto ha sido creado para responder a las necesidades de comparar distintas estructuras de población ya que dos regiones pueden padecer análogo número de muertos para la misma población total y tener, sin embargo, una diferente distribución de muertos con relación a la edad, lo que podría explicarse por distintos estados sanitarios. Si se considera la curva de las tasas específicas de mortalidad se ve que la misma es elevada en los primeros años, decrece en las edades intermedias y luego crece nuevamente en las edades maduras o avanzadas.

FIGURA 217: Tasa de Mortalidad. Fuente: Lic. S. Muavero.



En las poblaciones en que hay muchos niños en los primeros años o muchas personas en edades avanzadas, la tasa de mortalidad tiende a elevarse y es mucho mayor que en una población donde existe una gran cantidad de personas en las edades intermedias. De la misma manera se explicaría la diferencia entre las tasas de mortalidad de un país joven y de la de un país con mucha población en las edades avanzadas.

Las tasas brutas de natalidad (esto es la que nosotros hemos calculado, tomando el número de defunciones en relación al total de la población), varían en el mundo entre el 8 y el 25 por mil. Veamos que sucede en la zona en estudio: los valores obtenidos para los distintos partidos varían entre un 4,7 y el 10 por mil, obteniéndose una media aritmética del 9,3. La mayor cantidad de valores se acumula entre el 7 y el 8,5 por mil. Puede observarse por tanto que la región posee una baja mortalidad en general. La posición más destacada en menos, la obtiene Gral. Lavalle con un índice del 4,7 por mil y, en más, Necochea con el 10,7%. En virtud de que se utilizan relaciones, las comparaciones resultan posibles a pesar de las distintas cantidades de población.

Gral. Guido tiene una tasa de mortalidad de 6,9%, la que resulta bajísima en relación a la media teniendo en cuenta que se trata de un partido con población eminentemente rural. Esto, y la alta tasa de Necochea (80% urbana) desmentiría el hecho de que la mayor proporción de fallecimientos se produciría en las zonas rurales. Otros ejemplos:

	Tasa de mortalidad
Gral. Lamadrid (63% población rural)	8,0 por mil
Juarez (64% población rural)	8,2 " "
Laprida (52% " ")	7,4 " "
Mar Chiquita (69% " ")	8,1 " "
Tapalqué (60% " ")	7,9 " "

Además considerando que:

Gral. Pueyrredón (90% población urbana)	9,9 " "
---	---------

CUADRO N° 29

ESTADISTICAS DEMOGRAFICAS

Superficie (km ²)	Partidos	Densidad Rural (N° hab.p/ km ²)	Población Económicamente activa		Distribución de la población económicamente activa por sectores						
			Cantid.	%	Primario		Secundario		Terciario		
					Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%	
			1960	1960	1960	1960	1960	1960	1960	1960	
6.685	1	Ayacucho	1,27			43		16		39	
6.615	2	Azul	1,61			20		28		52	
4.120	3	Balcarce	4,07			49		16		35	
1.677	4	Gral. Alvarado	4,03			39		25		36	
2.340	5	Gral. Guido	1,72			55		6		33	
4.800	6	Gral. Lasadrid	1,49			45		14		41	
3.312	7	Gral. Madariaga	1,68			35		21		44	
1.460	8	Gral. Pueyrredón	14,71			8		36		57	
3.780	9	González Chaves	1,60			36		18		44	
5.285	10	Juárez	2,13	7.663	45	2.682	35	2.299	30	2.682	35
3.340	11	Laprida	1,32			42		19		39	
5.000	12	Lobería	2,68			42		18		40	
2.640	13	Maipú	0,97			25		23		52	
3.116	14	Mar Chiquita	2,26			43		21		36	
4.455	15	Necochea	1,83			24		26		50	
7.715	16	Olavarría	2,23	22.276	38	19		35		56	
4.300	17	Rauch	1,51			44		14		42	
3.004	18	San Cayetano	1,78			46		19		35	
4.935	19	Tandil	3,85			23		30		46	
4.172	20	Tapalqué	1,31			49		13		37	
5.861	21	Tres Arroyos	2,77			25		29		46	
2.875	22	Gral. Lavalle (se ha llegado a evaluar en 12.000 habitantes.)									
91.462	Total Area Sudeste			291.545	41	70.450	242	82.170	282	141.725	476

ESTADÍSTICAS DEMOGRÁFICAS

Superficie (Km.)	Partidos	Cantidad de Población		Distribución	Distribución				
		año 1960	año 1960	de la población con respecto al total	Urbana	Rural			
				1960	Cantid.	Cantid. %	1960		
6.585	1	Ayacucho	20.118	18.451	2,61	9.779	530	8.672	47
6.615	2	Azul	50.295	47.061	6,61	37.549	80	9.412	20
4.120	3	Balcárces	40.311	36.833	5,16	20.258	55	16.575	45
1.577	4	Gral. Alvarado	20.079	18.719	2,63	12.167	65	6.552	35
2.340	5	Gral. Guido	4.269	4.093	0,56	-	-	4.093	100
4.800	6	Gral. Lamadrid	12.446	11.351	1,60	4.204	37	7.157	63
3.312	7	Gral. Madariaga	16.688	14.516	2,04	8.185	56	6.431	44
1.460	8	Gral. Pueyrredón	247.933	234.571	31,53	202.114	90	22.457	10
3.780	9	González Chaves	13.692	12.797	1,80	6.654	52	6.143	48
5.285	10	Juárez	18.340	17.029	2,40	6.130	36	10.899	64
3.340	11	Laprida	9.573	8.597	1,20	4.083	48	4.424	52
± 5.000	12	Lobería	29.430	26.949	3,78	14.013	52	12.936	48
2.640	13	Maipú	9.288	8.456	1,16	5.919	70	2.537	30
3.116	14	Mar Chiquita	11.211	10.198	1,42	3.161	31	7.037	69
4.455	15	Necochea	48.615	44.128	6,20	35.302	80	8.826	20
7.715	16	Olavarría	65.826	58.621	8,22	41.621	71	17.000	29
4.300	17	Rauch	14.175	12.614	1,75	6.055	48	6.559	52
3.904	18	San Cayetano	11.387	10.548	1,47	5.590	53	4.958	47
4.935	19	Tandil	17.079	67.537	9,48	48.627	72	18.910	28
4.172	20	Tapalqué	15.137	9.290	1,30	3.716	40	5.574	60
5.861	21	Tres Arroyos	53.598	40.701	6,97	33.300	67	16.401	33
2.875	22	Gral. Lavalle (Se ha llegado a evaluar en 12.000 habitantes)	7.585	6.675	0,90	3.162	77	1.513	23
91.482		Total Area Sudeste	789.919	718.755	100,00	513.589	72	205.066	28

Superficie (Km.²)	Partidos	CLASIFICACION				Tasa media de crecimiento por 1000 habitantes (De la población)		Densidad poblacional (N° de habitantes por Km²)
		Masculino		Femenino		1947/60	1960/67	1960
		cantidad	%	cantidad	%			
6.685	1	Ayacacucho	9.673	52	8.378	48		2,7
6.615	2	Asul	24.014	51	23.047	49		7,2
4.120	3	Balcарce	20.193	55	16.640	45	15,5	19,5
1.677	4	Gral. Alvarado	10.352	55	8.367	45	30,6	24,4
2.340	5	Gral. Guido	8.843	55	1.850	45		1,8
4.800	6	Gral. Lamadrid	6.071	53	5.290	47		2,4
3.312	7	Gral. Madariaga	7.629	52	6.987	48	27,7	28,6
1.460	8	Gral. Pueyrredón	113.007	51	111.564	49	44,6	35,5
3.780	9	González Chaves	6.772	52	6.025	48		3,3
5.285	10	Juárez	9.404	55	7.625	45		3,4
3.340	11	Laprida	4.457	53	4.050	47		2,5
5.000	12	Lobería	14.675	55	12.274	45	0,5	15,6
2.640	13	Malpá	4.622	55	3.834	45		3,2
3.116	14	Mar Chiquita	3.511	54	4.687	46	4,7	-1,5
4.455	15	Necochea	22.567	51	21.561	49	0,5	17,9
7.715	16	Olavarría	30.891	53	27.730	47		7,7
4.300	17	Rauch	6.391	51	6.223	49		2,9
3.004	18	San Cayetano	5.737	55	4.811	45	7,1	12,6
4.935	19	Tandil	35.034	52	32.503	48		14,0
4.172	20	Tapalqué	4.814	52	4.476	48		2,2
5.861	21	Tres Arroyos	25.468	51	24.233	49		8,3
2.875	22	Gral. Lavalle (se ha llegado a evaluar en 12.000 hab.)	3.341	53	3.134	47	27	71,4
91.482		Total Area sudeste	373.066	52	345.689	48		

Rango de los departamentos según porcentaje de participación de cada sector, en el total de poblac. activa de cada partido.-

Superficie(Km2)	Partidos	Sector					Otros Servicios	
		Primaria	Manufact.	Construcción electricidad	Comercio Bancos Seguros	Transporte Comunicac.		
6.685	1	Ayacucho	43	11	7	9	7	23
6.615	2	Asul	20	18	10	13	6	33
4.120	3	Balcarce	49	11	5	10	5	20
1.677	4	Gral. Alvarado	39	12	13	10	4	22
2.340	5	Gral. Guido	55	-	6	6	7	20
4.800	6	Gral. Lamadrid	45	8	6	9	7	25
3.312	7	Gral. Madariaga	35	10	11	11	5	28
1.460	8	Gral. Pueyrredón	8	23	13	16	6	35
3.780	9	González Cheves	38	11	7	11	6	26
5.285	10	Juárez	35	17	13	9	4	22
3.340	11	Leprida	42	10	9	10	5	24
5.000	12	Lobería	42	12	6	8	7	25
2.640	13	Maipú	25	10	13	11	9	32
3.116	14	Mar Chiquita	43	12	9	9	5	22
4.455	15	Mecochea	24	16	10	15	7	28
7.715	16	Olavarría	19	26	9	11	19	26
4.300	17	Rauch	44	9	5	9	4	29
3.004	18	San Cayetano	46	12	7	10	5	20
4.935	19	Tandil	23	23	7	12	7	27
4.172	20	Tapalqué	49	6	7	8	4	25
5.861	21	Tres Arroyos	25	21	8	14	6	26
2.875	22	Gral. Lavalle (Se ha llegado a evaluar en 12.000 habitantes)						
91.482		Total Area Sudeste	36	13	8	8	6	26

Partidos	TASAS DE				Tasas de variación media anual intercensal 1947/1960 por partido		Tasas de crecimiento anual (1947/60)		VIVIENDA	
	Natalidad	Mupcia lid.	Montañadad	Mortandad infantil	Partidos con saldo positivo	Partidos con saldo negativo	Urbana	Rural	N° de Viviendas	N° de Cuartos
	%	%	%	%	1960	1960			1960	1960
Ayacucho	20,0	6,6	8,2	53,3		-0,5		-1,5	4.953	16.467
Azai	17,4	7,3	9,0	44,6		0,5		-0,9	12.678	39.588
Balcance	17,8	5,3	7,1	65,2		1,4		0,6	9.626	27.419
Gral. Alvarado	18,3	6,6	8,0	33,0	2,4			-2,6	6.829	15.497
Gral. Guido	11,1	6,9	6,9	42,5		-1,5		-1,5	1.151	3.625
Gral. Lamadrid	18,4	7,2	8,0	54,3		-0,6		1,5	2.863	8.937
Gral. Madariaga	23,8	7,3	8,5	37,2		1,3		1,6	5.076	12.723
Gral. Pueyrredón	22,0	7,8	9,9	36,2	4,4			6,2	35.806	178.091
Gonzales Chaves	16,9	5,9	9,6	80,0		-0,3		-2,5	3.611	10.666
Juárez	19,2	6,2	8,2	53,0		0,6		-1,5	4.332	14.711
Laprida	24,6	7,8	7,4	49,0		-0,1		-1,4	2.270	7.057
Lobería	21,3	6,2	8,4	44,8		-0,2		-1,5	7.201	20.877
Maipú	18,5	7,9	9,5	42,3		-0,7		-3,0	2.373	6.874
Nor Chiquita	20,8	7,9	8,1	31,1		-0,2		-3,0	2.541	7.757
Necochea	22,6	8,2	10,7	30,3		1,0		-1,7	14.143	37.742
Olavarría	22,5	7,5	8,4	32,5		1,5		-2,0	15.207	50.060
Rauch	21,8	7,8	8,4	40,2		-0,5		-1,8	3.375	10.560
San Cayetano	17,3	6,4	6,4	21,2		-2,5		-5,0	2.740	9.834
Tandil	21,0	7,5	10,0	49,2		1,3		-1,3	17.266	55.574
Tapalqué	15,8	5,0	7,9	58,1		-1,0		-2,4	2.407	7.532
Tres Arroyos	20,6	8,0	10,6	38,4		0,8		0,8	13.841	44.938
Gral. Lavalle	27,0	7,8	4,7	57,0					3.812	-9.280
Total Area Sudeste	20,0	7,4	9,3	39,6					324.121	996.509
									1.630.973	4.976.565
									4.403.199	13.815.478

PLANILLA N° 29

Partidos	23	26 %	EDUCACION			27 %	22 h/a	19	20	25	24
	N° de cuartos y viviendas	Salubridad 1960	N° de inscriptos en			N° de habit. por vivienda 1960	Tasa de crecimiento natural (natalidad - mortandad) %	N° habitan-tes p/ autog. tor			
	año 1960	médicos	casos de hospít.	N° de curtos	N° de días	1960	1963	1963	1960	1960	
Ayacuchas	3,3		10,8			37,1	3,7	11,8	5,6	1,1	
Anul	3,1		10,0			50,0	3,7	8,4	6,3	1,2	
Balcaroo	2,9		5,8			41,6	3,8	10,7	6,0	1,3	
Oral. Aivarado	2,3						2,7	10,3	9,0	1,2	
Oral. Cuido	3,2		6,0				3,6	4,2	17,0	1,1	
Oral. Casadrid	3,1		27,2			25,2	4	10,4	8,3	1,3	
Oral. Madariaga	2,5		14,6			36,2	2,9	15,3	4,6	1,2	
Oral. Puyrredón	2,0		7,0			52,4	2,5	12,1	6,5	1,3	
Donálos Chaves	2,9		20,9			33,9	3,6	7,1	4,7	1,2	
Juáres	3,4		22,3			46,9	4,0	11,0	5,8	1,2	
Laprida	3,1		32,3			30,4	3,8	17,2	5,0	1,2	
Loberia	2,9		43,2			56,4	3,7	12,9	7,6	1,3	
Maipú	2,9		18,9			45,2	3,6	9,0	4,7	1,2	
Nar Chiquita	3,0						4,0	12,7	11,4	1,3	
Necochoa	2,7		10,2			52,4	3,1	11,9	5,1	1,2	
Olivarria	3,3		11,3			55,9	3,9	14,1	9,7	1,2	
Ranch	3,1		20,6			36,5	3,7	13,4	5,4	1,2	
San Cayetano	3,5		7,2			70,6	3,8	10,9	5,2	1,1	
Tandil	3,2		8,9			83,0	3,9	11,0	6,5	1,2	
Topalquá	3,0		24,4			40,5	3,8	7,9	10,0	1,2	
Tres Arroyos	3,3		10,5			44,7	3,6	10,0	3,6	1,1	
Oral. Luján	2,6			64	87	1.570	1,7	22,3	13,4		
Total Area Sudeste	2,7		6,5				3,2	10,7			

Asul	(80% población urbana)	9,0 por mil
Malpa	(70% " ")	9,5 " "
Tranilla	(72% " ")	10,0 " "
Tres Arroyos	(67% " ")	10,6 " "

esto permite afirmar lo dicho anteriormente.

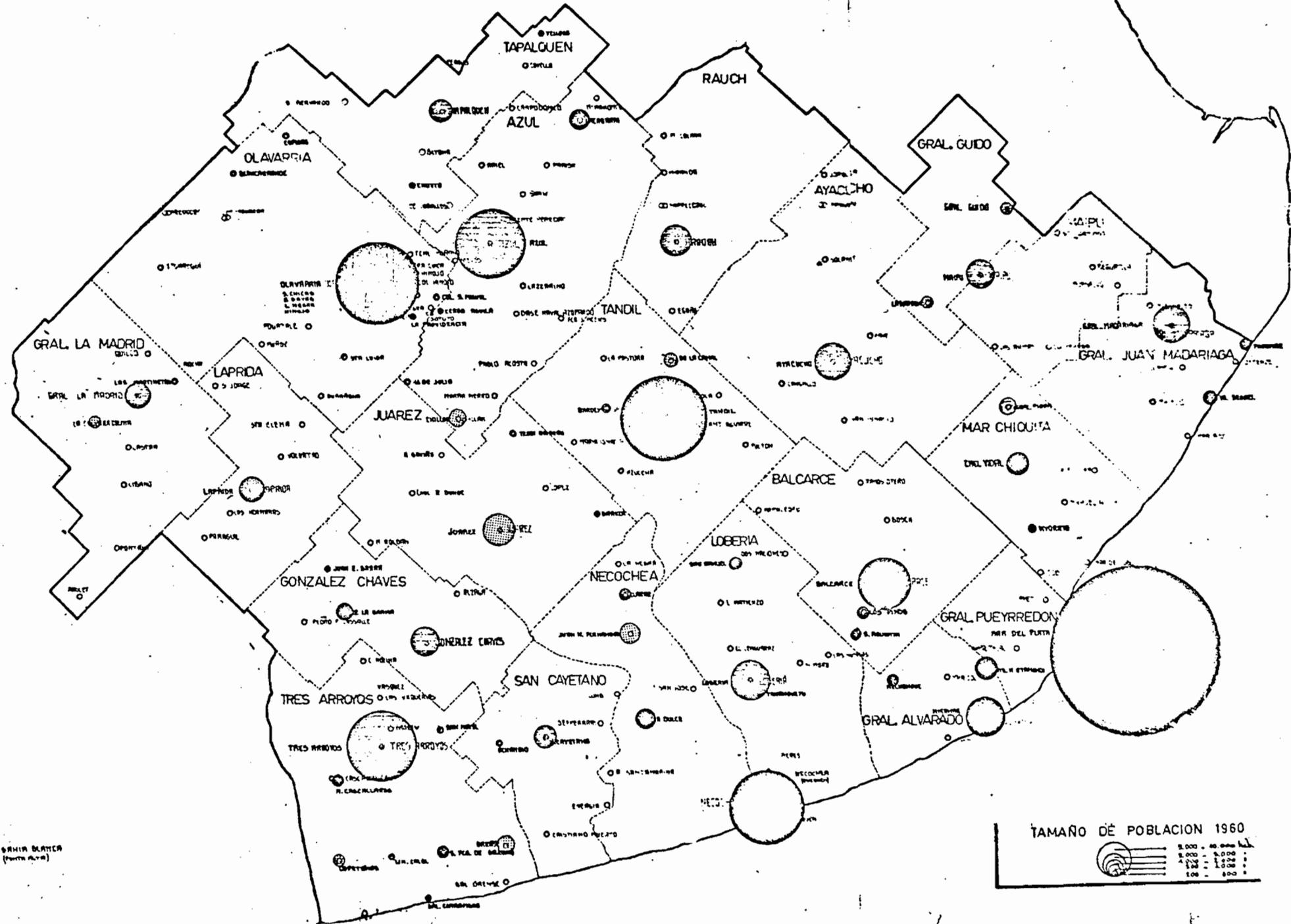
Mortalidad Infantil:

Se ha calculado teniendo en cuenta el número de niños muertos por cada mil nacidos vivos.

El valor más bajo se registra en el partido de San Cayetano, con el 21,2 por mil y el más elevado en González Chaves (30 por mil). La media aritmética resultante es del 39,6 por mil si bien, los datos del total del área sudeste no son comparables con el resto por tratarse de distintos años, no obstante ello podría decirse que el área en estudio se halla bien situada en respecto a la media correspondiente a la totalidad del país no era, en 1958, del 62,9 por mil. Asimismo su situación no es semejante con respecto a la de los países que muestran las más más bajas. Ejemplo: Suecia (17,4) y Australia (22,0 por mil).

De hecho existe una relación inversa entre la situación económica y la mortalidad infantil: en general los países más altamente industrializados tienen una tasa de mortalidad infantil baja. Es así que EE.UU., Canadá, la URSS., Japón, Argentina, Australia, Nueva Zelanda y la mayor parte de los países de Europa, muestran bajos valores. Con respecto a la forma de obtención de estos datos, resulta en este caso mucho más difícil que para el estudio de las tasas anteriores: en muchas regiones y países las informaciones obtenidas provienen de los datos de registro de nacimientos y no de los nacimientos mismos, con lo que dicha información se distorsiona considerablemente ya que en muchos países se incluyen en la información sobre natalidad o mortalidad.

FIGURA 218: TAMAÑO DE CENTROS Y JERARQUÍA URBANA EN LA REGIÓN (CEUR) :



TAMAÑO DE POBLACION 1960

	100 - 499
	500 - 999
	1,000 - 1,999
	2,000 - 4,999
	5,000 y más

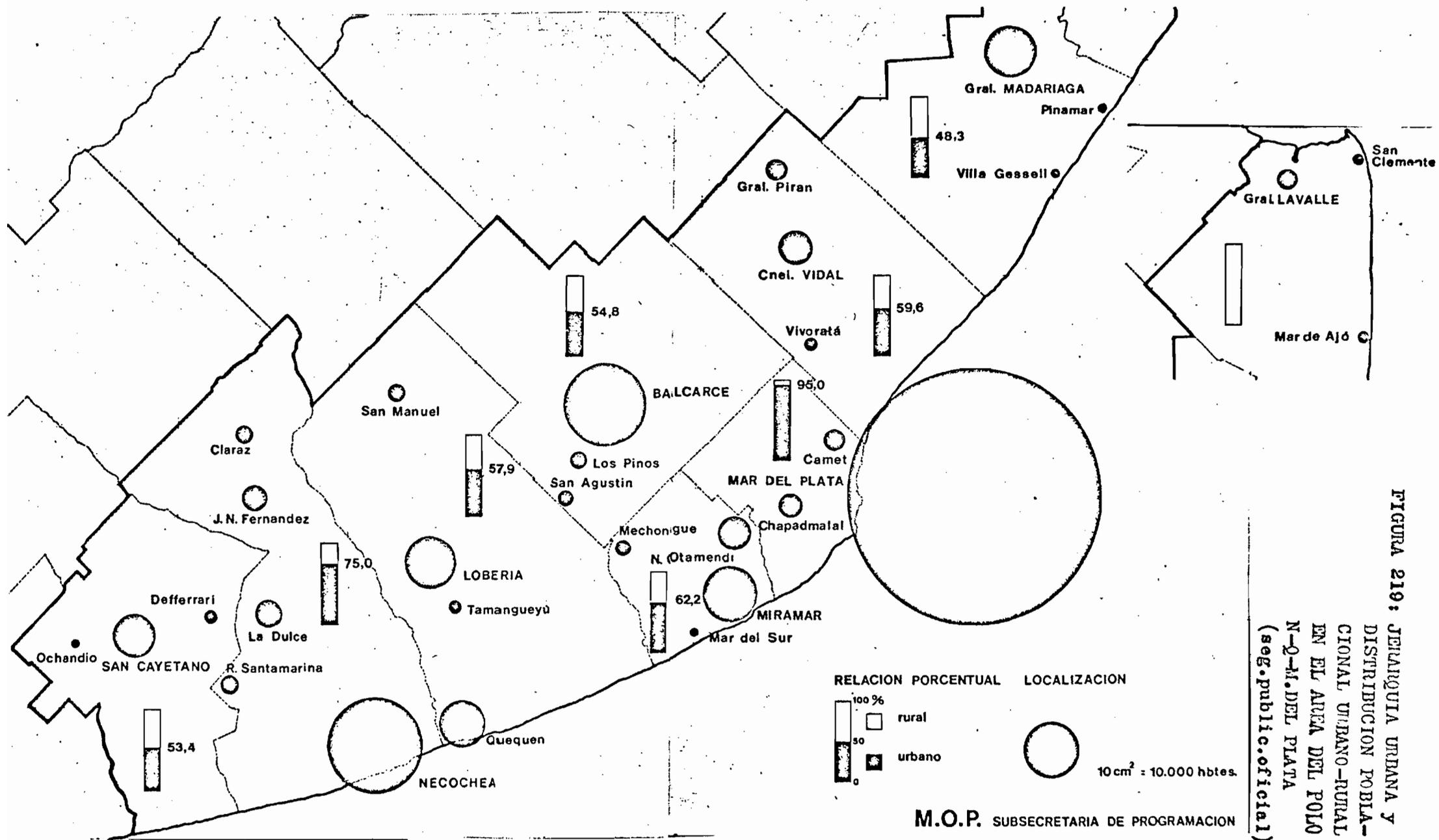


FIGURA 219: JERARQUÍA URBANA Y DISTRIBUCION POBLACIONAL URBANO-RURAL EN EL AREA DEL POLO N-2-H. DEL PLATA (seg. public. oficial)

Tasas de Mupcialidad:

Dichas tasas se distribuyen en forma bastante pareja en los los partidos ya que oscilan entre el 5 por mil (para Tapal) y el valor máximo registrado en Necochea que es de 8,2 por . Los bajos valores también inciden en el decaimiento del rit incremental de la población.

Tasas de Crecimiento Natural:

Calculadas como diferencia entre las Tasas de Natalidad y Mortalidad General. La tasa más alta de incremento natural se presenta en el partido de Gral.Lavalle con el 22,3 por mil, siendo la media de 10,7 por mil. El valor más bajo aparece en Gral. Guido.

A continuación, cuadros estadísticos y mapas, corroborarlo expuesto.

ESTRUCTURA OCUPACIONAL:

Con respecto a la población económicamente activa no han sido conseguidos los datos correspondientes por partido, pero se sabe que representa el 41% del total de la población del país y se distribuye en un intervalo que oscila entre 36% para Parí y el 45% correspondiente al partido de Juarez. Tal como se ve, dicha distribución teniendo en cuenta los extremos mencionados resulta bastante pareja.

Son varios los partidos que desarrollan fundamentalmente actividades primarias. Entre ellos: Gral.Guido, Balcarce, Tapalco, San Cayetano, Gral.Lamadrid, Rauch, Ayacucho, Mar Chiquita, Laprida. En Gral. se da esta situación en aquellos partidos en que, como los citados, es de escasa importancia su centro urbano.

El sector terciario tiene por su parte, significativa participación. Y dentro del mismo se destacan las actividades comer-

29 ciales, bancarias y de seguros. Los partidos que poseen mayor cantidad de población activa ocupada en actividades terciarias son los siguientes: Gral. Pueyrredón, Olavarría, Azul, Maipú, Necochea, Tandil, Tres Arroyos, Gral. Madariaga, Gonzalez Chaves.

El sector manufacturero es de manifiesta menor importancia relativa. La mayor concentración de personal ocupado en tareas de tipo manufactureras, se da en los partidos que poseen los centros urbanos más importantes. Ej: Gral. Pueyrredón, Olavarría, Juárez, Tres Arroyos, Azul, Necochea.

Según datos correspondientes al año 1960, recopilados, por el CEUR, la población económicamente activa de la región (excluido Gral. Levalle), alcanzaba a 291.545, o sea aproximadamente el 40% de la población total. Se distribuía así:

a) Actividades primarias:

agropecuarias	66.427	22,8%	
pesca	1.941	0,7	
minas y canteras	2.082	<u>0,7</u>	24,2%

b) Actividades secundarias:

alimentos y bebidas	8.779	3	
textiles	10.123	3,5	
cemento	6.157	2,1	
metalurgia	18.347	6,3	
construcciones	25.209	8,5	
diversos	13.555	<u>4,8</u>	28,2%

c) Actividades terciarias:

comercio	33.997	11,7	
banca, finanzas, segur.	2.955	1	
transporte y comunic.	18.499	6,3	
servic. gubernamentales	10.229	3,5	
servicios diversos	76.245	<u>25,1</u>	<u>47,6%</u>

100

EQUIPAMIENTO SOCIALVIVIENDA:

La información obtenida corresponde al año 1960. Si se estima la cantidad de habitantes por cuarto se ve que ésta oscila entre 1,3 y 1,1 lo que indicaría que la situación en este sentido es bastante favorable. De todas maneras y tal como lo señala el informe de CEUR no se posee información concerniente al estado de dicha vivienda, de modo tal que no pueden extraerse conclusiones definitivas a este respecto.

El siguiente cuadro ordena los partidos de acuerdo a la dinámica de crecimiento de la construcción sobre la base de un índice que relaciona la superficie cubierta en m². entre 1961 y 1965 a la población urbana de cada partido en 1960.

CUADRO N° 30

Partidos Ordenados según índice de superficie cubierta (en m².) Solicitada y Número de Certificados Finales de Obra en el período 1961/65 por habitante urbano en 1960.

Orden	Partido	Permisos m ² /hab.	Certificados Finales de Obra
1	Mar Chiquita	14,5	3,7
2	Gral. Madariaga	12,3	4,9
3	Gral. Alvarado	12,2	2,6
4	Necochea	8,5	2,0
5	Gral. Pueyrredón	7,4	6,7
6	Gonzalez Chaves	6,2	3,3
7	Olavarría	5,8	3,0
8	Lobería	5,5	0,1
9	Azul	4,6	0,7
10	Rauch	4,5	2,2
11	Tres Arroyos	4,0	0,8
12	Balcarce	3,7	0,8
13	Tandil	3,5	2,2

Cuadro N° 3 (continuación)

14	Laprida	2,8	1,1
15	Juarez	2,7	1,1
16	Ayacucho	2,6	1,2
17	San Cayetano	2,4	1,1
18	Maipú	2,2	0,7
19	Tapalqué	1,7	0,03
20	Gral. Lamadrid	0,8	0,8
21	Gral. Guido	0,3	0,3

Fuente: Boletín Mensual de Estadística. Dirección Nacional de Estadística y Censos.

Las cifras de 1966 fueron las siguientes (Fuente, Boletín Estadística Pcia. Bs. As. 1968).

CUADRO N° 31

Partidos	permisos acord. 1966		permisos acord. 1967	
	cantidad	miles m ² .	cantidad	miles m ² .
Ayacucho	86	7,5	63	4,5
Azul	391	29,5	753	34,9
Balcarce	229	15,4	696	78,3
G. Alvarado	241	48,3	212	27,5
G. Guido	-	-	1	-
G. Lamadrid	12	1	43	3,8
G. Lavalle	540	38,8	1.129	99,2
G. Madariaga	399	39,1	744	66,8
G. Pueyrredón	2.546	295,3	2.141	286
Gonz. Chaves	150	16,8	74	6,8
Juárez	60	5,9	91	6
Laprida	54	3	42	3,4
Lobería	264	23,4	323	26,3
Maipú	75	4,8	140	8,6
M. Chiquita	24	1,8	39	2,8
Necochea	751	68,8	518	45,6
Olavarría	879	66	547	38,6
Rauch	38	3,2	87	6,6
S. Cayetano	44	3,2	43	3,2
Tandil	574	55,8	803	79,4
Tapalqué	52	2,7	9	0,5
Tres Arroyos	373	24,9	421	26,9

Cuadro N° 31 (continuación)

Partidos	Certif. Finales 66		Certif. Finales 1967	
	Cantidad	Miles m2.	Cantidad	Miles m2.
Ayacucho	40	4,9	105	11
Azul	161	13,7	206	12,3
Balcarce	87	7,2	142	7,9
G. Alvarado	81	8,9	149	19,4
Gral. Guido	-	-	-	-
Gral. Lamadrid	1	-	17	1,4
Gral. Lavalle	60	5	68	4,7
Gral. Madariaga	110	9,8	70	7,7
Gral. Pueyrredón	2.179	297,9	1.416	167
Gonz. Chaves	128	8,5	131	10,9
Juárez	30	2,4	19	1,3
Laprida	40	2	41	1,9
Lobería	-	-	-	-
Maipú	32	1,5	13	0,9
Mar Chiquita	20	1,5	21	2
Necochea	181	10,7	240	20,9
Olavarría	434	30	620	40,1
Rauch	33	1,9	82	6,5
San Cayetano	54	4,4	39	3
Tandil	380	30,6	546	39,3
Tapalqué	21	1,2	27	1,4
Tres Arroyos	130	8,9	134	9,4

Cuadro N° 32

Relación de los certificados finales 1967 con la población por partido.

Partidos	Miles m2. cert. fin. 67	Población (datos 60) (Miles hab.)	m2. por habitante urbano
Ayacucho	11	10,0	1,1
Azul	12,3	37,7	0,3
Balcarce	7,9	20,3	0,3
Gral. Alvarado	19,4	16,0(1)	1,2
Gral. Guido	0,0	1,0	0,0
Gral. Lamadrid	1,4	4,2	0,3
Gral. Lavalle	4,7	10,0(1)	0,4
Gral. Madariaga	7,7	8,2	0,9
Gral. Pueyrredón	167	370,0(1)	0,5
Gonz. Chaves	10,9	6,7	1,1
Juárez	1,3	6,1	0,2
Laprida	1,9	4,1	0,4
Lobería	0,0	14,0	0,0
Maipú	0,9	5,9	0,1

//

Cuadro N° 32 (continuación)

Mar Chiquita	2	3,2	0,6
Necochea	20,9	35,3	0,6
Olavarría	40,1	41,6	0,9
Rauch	6,5	6,1	1,1
San Cayetano	3	5,6	0,5
Tandil	39,3	48,6	0,8
Tapalqué	1,4	3,7	0,3
Tres Arroyos	9,4	33,3	0,3

(1) Estimaciones extraoficiales, año 1968.

Se aprecia que la mayor marca corresponde, en valores relativos, a Miramar (centro veraniego en expansión). González Chaves, Ayacucho y Rauch le siguen, en lo que sólo parece ser un incremento coyuntural, probablemente en parte como "mantenimiento". Olavarría y Tandil, a continuación, exhiben posibilidades que nacen de la existencia de una auténtica estructura industrial (al menos, para la zona). Seguidamente vuelven a notarse los centros turísticos: Gral. Madariaga, Necochea, Mar Chiquita, Mar del Plata.

En materia de superficie construida y su relación con la población local, el siguiente cuadro ilustra sobre la importancia que reviste el equipamiento de la costa turística: (Fuente: CEUR, UCIP, en todos los cuadros siguientes).

CUADRO N° 33

Superficie construida por habitante (promedio anual del período 1960/65).

Ciudad	Permisos en m ² .	Certif. finales m ² .	Población	m ² . por habitante	
				perm.	Certif.
Mar del Plata	277.000	282.000	215.000	1,28	<u>1,31</u>
Rosario	546.000	453.000	630.000	0,86	0,72
Miramar	27.300	6.100	9.500	<u>2,87</u>	0,63
Olavarría	47.800	24.500	40.000	1,19	0,61
Capital Fed.	2.118.000	1.448.000	3.100.000	0,68	0,48
Necochea	61.000	13.000	32.000	1,91	0,44

La evolución de la superficie construida en la zona costera fué (en dicho período).

CUADRO N° 34
(Certificados finales, en m2)

Ciudad	1960	1961	1962	1963	1964	1965
M. del Plata	207.200	154.600	153.100	300.000	443.000	266.600(1)
Miramar	6.600	11.800	7.200	2.200	3.900	5.700
Necochea	5.300	10.500	15.000	12.100	13.900	22.200

(1) En 1969, continuando una tendencia de alcascasi ininterrumpidas, se emitieron certificados finales de obras por 330.000 m2., en M. del Plata.

Según datos de la Municipalidad de Mar del Plata, los certificados finales de 1967 ascendieron a 147.128 m2. (valor mín. 805.573.600) y en el primer semestre 1968 a 82.481 m2. de superficie cubierta (valor mín 425.616.421.-).

A su vez, las estadísticas anteriormente transcriptas nos refieren, a 1960, la siguiente situación en la región, la provincia y el país:

CUADRO N° 35

R u b r o s	Región SF.	Pcia. Bs. As.	Rep. Arg.
N° de viviendas	224.121	1.630.973	4.403.199
N° de cuartos	596.509	4.976.565	13.815.478

Tales cifras indicaban un promedio de 3,2 habitantes por vivienda en la región, y aproximadamente 1,4 en la Provincia y 4,5 en el país, lo que implicaba, para la zona, mejor posición que la tasa promedio nacional, y, por lo tanto, un exiguo déficit de viviendas. Inclusive, cabe notar que el sobre-equipamiento de Mar del Plata en dicha materia, provocaba un superávit de oferta en la misma.

SALUBRIDAD:

La media del área sudeste en materia de camas por cada 1.000 habitantes, como permite verificar la estadística expuesta, es de 6,5, mayor que la provincial (4,4) y aún que la nacional (6,0). Tal excelente tasa en materia de sanidad humana no se equi

35. libra con el infra-equipamiento sanitario ambiental, como veremos enseguida.

Además, si bien Mar del Plata, por ejemplo, se encuentra magníficamente equipada en materia de policlínicos y hospitales, su dimensión de servicios unitarios se halla en el umbral inferior de la escala (algo parecido le ocurre en materia de enseñanza: aquí y allá hay menos camas y menos aulas, por hospital ó escuela, del promedio general o de la dimensión normal en otros partidos).

La estadística que sigue ha sido tomada de la publicación oficial sobre el polo Necochea-Quequén-Mar del Plata, y al menos nos suministra datos completos sobre parte de la región considerada:

CUADRO N° 36

(cifras de 1967)

Partido	Población	Camas	%	Camas por 1000 hab.	Médicos p/ 1000 hab.
Balcarce	42.991	131	5,6	3	0,8
Gral. Alvarado	22.516	87	3,8	3,8	0,6
Gral. Lavalle	11.431	61	2,6	5,3	0,9
Gral. Madariaga	18.308	121	5,2	6,6	1,2
Gral. Pueyrredón	281.067	1176	51	4	2,6
Lobería	30.881	225	9,8	7,3	0,5
Mar Chiquita	10.987	104	4,5	9,5	0,9
Necochea	49.320	360	16,6	7,3	1,6
San Cayetano	11.720	44	1,9	3,7	0,3
Total del Area(polo)	479.183	2.309	100	4,8	1,9
Pcia. BA.	8.327.489	47.251	100	5,7	1,6
% de Pcia.	5,7%	4,9%			
	=====				

CUADRO Nº 37

El equipamiento sanitario en la zona, cifras de 1960
(CFUR) era de:

Partido	Cantidad de Centros Hospitalarios	Ubicación
Balcarce	23	Balcarce
Gral. Alvarado	12	Miramar
Gral. Lavalle	11	Gral. Lavalle(3); M. Ajó(3) San Clem.(2); Sta. Teresita(2); M. del Tuyú(1)
Gral. Madariaga	11	Gral. Madariaga
Gral. Pueyrredón	21	Mar del Plata
Lobería	1	Lobería
Mar Chiquita	2	Cnel. Vidal
Necochea	16	Necochea, Quequén
San Cayetano	20	S. Cayetano
Laprida	3	Laprida
Gral. Lamadrid	4	Gral. Lamadrid
Tapalqué	5	Tapalqué
Juárez	6	Juárez
Rauch	7	Rauch
González Chaves	8	G. Chaves
Azul	45	Azul(17); Cacharí(9); Chillar(19)
Maipú	10	Maipú
Olavarría	13	Olavarría
Ayacucho	14	Ayacucho
Tres Arroyos	15	Tres Arroyos
Tandil	18	Tandil
Gral. Guido	22	Gral. Guido

Además, hay centros menores en: Necochea (Claraz y La Dulce), Tandil (N. Ignacia), Tres Arroyos (Creuse), Mar Chiquita (Gral. Pirán), G. Chaves (De la Garza), Gral. Lamadrid (La Colina), G. Madariaga (Pinamar y V. Gessell), Juárez (Barker), Balcarce (J. Agustín), Maipú (S. Domingo), Tapalqué (Crotto), Lobería (Santamarina) y San Cayetano (Deferrari).

EDUCACION:

La estadística ya expuesta se refiere solamente a los alumnos de enseñanza media, relacionando el número de los matriculados con la población, a razón del tanto por mil sobre la misma. El índice más alto lo ostenta Tandil (83 por mil), siguiéndole San Cayetano (70,6); Lobería (56,4); Olavarría (55,5); Necochea y Gral. Pueyrredón (52,4).

El índice reflejaría más verazmente la realidad si se hubiese considerado la población solamente en edad escolar (14-18 años) y no el total, pero esto no fué posible por carecerse de datos concisos al respecto.

Con respecto a la enseñanza de tipo especial, los niveles más altos corresponden a Tandil (especialmente escuelas técnico-profesionales), San Cayetano, Tapalqué y Olavarría. Hay escuelas de enseñanza Agraria en Tandil (73 alumnos) y Olavarría (22 alumnos); de enseñanza asistencial en Tandil, Mar del Plata y Ayacucho; y artísticos en Tandil, Olavarría, Mar del Plata, Necochea y Ayacucho. CEUR.

Mar del Plata y Balcarce son los dos partidos de la zona que cuentan con establecimientos de enseñanza universitaria. En el 1º funcionan 2 universidades (Provincial y Católica) que abarcan distintas especialidades, mientras que en Balcarce funciona la Escuela de Agronomía.

Respecto de enseñanza primaria, la publicación ya alludida, sobre el Polo Necochea-Quequén-Mar del Plata, a su vez, proporciona las siguientes estadísticas, referidas a 1967:

CUADRO N° 38

Partidos	Matrícula total primaria		Tasa de matric. s/población del partido
	N°	% del área	
Balcarce	5.116	9,4	11,9
Gral. Alv.	2.882	5,2	12,5
Gral. Pueyrredón	33.166	60,5	11,8
Lobería	3.922	7,2	12,1
Mar Chiquita	1.714	3,1	13,3
Necochea	6.609	12,1	12,4
San Cayetano	1.395	2,5	12,7
Area	54.804	100	12,4
Pcia.	1.032.486	100	12,4
% Area Pcia.		5,3	

Partidos	Cantidad de Escuelas N°	% área	(Provinciales)	
			Aulas Cant. de alumnos por aulas y d.)	Docentes)
Balcarce	39	17,5	29	18
Gral. Alv.	15	7,2	33	18
Gral. Pueyrredón	51	22,9	49	24
Lobería	39	17,5	25	17
Mar Chiquita	26	11,6	23	14
Necochea	35	15,7	36	18
San Cayetano	16	7,7	16	17
Area	222	100	39	20
Pcia.	3.763	100	47,1	20,3
% Area Pcia.			5,9	

En la estadística hay omisiones, como la de Gral. Lavalle: 10 establecimientos escolares primarios, con 1.392 alumnos y 65 maestros (63 son mujeres), en tanto que posee 2 escuelas medias, con 137 alumnos y 29 profesores

(1) Se hace notar en el cuadro el déficit de aulas de Mar del Plata, y además, la aparente deserción escolar de parte de su población. Estadísticas de la Municipalidad de Gral. Pueyrredón, nos informan acerca de cifras -un poco antiguas ya- de 1965 en Mar del Plata: 31.479 alumnos primarios, con 1.483 maestros; así como del número de matriculados en 1967 en la enseñanza media: 9.724 alumnos.

El Gobierno Provincial anunció inversiones en equipamiento escolar, para el quinquenio 1970/74, por valor de m\$n. 10.000 millones. Informaciones emanadas de la autoridad provincial encargada de la enseñanza elemental, calculan, no obstante, que para atender suficientemente las necesidades provinciales en la materia, haría falta invertir, ya, no menos de m\$n 40.000 millones. La zona es el 30% de tal problema, por lo cual las conclusiones huelgan (en punto a alfabetismo, el índice nacional es de 6,7% de analfabetos, y el provincial de 5,3%).

SANEAMIENTO AMBIENTAL:

En el caso del polo Necochea-Quequén-Mar del Plata, el déficit en materia de desagües cloacales alcanza al 86%, y en agua potable el 68% (cifras oficiales, excluyendo Mar del Plata, atendida por OSN, y que también exhibe rotundos déficits (-del 80,4% en los suministros de OSN-). Las estadísticas aludidas informan:

CUADRO Nº 39
(Datos 1967. El programa de obras se narra al hablar más adelante, de la infraestructura de la región).

a) Agua potable:

Partidos	Familias	Conexiones	Déficit	% déf. s/ conex.	% déficit luego de las obras progra madas
Gral. Lavalle	1.798	--	1.798	100	100
Gral. Madariaga	2.675	--	2.675	100	100
Mar Chiquita	1.839	--	1.839	100	100
Gral. Pueyrredón	80.913	(sin dat)	(sin dat)	80,4	80,4
Balcarce	6.869	2.741	4.128	60,1	60,1
Gral. Alvarado	4.106	1.899	2.207	53,8	53,8
Lobería	5.080	--	5.080	100	57,5(1)
Necochea	10.660	6.520	4.140	38,8	38,8
San Cayetano	1.835	--	1.835	100	100

La magnitud de estas cifras nos exime de mayores comentarios.
(1) En ejecución, 2.161 conexiones en Lobería.

CUADRO Nº 40

b) Desagües cloacales:

Partidos	Familias	Conexio- nes	Conex.en ejecu- ción	Déficit	
				Actual	Luego obras
Gral.Lavalle	1.798	--	--	100	100
Gral.Madariaga	2.675	--	1.200	100	55
Mar Chiquita.	1.839	--	--	100	100
Gral.Pueyrredón	80.913	(s/datos)	(s/datos)	80,4	80,4
Baicarce	6.869	2.026	--	70,5	70,5
Gral.Alvarado	4.106	1.194	--	71	71
Lobería	5.080	--	1.265	100	75
Necochea	10.660	1.569	--	85	85
San Cayetano	1.835	--	--	100	100

Cifras de OSW elaboradas por CEUR amplia la información a toda la región que consideramos en este trabajo, y, si bien son del año 1965, no se manifiestan modificaciones fundamentales en las mismas, que revelan el tremendo infra-equipamiento de la región en materia de sanidad ambiental y provisión de servicios primordiales para la salud.

CUADRO Nº 41

Población Servida con Agua Corriente y Cloacas en el Area, y en el País. (Datos al 31/12/65) (1)%

Area Geográfica	POBLACION SERVIDA			
	Agua corriente	Cloacas		
Nº habit.	% sobre poblac. urbana	Nº habit.	% sobre poblac. urbana	
País	11.356.000	69,92	5.310.000	32,78
Area Sudeste	394.319	66,61	192.851	32,58

(1) Estimaciones Obras Sanitarias de la Nación. C.E.U.R.

CUADRO Nº 42

Características de Servicios de Saneamiento Ambiental en las Localidades Servidas del Área Sudeste, 1966

Nombre del Centro	Prestatario	p.serv. p.urb. mil	Agua Corriente		Fuente aprovi sionamiento	Capac.dep. miles m3.
			long. red(km)	Edad (años)		
Ayacucho	O. S. N.	90,5	28,6	x	8 poz. semisurg. (1)	Reserv. 10 distrib. 1
Azul	O. S. N.	64,1	62,8	x	10 p. semisurg.	0,5
Balcarce	D. O. S. P. B. A.	48,0	41,6	7	Pozos	
General Guido	O. S. N.	67,0	5,8	x	Acueducto(1)	1,6
Gonzalez Chaves	O. S. N.	98,1	25,9	x	5 semisurg.	0,25
Juárez	Municipalidad	24,0	x	x	x	x
Maipú	O. S. N.	90,0	20,6	x	(1)	5,5 2 depósitos
Mar del Plata	O. S. N.	99,4(2)	514,1	x	92 pozos	14,95
Miramar	D. O. S. P. B. A.	62,6	36,2	12	pozos	x
Necochea	D. O. S. P. B. A.	63,5	47,3	34	pozos	x
EN CONSTRUCCION						
Tandil	O. S. N.	55,7	79,5	x	10 pozos	1,4
Tres Arroyos	D. O. S. P. B. A.	51,3	104,0	7	pozos	x

FUENTE: Dirección de Estadística. O. S. N. Dirección de Obras Sanitarias de la Pcia. de Buenos Aires.

(1) Suministran agua a las localidades de Fair, Labardén, Maipú, Gral. Guido, Farravicini, y Dolores, a través de un acueducto de 142 kilómetros

(2) No corresponde a la población estable.

(x) No se posee información.

Cuadro N° 42 (Continuación)

Características de Servicios de Saneamiento Ambiental en las Localidades servidas del Area Sudeste. 1966

Nombre del Centro	Prestatario	P.serv. F.urb. mil	Long. red(km)	Cloacas		Cuerpo Receptor
				Edad (años)	Tipo de tratamiento.	
Ayacucho	O. S. N.	—	—	—	—	—
Azul	O. S. N.	7,5	40,8	x	x	x
Balcarce	D. O. S. P. B. A.		EN CONSTRUCCION			
General Guido	O. S. N.	—	—	—	—	—
González Chaves	O. S. N.	—	—	—	—	—
Juárez	Municipalidad	—	—	—	—	—
Maipú	O. S. N.	—	—	—	—	—
Mar del Plata	O. S. N.	67,9(2)	312,0	x	x	x
Miramar	D. O. S. P. B. A.	39,3	45,5	10	Separ. sólido p. rejilla	al mar
Necochea	D. O. S. P. B. A.	17,1	78,0	18	Separ. sólido p/rejilla	al mar
Olavarría			EN CONSTRUCCION			
Tandil	O. S. N.	16,6	107,7	x	x	x
Tres Arroyos	D. O. S. P. B. A.	6,9	42,7	1	Plant. Tratamiento Proceso físico y biológico	3er. brazo Arr. Tres Arroyos

(1) Suministran agua a las localidades de Fair, Labardén, Maipú, Gral. Guido, Paravicini, y Dolores, a través de un acueducto de 142 kilómetros.

(2) No corresponde a la población estable.

(x) No se posee información.

ESTRUCTURA ECONOMICA DE LA REGION (EL PRODUCTO BRUTO REGIONAL).

CUADRO N° 43

P.B.I. al costo corriente de factores, en millones
m\$n, año 1966.

Partido	Total	Primarios	Secundarios
Ayacucho	4.215	2.797	244
Azul	8.107	3.336	1.222
Balcarce	8.992	6.129	271
Gral. Alvarado	5.070	3.058	510
Gral. Guido	998	762	16
Gral. Lamadrid	3.238	2.487	43
Gral. Lavalle	1.871	667	535
Gral. Madariaga	2.866	1.254	414
Gral. Pueyrredón	41.402	7.694	10.278
Gonzalez Chaves	2.766	1.497	205
Juárez	7.851	2.880	2.596
Laprida	2.256	1.561	65
Lobería	6.473	4.311	385
Maipú	1.504	777	70
Mar Chiquita	2.649	1.400	538
Necochea	9.572	2.568	1.502
Olavarría	19.152	5.335	6.728
Rauch	2.451	1.566	53
San Cayetano	2.686	1.780	261
Tandil	13.919	3.937	3.745
Tapalqué	2.242	1.687	45
Tres Arroyos	9.291	3.880	1.266
REGION	159.571	61.363	30.992
Pcia.	1.272.246	207.320	619.248

Partido	Terciarios	Población	PBI/hab. (miles m\$n)
Ayacucho	174	19.855	212
Azul	3.549	49.702	163
Balcarce	2.592	39.656	227
Gral. Alvarado	1.502	20.327	249
Gral. Guido	220	4.255	234
Gral. Lamadrid	708	12.237	265
Gral. Lavalle	669	7.449	251
Gral. Madariaga	1.198	16.284	176
Gral. Pueyrredón	23.430	243.794	170
Gonzalez Chaves	1.064	13.555	204
Juárez	2.375	18.099	434
Laprida	630	9.440	239

Cuadro 43 (continuación)

Lobería	1.777	29.040	223
Maipú	657	9.142	165
Mar Chiquita	711	11.052	240
Necochea	5.502	47.653	201
Olavarría	7.089	64.575	297
Rauch	832	13.991	175
San Cayetano	645	11.254	239
Tandil	6.237	73.097	190
Tapalqué	510	10.034	223
Tres Arroyos	4.145	52.675	176
REGION	67.216	777.366(1)	205
Pcia.	445.678	7.273.190	175

(1) Datos del Boletín Estadístico de la Pcia. Bs.As., 2° trim., 1968. Nuestras propias cifras de población, transcriptas en el acápite demográfico, corresponden a 1968, de ahí su mayor cuantía. Además, en unas y en otras, el cuántum adjudicado a algunos Partidos no coincide con versiones oficiales s/la real dimensión del mismo, caso de General Pueyrredón, o incluso de General Lavalle.

La composición del producto permite verificar la importancia de los sectores primarios y terciario de la región, que predominan sobre el secundario, dada la escasa industrialización de la misma. General Pueyrredón es el partido de mayor magnitud de producto (casi el 30% de la región), y asimismo de mayor valor absoluto de ingreso industrial (un tercio de la región). No obstante, su producto por habitante es sumamente reducido en relación a la de casi todos los demás partidos del área (sólo Azul está por debajo). Ello se explica si tenemos en cuenta que se trata de un área totalmente integrada, más diversificada que las demás, donde la alta cifra de población de menores recursos empleada en sectores secundarios y terciarios, requiere consumos que rebajan el nivel de la exportación del Partido. Otros partidos, de alta producción agropecuaria (o minera, caso de Juárez y Olavarría) mantienen mayores índices de producto, pero esto no debe llamarnos a engaño: la mayor parte de los ingresos revierten fuera del área, a manos de los propietarios de esas es-

tancias, canteras o fábricas, o, si permanecen en la región, lo son en forma de inversiones físicas (compradas al exterior, salvo las obras civiles). Es decir, lo que nos falta, y sería decisivo para una comprensión cabal de la estructura económica de la región, es el módulo distributivo de dicho producto regional.

Así se explica que una sola gran fábrica de cemento, y algunas felices explotaciones agropecuarias, permitan a Juárez hallarse al tope de la estadística, con un producto por habitante de 434.000 m³n. De todos modos, el área mantiene una cifra promedio incluso mayor a la de la propia Provincia, señal de su riqueza relativa en la misma.

El gráfico siguiente, tomado de la publicación provincial sobre el polo Necochea-Quequén-Mar del Plata, ilustra sobre la exigua importancia de la mayoría de los partidos de la región costera, frente a la magnitud de los ejes de la misma (Los valores corresponden a 1966, pero la cifra provincial excluye los partidos del Gran Bs.As.).

En líneas generales, el crecimiento de la región es lento (pese a estar favorecida por el Turismo), particularmente en las épocas coyunturalmente flojas de los granos, las carnes y la producción pesquera. Crece menos que el país, lo que se explica por su relativa carencia de sectores dinámicos -industriales- que son los que impulsan el desarrollo nacional.

EL SECTOR AGROPECUARIO:

1. Panorama agropecuario a nivel nacional:

El campo argentino está estancado. En el último cuarto de siglo no se produjeron avances en su dimensión productiva. La crisis es general, y afecta por igual a la pampa húmeda y a las regiones marginales. El aumento de población, unido al estancamiento en los rendimientos promedio, ha modificado una relación trascendental, tornando dinámica a la variable: consu-

(1) Sin el Gran Buenos Aires

MAGNITUD Y ESTRUCTURA DEL P. B.I. - 1966

PROVINCIA (1) - 639.583 (en millones de pesos)

REGION - 81.582 (en millones de pesos)

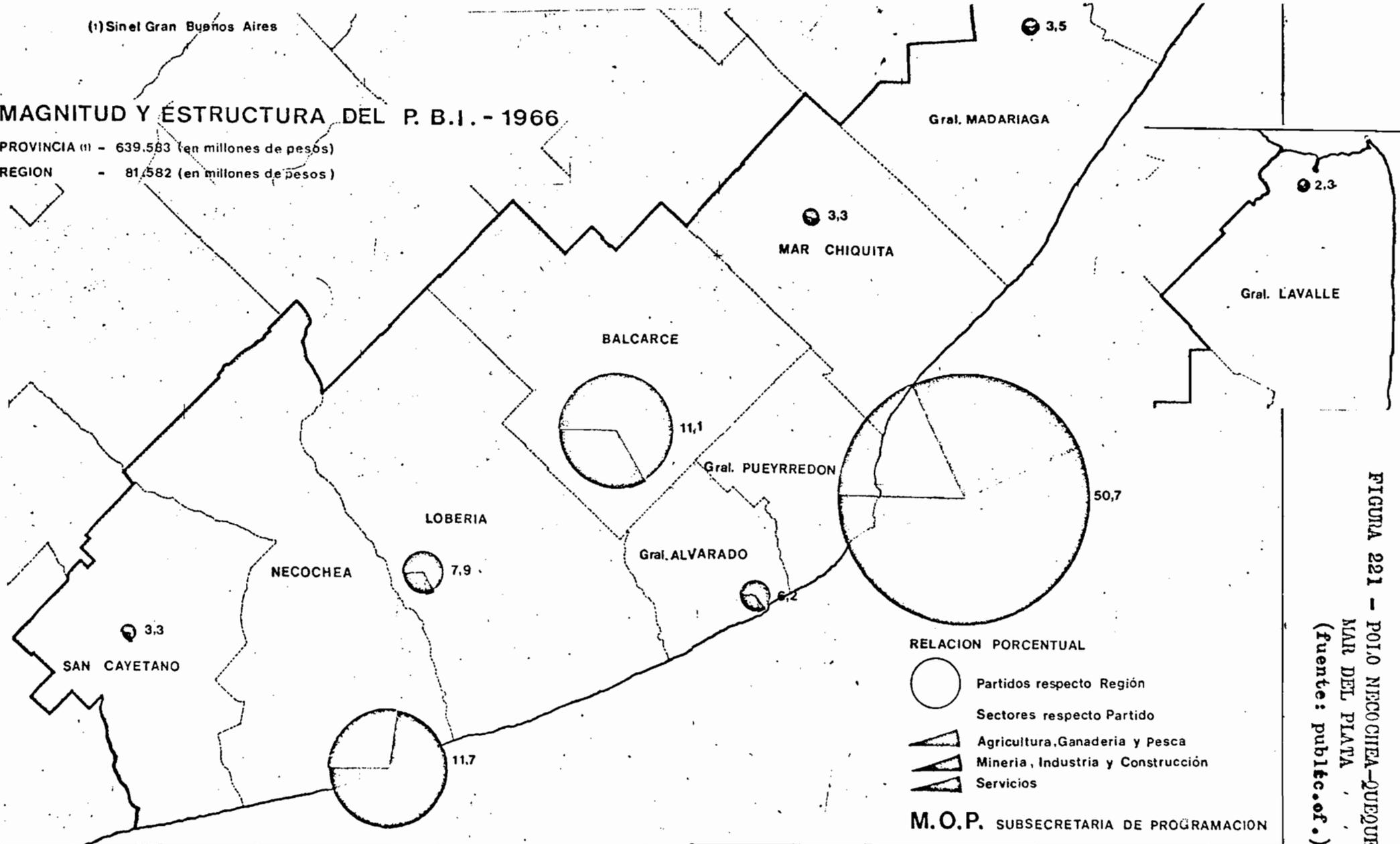


FIGURA 221 - POLO NECOCHEA-QUEQUEN-
MAR DEL PLATA
(Fuente: public.or.)

no interno (particularmente en el caso de las carnes), que arrebató tal condición a la referida al sector externo. Hoy se consumen en el país el 80% de la producción agropecuaria, pese a lo cual, ésta participa aún en más del 90% de las exportaciones nacionales.

La magnitud del retroceso la dan las siguientes cifras: hacia 1930 se cosechaba trigo a razón de 590 kg. anuales por habitante, hoy sólo 332. Maíz 700 kg. anuales, hoy 297. Lino 170 kg. anuales, hoy 17. Carnes: la producción por habitante era hacia 1930 de 123 kg., hoy de 115 kg. anuales. Las exportaciones oscilaban en u\$s 175 por habitante, hoy apenas trepan a u\$s 61 por habitante y por año. En 1931 la Argentina participaba del 3,2% del comercio mundial, en 1968 apenas del 0,7%.

Varios factores concurren a sostener esta situación de estancamiento: precios no remunerativos de la producción, retenciones a la exportación (impuestos!), política tributaria de neto corte "percepcionista" que perturba el acondicionamiento del sector agrario (se han eliminado las exgravaciones fiscales por inversiones reproductivas, y el impuesto al valor potencial de la tierra despierta unánime queja. Es más, una herramienta que aparentemente tendería a la nivelación de ingresos en el sector, es condenada precisamente por los productores pequeños y medianos, que arguyen: hasta ahora no han sido alcanzados por el impuesto a los réditos -no olvidemos que, en general, la tasa de ganancia en una explotación agrícola es sumamente baja, en relación a los niveles usuales en la industria, al punto que en ésta se consideraría deficitaria-, pero deberán oblar el nuevo tributo, en tanto que las grandes explotaciones aprovechan éste para compensar su aporte permanente en materia de impuesto a las rentas), restricción crediticia que limita la evolución estacional agraria -dentro de, por otra parte, un nivel de tasas bancarias, por otra parte, demasiado alto para el agro-, amenaza de desalojos para los arrendatarios -porción bastante importante de los productores-, desna-

cionalización del sector —acaparamiento de las mejores y mayores explotaciones por capitales foráneos—, alarmante minifundio en las zonas de mayor rendimiento...

Respecto del primer factor expuesto, los precios no remunerativos, ilustran los siguientes cuadros (se advierte un repunte en 1969 en el precio de los cereales):

El porcentaje de decaimiento de precios en el último quinquenio, fué: 43% carne vacuna, 19% lino, 10% maíz, 28% trigo, 70% carne ovina.

Semejantes problemas tienden a desanimar al productor, que se retrae, bajando así el cuántum productivo del sector (para qué va a producir más? Los precios no remuneran su esfuerzo, y con sus propios medios no puede ampliar la producción, en tanto los créditos son de difícil obtención, y le arrebatan sus ganancias....).

Qué ocurre, entonces, con el nivel de la producción agropecuaria? Seguimos en la exposición consecutiva, un trabajo del Banco Ganadero Argentino.

CUADRO Nº 44
EVOLUCION DE LOS INGRESOS REALES AGROPECUARIOS

Años	Agropecu.	Resto
1960	174,9	289,4
61	154,3	321,1
62	160,6	312,0
63	174,3	294,1
64	212,1	310,0
65	199,1	374,3
66	181,4	354,7
67	188,9	360,5
68	173,9	386,0
69	183,7	412,6

FUENTE: Banco Ganadero Argentino.

CUADRO N° 45
PRECIOS RELATIVOS DEL AGRO (Indices, Bases 1960 = 100)

A Ñ o s	agrop. no agrop.	agrícola no agrop.	pecuario no agrop.	agrícola pecuario
1960	100,0	100,0	100,0	100,0
61	96,1	103,3	88,5	116,8
62	103,2	119,9	85,5	140,2
63	110,4	125,1	95,0	131,6
64	112,4	109,1	116,2	93,8
65	94,3	82,3	107,3	76,6
66	95,8	97,8	93,9	104,1
67	96,7	98,3	95,1	103,4
68	96,3	98,8	93,6	105,6
69	101,3	107,2	94,6	113,3
68/69 (Variación porcentual)	+ 5,2	+ 8,5	+ 1,1	7,3

FUENTE: S.E.A.G., en base a datos del I.N.E.C.

CUADRO N° 46
CAIDA DE LOS PROMEDIOS ANUALES

	Carne vacuna Mercado Liniers \$/kg.		Carne ovina Mercado Avellaneda \$/cabeza	
	Valores ctes.	1964 \$	Valores ctes.	1964 \$
1964	(40,5)	40,5	(1.315)	1.315
1965	(50,5)	39,3	(1.311)	1.020
1966	(49,9)	29,4	(1.238)	729
1967	(61,7)	28,2	(1.190)	543
1968	(64,2)	25,2	(1.257)	494

	Trigo		Mais s/100 kg.	
	Valores ctes.	1964 \$	Valores ctes.	1964 \$
1964	(782)	782	(693)	693
1965	(754)	586	(943)	733
1966	(1.066)	628	(1.040)	612
1967	(1.584)	723	(1.397)	637
1968	(1.511)	593	(1.431)	562

CUADRO N° 47
 INDICE DE PRECIOS AGROPECUARIOS
 (En moneda constante de 1960)
 Base 100 = 1960

Año	Cereales	Vacunos	Ovinos
1966	96,8	96,7	87,5
1967	107,2	95,1	66,8
1968	95,3	90,4	64,9
1969 (*)	107,2	87,8	88,6

(*) Promedio a setiembre.

Fuente: FIEL.

CUADRO N° 48
 PRECIOS COMPARADOS
 (Promedio 1960-66)

	Trigo (En centavos de dólar por kilogramo)	Carne Vacuna (En centavos de dólar por kilogramo)
Argentina	4,4	22,1
Estados Unidos	6,3	56,0
Canadá	6,4	s/d
Francia	9,8	60,8

Fuente: FAO.

El volumen físico de la producción agropecuaria en 1968 disminuyó en un 1% con respecto al año anterior.

CUADRO N° 49
Variación de la Producción según Regiones y grandes rubros:

Regiones	Total Agropecuario	Agricultura	Ganadería
Región Pampeana	-1	-3	2
Resto del País	-3	-4	-2
Total Argentina	-1	-4	1

Del cuadro se deduce que la agricultura no pampeana es la que ha sufrido un descenso mayor, en tanto que la ganadería ha tenido un ligero aumento en la zona pampeana.

CUADRO Nº 50

Valor de la Producción Agropecuaria en 1968

Región	Millones de pesos
Región Pampeana	638.700
Nordeste	72.500
Noroeste	66.800
Cuyo	51.000
Patagonia	33.600

CUADRO Nº 51

Variaciones de los ingresos reales del sector agropecuario: Porcentaje de variación en 1968 con respecto a 1967 .

Región	Total del sector	Agricultura	Ganadería
Región Pampeana	2	-1	3
Resto del País	1	1	2
Total Argentina	2	-	3

Si se tienen en cuenta el monto del aumento del Producto Bruto, se encuentra que, si bien el sector agropecuario incrementó durante 1968 su ingreso real, ese aumento resultó algo inferior al crecimiento global de la economía lo que significa una redistribución de ingresos desfavorable al sector agropecuario.

De acuerdo a las cifras oficiales, la transferencia de ingresos resultaría apreciablemente mayor, ya que el sector agropecuario tendría una disminución de sus ingresos reales cercana al 4%, en el supuesto de que los costos hayan seguido la tendencia de los precios mayoristas industriales. Aparte de lo que ello significa como pérdida del poder de compra de los productores, desde un punto de vista general, cabe examinar detenidamente las posibles repercusiones que tal pérdida de ingresos agrarios -cuando

FIGURA 222: Evolución de los ingresos reales del Agro
(fuente: Confirmado, 1960).

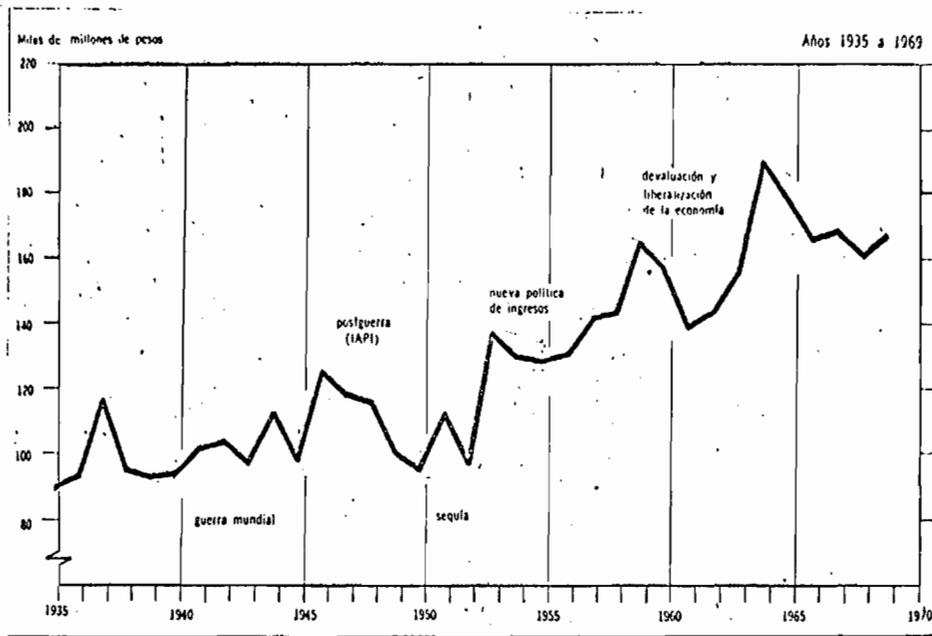


FIGURA 227: Evolución de los ingresos reales del Agro
(fuente: Periscopio, 10-3-70).

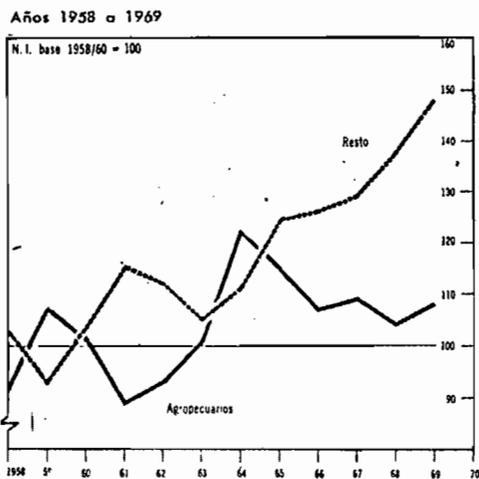


FIGURA N° 223: Evolución de la producción agrípecuaria. Años 1950 a 1968. En millones de pesos m/n del año 1960.
(Fuente: Banco Ganadero Argentino)

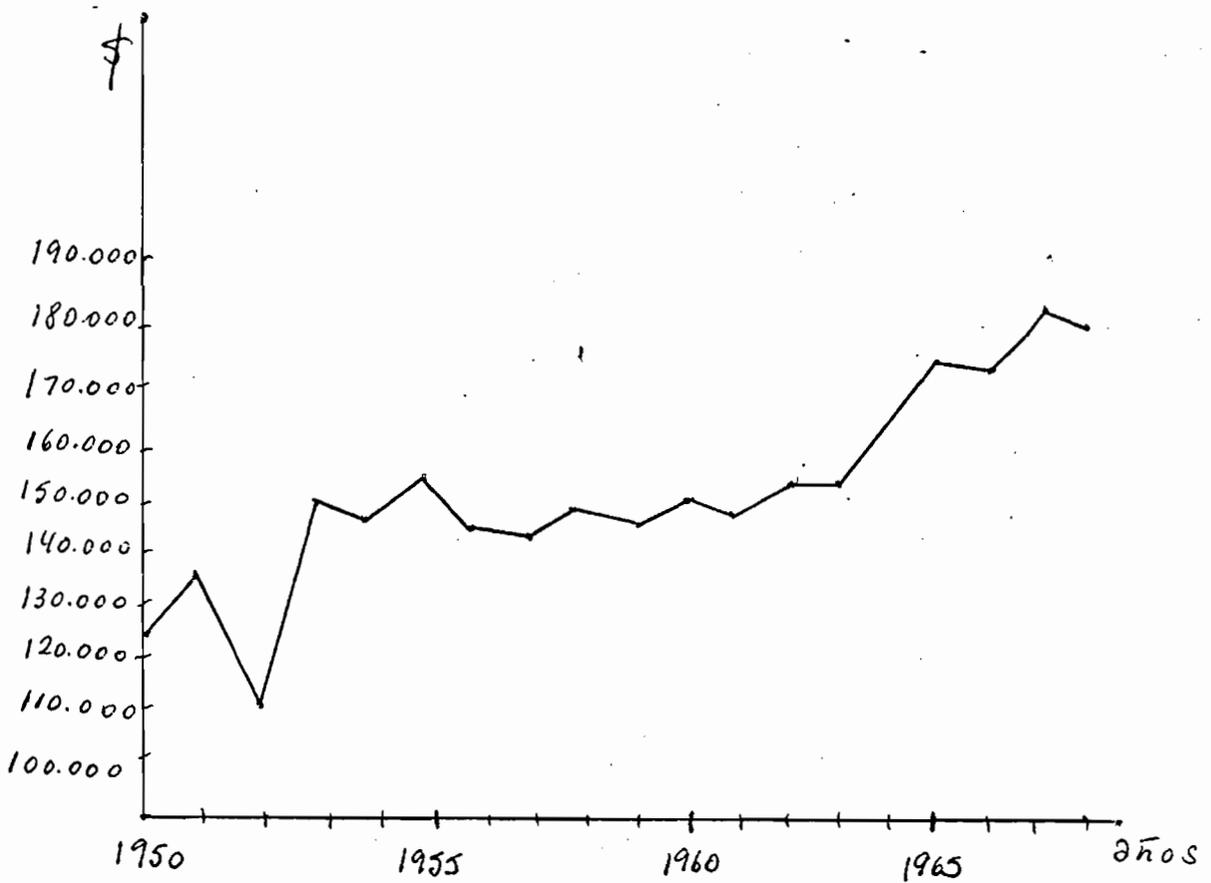


FIGURA 224: Valor de la producción agrípecuaria en 1968.
En millones de pesos.

Fuente: Banco Ganadero Argentina.

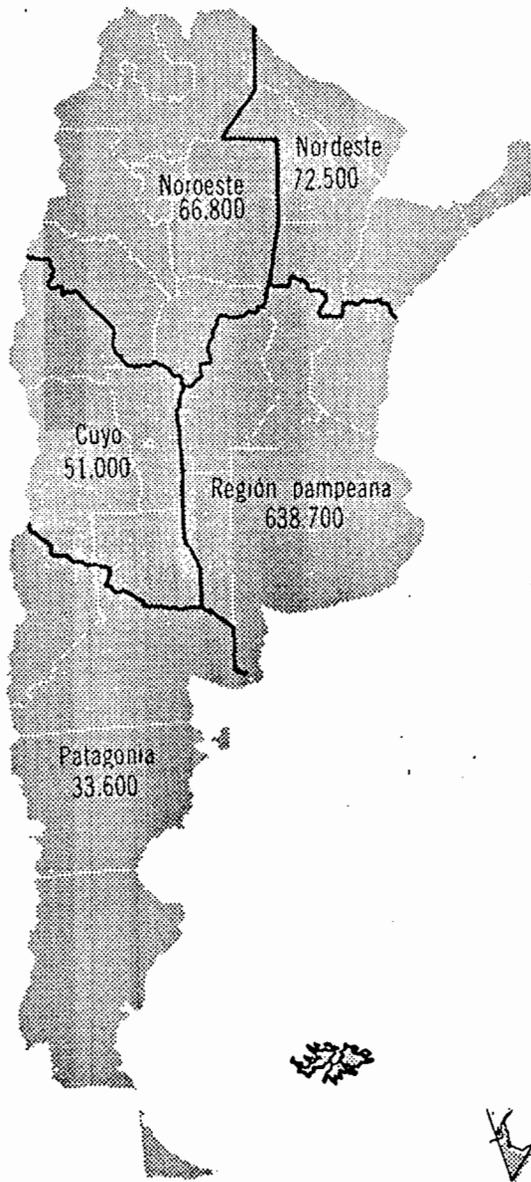


FIGURA 225: Los productores rurales y la situación del agro: Novillo necesarios para comprar un tractor. Fuente: Diario "El Clarin".

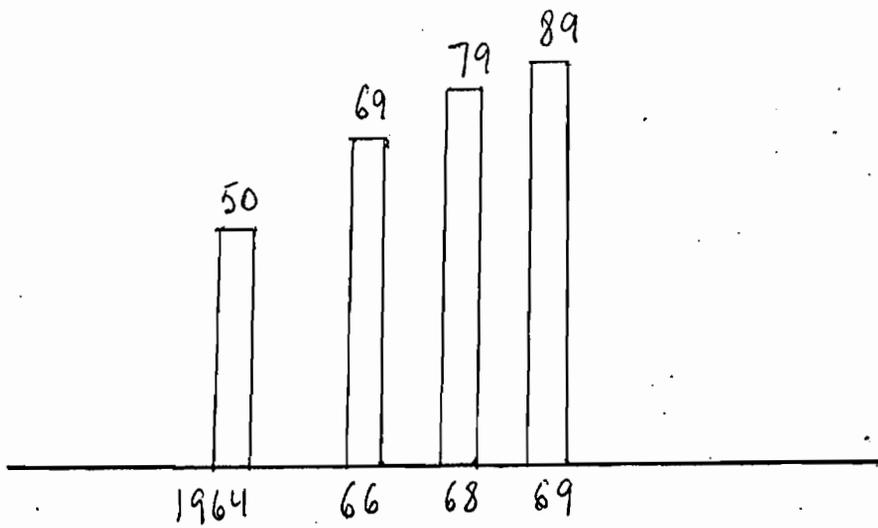
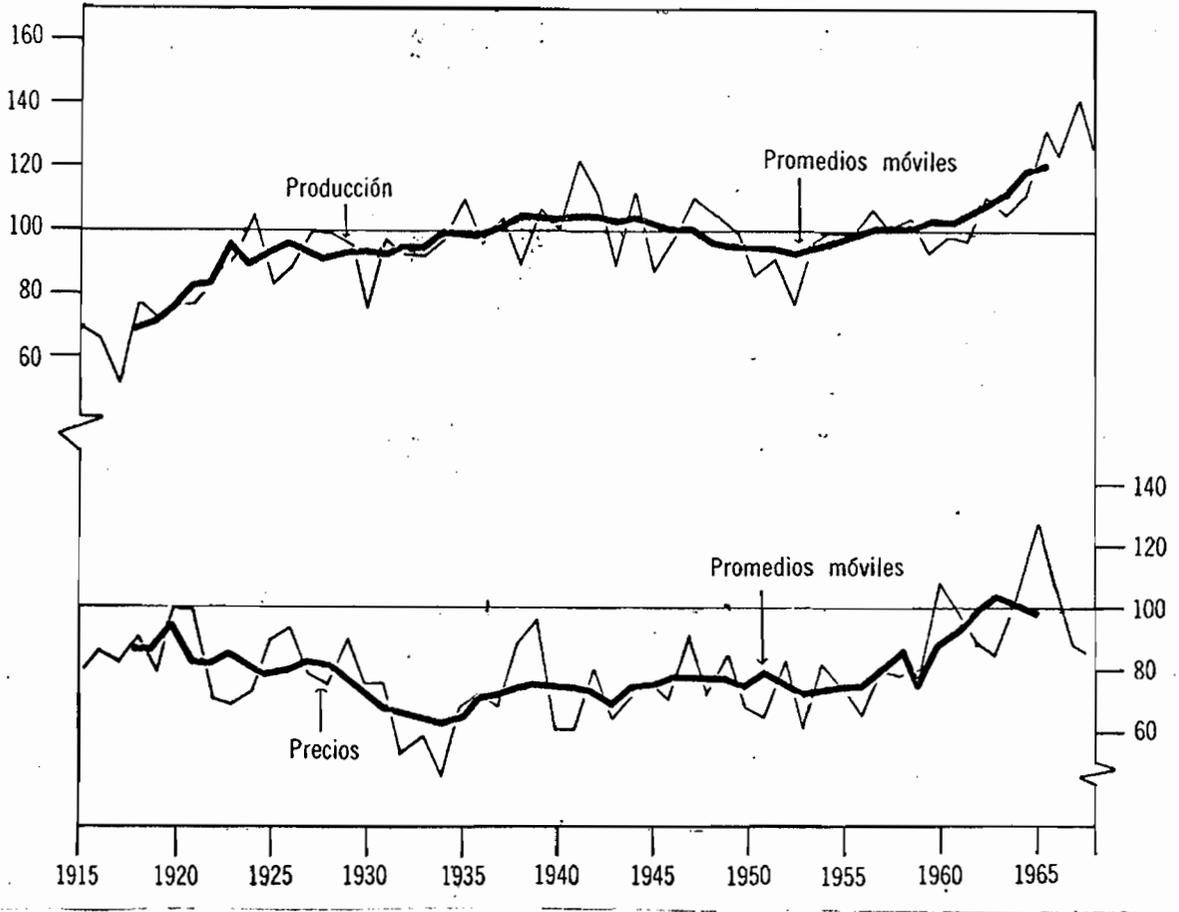


FIGURA 226: Producción y precios Agropecuarios de algunos principales productos en la zona pampeana. Años 1915 a 1968.
Fuente: Banco Ganadero Argentino.

N. l. base: 1960 = 100



49

menos relativa- puede llegar a tener en el volumen de producción del sector, con las consiguientes consecuencias en la economía general.

Los productores rurales y la situación del agro:

El cuadro muestra la caída del precio de la hacienda vacuna en el último quinquenio, medido en términos de su capacidad para adquirir un insumo indispensable para una explotación agropecuaria, como es un tractor. Cualquier otro término de comparación que se eligiera conduciría a resultados similares, y revelaría que el precio real -deflacionado o en moneda constante- percibido por los ganaderos se ha reducido a la mitad en el precio considerado. Esta situación, una de cuyas expresiones ha sido la nueva reducción de la cantidad de ganado de la que informa el último censo, no es de ninguna manera exclusiva de la ganadería vacuna y se reitera con el resto de los productos fundamentales de nuestro agro: hubiéramos obtenido un gráfico similar al anterior si, en lugar de expresar el valor de los tractores en kilos de novillos, se hubiera hecho en quintales de trigo, o se hubiera consignado el precio del H.P. deflacionado por el índice general de precios agropecuarios.

El deterioro de la relación entre los costos de producción y los precios obtenidos por los productores han conducido a la descapitalización y el quebranto de las empresas agropecuarias, como se pone de relieve con abundancia de datos en un reciente informe. Las diversas declaraciones denuncian la creciente presión tributaria; la falta de precios compensatorios; el desequilibrio cada vez mayor entre precios de insumos y de producción "en Australia el productor debe vender 20 novillos de 450 kgs. para pagar un tractor de 60 HP., mientras que en la Argentina se precisan más de 80 novillos".

Producción y precios agropecuarios:

Años 1915 a 1968:

Más allá de las malas cosechas y de los precios insuficientes, otra causa inquieta al campo: el impuesto a la tierra. Las críticas agrupan a agricultores y ganaderos, grandes y pequeños propietarios. La caída del valor venal de las tierras está llevando a su venta masiva. Para algunos, entraña un principio de confiscación.

Otros factores de alarma están constituidos por aspectos, si se quiere, "técnicos", de la explotación agraria. Por un lado, viene registrándose un proceso de subdivisión de explotaciones, particularmente en la región pampeana, que debilita la dimensión óptima mínima para que prevaalezcan en la misma, adecuadas economías de escala.

En la zona de la pampa húmeda, el actual promedio es de 207 has. por explotación, en tanto el mínimo aconsejable para poseer un tractor, es de 1.000 has.

Por otro lado, la baja rentabilidad de la explotación inhibe a los agricultores de practicar una adecuada labor de recuperación de tierras, y éstas van perdiendo rápidamente su fertilidad.

No obstante, se reclamó recientemente -al anunciar el presupuesto y las metas económicas para 1970-, por parte del P.F.Nacional, un gran esfuerzo del sector agrario, a fin de que colabore eficientemente en las metas proyectadas para las exportaciones del país: más 1.800 millones para 1970, o sea 11,1% más que en 1969. Para lograr tales metas, debe aumentar, por un lado, la producción nacional en forma neta (asares meteorológicos pueden ayudar: la cosecha 1969/70 de trigo alcanzó a 6.800.000 ton., de las que redundaría un saldo exportable de 3.300.000 ton. Las previsiones de principios de año para el maíz indican unas 9.100.000 ton. En carnes, la faena de 51 millones de vacunos durante 1969, indica notorio repunte del sector). Pero, por otro lado, debe existir adecuada receptivi-

CUADRO N° 52
CENSO AGROPECUARIO NACIONAL

	1960	1969
Cantidad de explotaciones	451.211	527.314
Personal ocupado	1.419.865	1.462.262
Población que vive en las explotaciones	2.512.157	2.780.582
Superficie total de las explotaciones(Ha.)	119.274.962	142.445.429
Superficies con cultivos(Ha.)		
- anuales para cosecha	12.251.758	15.896.605
- perennes para cosecha	1.155.575	2.177.207
Existencias de ganado		
- vacuno	43.141.056	47.841.609
- lanar	31.229.660	26.816.773
- porcino	3.862.700	4.096.708
Existencias de aves de corral	28.907.120	44.690.833

El Instituto Nacional de Estadística y Censos ha dado a publicidad las cifras globales del censo agropecuario realizado el 30 de septiembre en las provincias ubicadas al norte del Río Colorado.

Los resultados no son muy satisfactorios. La superficie total de las explotaciones creció en un 19,4%. Simultáneamente la cantidad de explotaciones aumentó en un 16,9%, de manera que el promedio de superficie por explotación subió apenas en 2,2%. Esta proporción resulta de variaciones muy contrapuestas en las diferentes provincias. Por ejemplo, mientras el promedio de superficie por explotación en Catamarca, Córdoba y La Rioja, creció en 112,7, 6,5 y 139,9%, respectivamente, en las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos y La Pampa disminuyó en 10,6, 19,1 y 5,2%, en ese orden.

El personal ocupado en las explotaciones rurales aumentó apenas un 3,0%, pero el personal que vive en las mismas creció en un 10,7%.

Las existencias de ganado vacuno aumentaron en 10,9% y las de ganado porcino en 6,1%. En cambio, las existencias de ganado lanar disminuyeron en un 14,1%, pues pasó de 31,2 millones en 1960 a 26,8 millones en 1969.

dad en el sector externo. Todos conocemos los inconvenientes suscitados periódicamente en las ventas de carne a Inglaterra, y cómo, en los últimos años, Italia y España, por ejemplo, vienen constituyéndose en importantes adquirentes. Todo ello sujeto a negociadas contrapartidas (nos compran carne, y granos, pero quieren vendernos sus maquinarias, u otros productos, y, entretanto, nuestro tremendo déficit de intercambio con EE.UU. nos resta divisas para complacer a los países europeos). La política agrícola del Mercado Común Europeo, malgrado sus reales necesidades (Demanda total de productos alimenticios por la CEE: en 1958 u\$s 4.929,2 millones; en 1967 u\$s 9.353 millones, casi el doble! En dicho lapso incrementó sus importaciones, de 4.020 a 6.252,5 millones u\$s, lo que prueba dos cosas: necesita más, pero en parte va subviniéndolo con producción propia, v.g. francesa. Nuestras ventas a la CEE subieron, entre 1958 y 1967, de u\$s 354 a 705 millones), puede trastocar toda expectativa, en la medida que prefiera complacer a alguno de sus integrantes (Francia? O bien el ingreso probable de G. Bretaña anteponga las exportaciones de alguna de sus excolonias: Australia, N. Zelandia, v.g.). Otro inconveniente, a escala mundial, lo constituye la despiadada política norteamericana, absolutamente falta de criterio solidario con países, como los latinoamericanos, que constituyen su reserva política-cultural, y debería respaldar: La ley 480 de excedentes agrícolas, o las declaraciones absurdas de su responsable en la materia, Mr. Stans, en 1969, sobre triplicación de la producción agropecuaria de EE.UU., son prueba de ello. A todo eso, los argentinos debemos extremar nuestra habilidad diplomática y promocional, para permitir el incremento tan ansiado de las exportaciones agrarias. O sea, las metas no son nada fáciles de cumplir.

Por ejemplo, nuestro agro reclama una política oficial de promoción de exportaciones, y una publicación reciente exhibe sintomática relación comparativa, mundial, sobre la misma.

CUADRO N° 53

Comparación internacional de gastos en promoción
de exportaciones agropecuarias y su relación con
el valor total de las mismas
(Julio 1, 1965 -Junio 30, 1966)

	Gastos en promoción (mill.dól.) (1)	Valor expor- taciones agro- pecuarias (mill.dól.) (2)	Porcentaje que(1) representa sobre col. (2)
Australia	23,5	2.031	1,15
EE.UU.	15,2	6.700	0,22
N.Zelandia	12,8	928	1,38
Dinamarca	11,3	1.000	1,13
Sud Africa	7,3	490	1,16
Holanda	5,3	1.800	0,29
Israel	2,0	126	1,58
Canadá	1,2	1.482	0,08
Totales	78,6	114.557	0,87
Argentina	1,0	1.240	0,08

CUADRO N° 54

GASTOS PROMOCIONALES POR GRUPOS DE PRODUCTOS

Grupo	Gastos en promoción (mill.dól.)	Porcentaje del total
Lana	33.967	47,86
Productos de Lechería	10.070	14,19
Frutas y Vegetales	9.427	13,28
Ganado y Carnes	7.991	11,26
Granos y Alim.p/Anim.	3.933	5,54
Algodón	2.185	3,08
Aves y Huevos	1.747	2,46
oleag.y subproductos	1.058	1,49
Tabaco	499	0,70
Vino	73	0,10
Miel	11	0,02
Otros	14	0,02
Totales	70.975	100,00

CUADRO N° 55
SIEMBRAS, PRODUCCION Y RENDIMIENTO DESDE 1918

PERIODO	AREA (en miles de Has.)						
	Cebada	Avena	Centeno	Maiz	Trigo	Girasol	Lino
Promedios Quinquenales							
1918/9 - 1922/23	252,6	976,5	105,6	3254,9	6466,4	-	1680,3
1923/4 - 1927/8	370,2	1207,5	251,0	4015,0	7618,8	-	2610,9
1928/9 - 1932/3	585,0	1494,6	557,6	5549,9	8225,1	7,1	3042,1
1933/4 - 1937/8	738,6	1458,7	951,1	6666,0	7499,4	158,0	3015,0
1938/9 - 1942/3	789,8	1550,2	1219,1	5547,2	7419,1	567,4	2772,3
1943/4 - 1947/8	988,2	1951,7	1730,7	3862,4	6185,8	1569,2	1916,5
1948/9 - 1952/3	924,4	1364,9	2073,8	2634,4	5781,7	1469,2	1026,2
1953/4 - 1957/8	1238,3	1626,3	2637,3	2951,6	5751,7	1075,0	975,8
1958/9 - 1962/3	1244,6	1512,3	2700,9	3179,7	4914,8	989,1	1273,6
1963/4 - 1967/8	936,7	1193,7	2200,2	4004,4	6220,5	1156,8	1102,0
Años							
1963/4	1073,2	1381,6	2163,1	3778,0	6276,0	873,0	1408,8
1964/5	900,7	1133,6	2131,2	3693,0	6496,7	1172,6	1171,8
1965/6	908,6	1117,0	2135,8	3921,3	5425,5	1181,6	1294,0
1966/7	918,6	1143,0	2285,4	4156,5	6291,2	1362,3	923,9
1967/8	882,4	1193,1	2285,5	4473,4	6613,0	1194,3	711,3

Fuente: FIEL.

NOTA: No figuran las cifras del sorgo, pues solo existen datos para el último decenio.

PERIODO	PRODUCCION (miles de tn.)						
	Cebada	Avena	Centeno	Mais	Trigo	Girasol	Lino
Promedios							
Quinquenales							
1918/9 - 1922/23	96,8	385,5	37,1	5413,7	5117,3	-	1139,5
1923/4 - 1927/8	299,7	954,5	122,6	7199,4	6018,6	-	1735,7
1928/9 - 1932/3	430,5	978,4	202,4	7720,9	6556,3	3,9	1817,7
1933/4 - 1937/8	558,7	763,0	216,3	8224,3	6127,7	103,1	1730,5
1938/9 - 1942/3	517,9	626,0	254,5	7290,8	6982,7	470,0	1439,3
1943/4 - 1947/8	820,4	865,8	412,5	5256,9	5981,5	905,9	1051,18
1948/9 - 1952/3	656,2	742,7	525,9	2509,3	5174,7	788,3	513,1
1953/4 - 1957/8	1066,2	947,8	723,0	3674,0	6410,0	533,0	460,6
1958/9 - 1962/3	816,8	772,6	611,0	4694,0	5636,4	619,2	732,6
1963/4 - 1967/8	655,2	684,1	411,3	6520,0	7860,0	811,8	623,6
Años							
1963/4	1020,0	906,0	538,0	5350,0	8940,0	460,0	771,0
1964/5	826,0	804,5	651,5	5140,0	11260,0	757,0	815,0
1965/6	404,0	480,0	245,0	7040,0	5400,0	782,0	570,0
1966/7	438,0	540,0	270,0	8510,0	6380,0	1120,0	477,0
1967/8	588,0	690,0	352,0	6560,1	7320,0	940,0	385,0

Cuadro N° 55 (continuación)

PERIODO	Cebada	RENDIMIENTO Avena	POR HECTAREA Centeno	COSCHADA Maíz	Trigo	Girasol	Kg Lino
Promedios							
Quinquenales							
1918/9 - 1922/23	1020	1054	606	1685,6	841	-	702
1923/4 - 1927/8	1112	1168	708	2032,4	854	-	689
1928/9 - 1932/3	1085	1118	596	1697,2	873	s/datos	673
1933/4 - 1937/8	1044	1003	559	1791,8	918	772	694
1938/9 - 1942/3	1065	937	679	1719,0	1117	975	619
1943/4 - 1947/8	1268	1016	609	1882,6	1090	753	690
1948/9 - 1952/3	1163	1143	649	1414,4	1114	721	647
1953/4 - 1957/8	1298	1215	730	1655,6	1316	676	616
1958/9 - 1962/3	1182	1151	715	1809,8	1318	633	657
1963/4 - 1967/8	1253	1302	728	2007,4	1430	786	660
Años							
1963/4	1467	1307	821	1801,0	1575	628	634
1964/5	1495	1423	842	1678,0	1835	746	752
1965/6	1053	1141	746	2150,0	1281	765	568
1966/7	1066	1309	605	2466,0	1198	902	721
1967/8	1185	1338	624	1942,0	1260	891	625

CUADRO N° 56
PRECIOS Y EXPORTACIONES

Período	Cereal						
	PRECIOS REALES (INDICE BASE 1960 = 100)						
	Avena	Cebada	Centeno	Mafz	Trigo	Girasol	Line
Promedios							
Quinquenales							
1919 - 1923	84,2	87,5	126,0	85,2	145,3	-	107,0
1924 - 1928	94,5	105,1	137,6	96,1	147,5	-	97,5
1929 - 1933	65,0	77,5	81,1	69,1	89,4	62,9	73,9
1934 - 1938	77,9	95,6	109,4	82,0	119,3	94,3	86,7
1939 - 1943	69,4	71,1	67,7	54,1	79,0	688	65,6
1944 - 1948	111,4	115,8	157,7	102,4	115,8	87,4(a)	83,0
1949 - 1953	63,5	76,0	87,5	81,9	91,3	54,3(b)	59,6
1954 - 1958	79,7	88,2	93,9	95,8	92,5	80,9	188,4
1959 - 1963	112,8	112,9	126,1	112,6	110,0	112,4	120,1
1964 - 1968	84,6	92,8	94,0	92,4	100,4	85,5	78,7
Años							
1964	86,7	92,5	110,0	88,1	118,1	122,2	90,5
1965	86,7	96,8	92,7	100,2	88,5	88,8	75,3
1966	95,2	104,0	93,4	95,3	95,0	81,2	75,9
1967	77,8	90,8	96,7	99,1	109,2	67,8	77,3
1968 (c)	76,8	79,7	77,4	79,2	91,3	67,7	74,6

Cuadro N° 56 (Continuación)

Cereal	EXPORTACIONES (miles de toneladas)						
	Cebada	Avena	Centeno	Maíz	Trigo	Girasol	Lino
Período							
Promedios							
Quinquenales							
1918-22	34,4	396,4	12,6	2657,5	3559,3	-	920,8
1923-27	156,9	547,2	73,3	4714,5	3478,0	-	1384,4
1928-32	221,6	508,8	129,4	6582,6	4240,6	0,4	1727,9
1933-37	381,4	378,1	152,5	7002,1	3616,1	3,8	1566,8
1938-42	203,7	215,6	80,7	1697,2	2978,4	18,7	836,1
1943-47	343,6	121,2	112,1	1175,6	2062,2	20,8	218,8
1948-52	241,8	165,3	168,2	1068,1	1861,1	*	69,2
1953-57	577,2	337,0	394,7	1096,8	2854,4	*	4,2
1958-62	248,1	308,5	88,2	2319,1	2179,0	*	32,4
1963-67	212,0	245,6	43,8	3331,5	3863,1	†	4,1
Años							
1963	44,9	94,3	2,5	2447,1	1830,7	-	20,7
1964	535,8	472,1	112,1	3337,5	3710,0	-	-
1965	299,8	350,4	96,4	2802,2	6660,6	0,2	-
1966	114,5	113,1	4,6	3751,5	5054,7	0,1	-
1967	65,1	198,1	3,4	4319,0	2059,7	*	-

Fuente: PIEL.

REFERENCIAS: (a) Campañas 1946/7 y 1947/8 sin cotización

(b) Campaña 1948/9 sin cotización

(c) Se refiere a 10 meses de 1968.

(*) Cantidad inferior a los decimales aquí registrados.

Finalmente, hay que vender lo que los países adquirentes requieren, vale decir, debemos colocarnos en condiciones de oferta flexible, sujeta a las variaciones formales de una demanda altamente elástica (problemas de envase, de tipo de productos, de grado de industrialización, tamaño, ingredientes, etc.).

Los cuadros siguientes exhiben los resultados de 50 años de producción agrícola argentina. Se advierte en los mismos que, en gran medida, los más altos rendimientos correspondieron a épocas pasadas (trigo 1964, maíz 1966, lino 1964, centeno 1964, girasol 1940, avena 1964, cebada 1964; en tanto que los precios reales sufrieron notorio deterioro: los más altos prevalecieron, en trigo en los años veinte, en maíz alrededor de 1960, en lino ídem, en girasol 1964, en centeno promediando los años cuarenta, igual que en cebada y avena. Respecto, finalmente, de las exportaciones, todas bajaron.

2. EL AGRO EN LA REGION SURESTE DE LA PCIA. DE BUENOS AIRES.

La Provincia de Buenos Aires representa el 54% de la superficie sembrada de toda la República, lo que determina de por sí su importancia.

El total de H_a. sembradas para la zona sureste es de aproximadamente (ya que faltan actualizar muchos datos) 2.328.746 (no se incluyen las correspondientes a frutales). Según CEUR la superficie total ocupada por la agricultura no ha variado en forma apreciable en el último decenio, pero se han producido cambios importantes en la distribución de los cultivos. No obstante el área mejoró el rendimiento en agricultura con respecto al resto de la zona pampeana.

CUADRO N° 57

Mayores productores de:

Producto	Partido	%	% correspondiente con al total de la Prov.
Trigo	Tres Arroyos	19	5,4
Maíz	Tandil	11,4	0,6
Avena	Tres Arroyos	16	9,0
Girasol	Gral. Lamadrid	22	3,7
Cebada (total)	Tres Arroyos	20	3,9
Lino	Necochea	14,7	12,0
Centeno	Laprida	13,3	7,1
Alpiste	Gonzalez Chaves	26	18,5

Datos 1967/68

Alfalfa	Azul	44	
Arvejas	Gral. Madariaga	48,5	
Batata	Necochea	16,3	
Cebolla	Necochea	20,5	
Papa	Balcarce	35,0	
Sorgo	Gral. Lamadrid	58,0	
Tomate	Necochea	20,2	
Zapallo	Necochea	25,6	
Ají	Balcarce	39,5	
Apio	Olavarría	51,2	(otros productores Azul y Tapalqué c/u con el 24%)
Lúpulo	Gral. Alvarado	100,0	
Espárragos	Gral. Pueyrredón	70,0	(otros productos Balcarce con el 30% restante)
Ají	Necochea y Gral. Lavalle	26,6	c/u
Porotos	Necochea	25,8	
Sudan Grass	Necochea	32,6	
Vid	Gral. Lavalle	46,2	

Datos 1964/65

Obsérvese en las estadísticas correspondientes que no siempre la mayor producción corresponde a la mayor cantidad de Há. sembradas. Esto hablaría de deficiencias en el rendimiento por Há. Tal es el caso de, por ej: (se mencionan las diferencias más notables).

Alfalfa: Una producción del 44,0 corresponde a sólo el 4,7% de Há. sembradas, siendo para el mayor porcentaje de la misma el correspondiente al 12,8 de Balcarce que responde a una producción de sólo el 1%.

Aji: Para igual producción en Necochea y Tres Arroyos (26,6%) en el primer caso, el porcentaje de Hás. sembradas es de 8,3 mientras que en el segundo alcanza al 33,4%.

Sudan Grass: Necochea 9,8 % Hás. sembradas, 22,6% producción.
Tres Arroyos: 21,5 Hás. sembradas; 18,1% producción.

CUADRO N° 58

Porcentaje de Producción del Area SE con respecto al total de la Provincia.

Trigo	38,3 %
Maíz	5,5
Avena	56,0
Girasol	17,0
Cebada	19,4
Lino	82,0
Centeno	5,3
Alpiste	71,0
Alfalfa	4,3
Papa	92,0
Frutas de Verano	1,4
Frutas Cítricas	1,6

- - - - -

Se carece de datos de toda la Provincia con respecto a los demás productos.

Observando el cuadro anterior se nota cuáles son los productos que participan de un mayor porcentaje de la producción total de la provincia, poniendo de manifiesto su importancia. Así se destacan: papa, lino, alpiste, avena, trigo; como puede verse los frutales carecen de importancia (los suelos superficiales perjudican a los cultivos de raíces profundas).

"Se han producido cambios importantes en la distribución de los cultivos. Estos cambios guardan estrecha relación con los precios relativos. Los mayores incrementos se notan en el girasol y en el lino. Además, comensaron a cultivarse los sorgos, pero su peso sigue siendo pequeño". (CEUR).

Los cultivos de más peso en el área son la papa y el trigo (en cuanto en el área el rendimiento de esos productos ha su-

mentado más que en el conjunto del país: en dicha región el incremento de productividad fue de un 40% y en el país de un 30% para el trigo; y de un 75% y 47% respectivamente para la papa).

Dentro del producto agropecuario nacional, el Area tiene una participación en el sector agrícola del 7,4% y en el ganadero, un 13,4%. Con respecto a la provincia de Buenos Aires, la participación es del 26,2 y 27,9% respectivamente, valores que resultan de importancia si se tiene en cuenta que el Area cubre un 30% de la superficie total de la Provincia de Buenos Aires.

Existen partidos con predominante actividad agrícola, mientras que la característica saliente en otros está representada por la ganadería. A este fin resulta indicativo el cuadro siguiente:

CUADRO N° 59

<u>Part. predominantemente Agrícolas</u>		<u>Part. predominantemente ganaderos</u>	
Partidos	Indice aptitud	Partidos	Indice aptitud
Gral. Pueyrredón	8,59	Maipú	3,58
San Cayetano	7,95	Gral. Guido	3,90
Balcarce	8,37	Rauch	4,11
Gral. Alvarado	8,56	Olavarría	4,71
Lobería	8,63	Gral. Madariaga	3,59
Tres Arroyos	7,80	Laprida	4,02
Necochea	7,58	Azul	4,88
Gonzalez Chaves	4,69	Ayacucho	4,46
(con todos costeros)		Mar Chiquita	4,24
		Tapalqué	4,65
		Gral. Lamadrid	4,44
		Tandil	7,74
		Juárez	4,47

(Los únicos costeros tienen tierras pantanosas y alcalinas).

Se observa que los partidos con índice de aptitud agropecuario menor de 5, son partidos predominantemente ganaderos y que con los de índices mayores sucede lo contrario.

CUADRO N° 60
ESTADÍSTICAS AGROPECUARIAS
CULTIVOS: 1967/68

Partidos	A V E N A				G I R A S O L			
	Ha. sembrad.		Producción		Ha. sembrad.		Producción	
	Tn.	%	Tn.	%	Tn.	%	Tn.	%
Ayacucho	16.000	3,5	12.000	3,2	7.000	5,2	2.200	2,7
Azul	40.000	8,7	23.600	6,3	10.000	7,5	6.480	7,9
Salcarco	40.800	8,8	32.335	8,6	2.200	1,6	1.550	1,9
Gral. Alvarado	12.400	2,7	11.100	2,9	2.250	1,7	1.700	2,0
Gral. Guido	2.800	0,6	180	-	1.500	1,1	702	0,9
Gral. Lamadrid	20.000	4,3	19.600	5,2	25.000	18,7	18.000	22,0
Gral. Madariaga	2.800	0,6	300	-	800	0,6	378	0,4
Gral. Pueyrredón	8.200	1,7	6.580	1,7	250	0,2	165	-
González Chaves	22.000	4,8	23.200	6,1	2.000	1,5	1.312	1,6
Juárez	28.000	6,1	16.500	4,4	1.000	0,8	490	0,6
Laprida	12.600	2,7	10.500	2,8	12.000	9,0	4.200	5,1
Lebería	55.000	12,0	43.200	11,2	15.000	11,2	9.700	11,8
Maipú	2.300	0,5	180	-	700	0,5	378	0,4
Mar Chiquita	14.700	3,2	7.200	1,9	6.500	4,9	3.710	4,5
Necochea	30.000	6,5	24.500	6,5	4.000	3,0	2.450	3,0
Olavarría	30.000	6,5	23.800	6,3	9.000	6,7	6.000	7,3
Rauch	6.500	1,4	5.180	1,3	2.000	1,5	3.185	3,9
San Cayetano	25.000	5,4	28.900	7,6	2.500	1,9	1.760	2,0
Tandil	28.000	6,0	21.450	5,7	3.500	2,6	2.295	2,8
Tapalqué	10.000	2,2	7.800	2,1	9.500	7,1	6.100	7,4
Tres Arroyos	55.000	12,0	60.225	16,0	12.000	9,0	9.540	11,6
Gral. Lavalle	500	-	-	-	-	-	-	-
Total del Área Sudeste	462.600	100	378.530	100	133.700	100	82.295	100

CUADRO N° 60
 ESTADÍSTICAS AGROPECUARIAS
 CULTIVOS: 1967/68

Partidos	C E B A D A (Total)				L I N O			
	Ha. sembrad.		Producción		Ha. sembrad.		Producción	
		%	Tn.	%		%	Tn.	%
Ayacucho	350	0,5	165	0,2	19.000	7,7	10.260	5,8
Azul	5.100	6,5	3.520	4,5	13.000	5,3	9.600	5,4
Balcarce	5.200	6,6	3.500	4,5	5.200	2,1	4.508	2,5
Gral. Alvarado	1.600	2,0	1.375	1,7	1.900	0,8	1.610	0,9
Gral. Guido	30		-	-	450	0,2	315	
Gral. Lamadrid	7.200	9,1	8.962	11,4	3.000	1,2	1.800	1,0
Gral. Madariaga	800	1,0	100	0,1	900	0,4	595	0,3
Gral. Pueyrredón	1.000	1,3	885	1,1	1.300	0,5	1.104	0,6
González Chaves	10.200	13,0	13.360	17,1	15.000	6,1	10.960	6,2
Juárez	2.600	3,3	1.820	2,3	15.000	6,1	11.475	6,5
Laprida	4.960	6,3	4.127	5,3	3.400	1,3	1.830	1,0
Lobería	5.800	7,4	4.400	5,6	27.000	11,0	23.275	13,1
Maipú	320	0,4	-	-	1.400	0,6	840	0,5
Mar Chiquita	840	1,1	240	0,3	7.000	2,8	5.040	2,8
Necochea	5.000	6,4	4.460	5,7	32.000	13,0	26.100	14,7
Olavarría	5.650	7,2	4.925	6,3	5.500	2,2	3.920	2,2
Rauch	250	0,3	95		11.000	4,5	4.400	2,5
San Cayetano	4.800	6,1	6.930	8,9	28.000	11,4	23.000	13,0
Tandil	1.400	1,8	1.233	1,5	18.000	7,3	12.150	6,9
Tapalqué	3.550	4,5	2.440	3,1	4.000	1,6	1.800	1,0
Tres Arroyos	12.000	15,4	15.695	20,0	35.000	14,2	22.260	12,5
Gral. Lavalle	20		-		250	0,1	161	
Total del área sudeste	78.670	100	78.232	100	247.300	100	177.003	100
(Datos 67/68) Pcia. Bs.As.	453.400		404.700		318.200		216.600	
(Datos 64/65) Rep. Argentina	900.700		826.000		1.171.800		815.000	

CUADRO N° 60
ESTADÍSTICAS AGROPECUARIAS
CULTIVOS: 1967/68

Partidos	CENTENO				ALPISTE			
	Ha. sembrad.		Producción		Ha. sembrad.		Producción	
	%	Tn.	%	Tn.	%	Tn.	%	
Ayacuché	250	0,9	45	0,5	250	0,9	110	0,7
Azul	1.500	5,3	540	5,7	5.000	17,6	2.960	17,5
Salcaros	3.000	10,5	480	5,1	100	0,4	58	0,3
Gral. Alvarado	700	2,5	80	0,9	50		28	0,2
Gral. Guido	200	0,8	-	-	-		-	
Gral. Lasadrid	2.100	7,4	880	9,3	1.900	6,7	1.140	6,8
Gral. Madariaga	200	0,8	-	-	-		-	
Gral. Pueyrredón	700	2,5	85	0,9	15		8	
González Chaves	300	0,8	100	1,1	5.000	17,6	4.400	26,0
Juárez	1.200	4,2	770	8,1	1.200	4,2	550	3,3
Laprida	3.140	11,0	1.269	13,3	1.600	5,6	650	3,8
Lobería	3.500	12,3	400	4,2	330	1,2	192	1,1
Maipú	200		-		-		-	
Mar Chiquita	750	2,6	-		25		14	
Necochea	2.000	7,0	360	3,8	2.000	7,0	720	4,3
Olavarría	2.000	7,0	712	7,5	5.000	17,0	2.700	16,0
Rauch	100	0,4	32		150	0,5	50	0,3
San Cayetano	1.200	4,2	960	10,1	800	2,8	340	2,0
Tandil	1.700	6,0	880	9,3	1.500	5,3	720	4,3
Tapalqué	2.500	8,8	1.120	11,8	1.400	5,1	480	2,8
Tres Arroyos	1.300	4,6	800	8,4	2.000	7,0	1.800	10,7
Gral. Lavalle	80		-		-		-	
Total del Area Sudeste	28.520	100	9.513	100	28.400	100	16.920	100
(Datos 67/68) Pcia. Bs.As.	641.800		179.700		39.100		23.800	
(Datos 64/65) Rep. Argentina	2.131.200		651.500		49.500		36.700	

ESTADÍSTICAS AGROPECUARIAS
CULTIVOS: 1964/65

Partidos	A L F A L F A				A R V E J A S			
	Ha. sembrad.	Producción Tm.	Ha. sembrad.	Producción Tm.	Ha. sembrad.	Producción Tm.	Ha. sembrad.	Producción Tm.
Ayacucho	3.200	2,7	900	1,1	3	0,8	6	0,8
Asul	5.500	4,7	36.000	44,0	-	-	-	-
Balcarce	15.000	12,8	800	1,0	13	3,3	26	3,3
Gral. Alvarado	5.050	4,3	1.000	1,2	3	0,3	6	0,8
Gral. Guido	160	0,1	350	0,4	1	0,3	2	0,3
Gral. Lamadrid	9.200	7,8	800	1,0	1	0,3	3	0,4
Gral. Madariaga	1.620	1,4	1.980	2,4	200	52,0	380	48,5
Gral. Pueyrredón	2.400	2,0	440	0,5	80	20,7	195	24,5
Conzales Chaves	4.000	3,4	2.800	3,4	1	0,3	2	0,3
Juárez	8.000	6,8	2.500	3,1	2	0,5	4	0,5
Laprida	8.300	7,1	1.200	1,4	1	0,3	3	0,4
Lobería	13.500	11,5	2.000	2,4	3	1,3	10	1,3
Maipú	390	0,3	960	1,2	-	-	-	-
Nar Chiquita	400	0,3	190	0,2	50	13,0	98	12,3
Necochea	6.500	7,2	1.500	1,8	4	1,0	8	1,0
Olavarría	6.000	5,1	12.000	14,7	-	-	-	-
Rauch	2.000	1,7	600	0,7	1	0,3	2	0,3
San Cayetano	4.000	3,4	1.500	1,8	2	0,5	4	0,5
Tandil	7.500	6,4	2.400	3,0	13	3,5	35	4,4
Tepalqué	1.400	1,2	5.400	10,3	-	-	-	-
Tres Arroyos	11.000	9,4	2.800	3,4	6	1,6	12	1,5
Gral. Lavalle	890	0,8	450	0,6	-	-	-	-
Total del Area Sudeste	117.410	100	81.580	100	386	100	796	100

(datos 57/68) Pcia. Ba. Ab.
(datos 64/65) Rep. Argentina

- Francia
- EE. UU.
- Brasil
- Unión Sudafricana
- Australia

ESTADÍSTICAS AGROPECUARIAS

CULTIVOS: 1964/65

BATAFA

CEBOLLA

Partidos	Ha. sembrad. x	Producción x	Ha. sembrad. y	Producción y	Producción x/y
Ayacucho	5	1,5	18	1,0	1,9
Asul	38	11,3	205	11,5	1,1
Balcarce	22	5,5	70	3,9	13,0
Gral. Alvarado	4	1,2	13	0,7	1,1
Gral. Guido	-	-	-	-	0,8
Gral. Lamadrid	1	0,3	8	0,4	0,8
Gral. Madariaga	-	-	-	-	0,8
Gral. Pueyrredón	17	4,5	64	3,6	19,0
Comand. Chaves	20	6,0	108	6,1	2,3
Juárez	20	6,5	102	5,7	2,8
Laprida	-	-	-	-	0,4
Lobería	30	8,9	94	5,3	1,1
Malpa	-	-	-	-	-
Mar Chiquita	6	1,8	20	1,1	0,8
Mecochea	50	14,9	291	16,3	15,2
Olavarría	20	6,0	200	11,2	7,6
Ramch	4	1,2	12	0,7	1,1
San Cayetano	10	3,0	32	2,9	3,8
Tandil	45	13,4	240	13,5	4,6
Tapalqué	10	3,0	30	5,0	3,0
Tres Arroyos	35	10,4	195	11,0	19,0
Gral. Lavalle	-	-	-	-	-
Total del Area sudeste	337	100	1.752	100	100
(datos 67/68) Pcia. Bs. As.					1.561
(datos 64/65) Rep. Argentina					100
Francia					6
EE. UU.					380
Brasil					200
Unión Sudafricana					4
Australia					80
					50
					88
					315
					20,5
					12,8
					0,3
					5,1
					3,2
					5,6
					20,0

(datos 67/68) Pcia. Bs. As.

(datos 64/65) Rep. Argentina

Francia

EE. UU.

Brasil

Unión Sudafricana

Australia

ESTADÍSTICAS AGROPECUARIAS

CULTIVOS: 1964/65

S O R G O

P A P A

Partidos	P A P A		S O R G O	
	Ha. sembrad.	Producción lb.	Ha. sembrad.	Producción lb.
Ayacucho	4.000	3.420	1.900	3.7
Azul	400	3.220	5.500	10,6
Balcarce	34.000	561.000	-	-
Gral. Alvarado	18.000	324.000	-	-
Gral. Guido	50	450	-	-
Gral. Lamadrid	2	14	15.000	29,0
Gral. Madariaga	2.700	40.500	-	-
Gral. Pueyrredón	13.200	237.600	-	-
González Chaves	50	360	1.000	1,9
Juárez	450	3.655	1.800	3,5
Laprida	2	14	8.500	16,4
Lobería	13.900	248.300	-	-
Maipú	-	-	-	-
Mar Chiquita	1.400	23.800	-	-
Necochea	1.000	17.000	1.000	1,9
Olavarría	100	689	4.800	9,2
Ranch	330	2.560	1.150	2,2
San Cayetano	150	1.235	1.000	1,9
Tandil	6.400	142.800	4.800	9,2
Tapalqué	70	357	3.100	6,0
Tres Arroyos	250	1.997	2.500	4,8
Gral. Lavalle	160	652	-	-
Total del Area Sudeste	95.014	1.613.631	52.050	100

(Datos 57/58) Pab. Bs.As.

(Datos 64/65) Rep. Argentina

Francia

EE. UU.

Brasil

Unión Sudafricana

Australia

ESTADÍSTICAS AGROPECUARIAS
CULTIVOS: 1964/65

Partidos	T O M A T E				Z A P A L L O			
	Ha. sembrada	%	Producción Tn.	%	Ha. sembrada	%	Producción Tn.	%
Ayacucho	9	7,8	33	3,9	-	-	-	-
Azul	5	4,3	30	3,5	8	1,1	72	1,5
Baícarce	-	-	-	-	30	4,2	84	1,8
Gral. Alvarado	-	-	-	-	13	1,8	36	0,8
Gral. Guido	2	1,7	44	5,2	5	0,7	50	1,3
Gral. Lamadrid	2	1,7	26	3,1	4	0,6	24	0,5
Gral. Madariaga	2	1,7	44	5,2	35	4,9	429	9,1
Gral. Pueyrredón	-	-	-	-	85	11,9	280	6,0
González Chaves	5	4,3	45	5,3	50	7,0	350	7,7
Juárez	10	8,7	72	8,5	45	6,3	315	6,7
Laprida	1	0,9	12	1,4	2	0,3	12	0,3
Lobería	-	-	-	-	17	2,4	48	1,0
Maipú	1	0,9	22	2,6	-	-	-	-
Mar Chiquita	-	-	-	-	10	1,4	27	0,6
Necochea	20	17,4	171	20,2	150	21,0	1.200	25,6
Olavarría	7	6,1	42	5,0	15	2,1	125	2,7
Pauch	6	5,2	15	1,8	6	0,8	24	0,5
San Cayetano	5	4,3	45	5,3	40	5,6	300	6,4
Tandil	18	15,7	70	8,3	20	2,8	96	2,0
Tapalqué	2	1,7	13	1,5	5	0,7	45	1,0
Tres Arroyos	20	17,4	162	19,2	170	24,0	1.080	23,0
Gral. Lavalle	-	-	-	-	4	0,6	48	1,0
Total del Area Sudeste	115	100	848	100	714	100	4.669	100

{ Datos 67/68 } Pcia. Bs. As.

{ Datos 64/65 } Rep. Argentina

Francia

EE. UU.

Brasil

Unión Sudafricana

Australia

ESTADÍSTICAS AGROPECUARIAS

CULTIVOS: 1964/65

Partidos	A J O				A P I O				E S P A R R A G O S			
	Ha. sembrad.		Producción		Ha. sembrad.		Producción		Ha. sembrad.		Producción	
		%	Tn.	%		%	Tn.	%		%	Tn.	%
Ayacucho	5	0,5	16	0,4								
Asul	-		-		1	25,0	56	24,4				
Balcárces	486	32,1	1.416	39,5					1	33,0	3	30,0
Gral. Alvarado	6	0,6	18	0,5								
Gral. Guido												
Gral. Lamadrid	1	0,1	4	0,1								
Gral. Madariaga	2	0,2	6	0,2								
Gral. Pueyrredón	30	3,2	87	2,4					2	67,0	7	70,0
Concepción Chaves	15	1,6	75	2,1								
Juárez	30	3,2	150	4,2								
Laprida	1	0,1	4	0,1								
Lobería	5	0,5	58	1,6								
Maipú												
Mar Chiquita	1	0,1	3	0,1								
Necochea	100	10,5	500	14,0								
Olavarría	100	10,5	369	10,1	2	50,0	117	51,2				
Orsch	3	0,3	8									
San Cayetano	30	3,2	150	4,2								
Tandil	35	3,7	235	6,6								
Tapalqué					1	25,0	56	24,4				
Tres Arroyos	100	10,5	494	13,8								
Gral. Lavalle												
Total Area Sudeste	950	100	3.584	100	4	100	229	100	3	100	10	100

Pcia. Bs.As.

Rep. Argentina

Francia

EE.UU.

Brasil

Unión Sudafricana

Australia

ESTADÍSTICAS AGROPECUARIAS
CULTIVOS: 1964/65

Partidos	S U D A M		G R A S S		V I D				CERREAS		CIBUELAS	
	Ha. sembr.	%	Producción Tn. %		Ha. sembr.	%	Producción Tn. %		Tn. %	%	Tn. %	%
Ayacucho	3.500	3,4							7	3,6	32	3,3
Azul	6.500	6,4	177	1,7								
Balcarce	1.800	1,8	21	0,2					30	15,3	249	25,2
Gral. Alvarado	900	0,9	21	0,2					16	8,2	69	7,1
Gral. Guido	900	0,3	-									
Gral. Lanadrid	9.000	8,8	1.200	11,5					7	3,6		
Gral. Madariaga	600		-						70	35,7	33	3,1
Gral. Pueyrredón									3	1,5	291	30,0
Consález Chaves	6.000	5,9	900	8,6	1	11,1	2	7,7	5	2,6	12,	1,2
Juárez	12.000	11,7	1.350	12,9	1	11,1	2	7,7	2	1,0	16	1,6
Laprida	3.500	3,4	1.200	11,5					26	13,3	1	0,1
Lobería	4.800	4,7	280	2,7							77	7,8
Naipá	150	0,1							5	2,6		
Nar Chiquita	400	0,4							6	3,1	22	2,3
Necochea	10.000	9,8	2.375	22,5	2	22,2	7	27,0			27	2,6
Olavarría	5.500	5,4	125	1,2					3	1,5		
Rauch	800	0,8							2	1,0	16	1,6
San Cayetano	6.500	6,4	900	8,6	1	11,1	3	11,5	10	5,1	80	2,0
Tandil	5.500	5,4									72	7,4
Tapalqué	2.500	2,4	40	0,4					4	2,0		
Tres Arroyos	22.000	21,5	1.000	18,1	4	44,5	12	46,8			40	4,1
Gral. Lavalle												
Total Area Sudeste	102.250	100	10.490	100	9	100	26	100	196	100	977	100

Peña. Bs.As.

Rep. Argentina

Francia

EE.UU.

Brasil

Unión Sudafricana

Australia

Las estadísticas siguientes proporcionan la información más reciente acerca del panorama agropecuario de la región estudiada.

Analicemos ahora la situación, a escala nacional y regional, de los principales cultivos del área SE.

TRIGO

Panorama mundial: La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación -FAO-, informó que la cosecha mundial de trigo en la temporada agrícola julio de 1968 a junio de 1969 alcanzó la cifra de 306.100.000 toneladas, lo que representa un aumento del 13% con respecto de la anterior. (El constante aumento provoca inconvenientes y caídas de precios en la comercialización internacional).

Señala la FAO, que no se incluye en el volumen citado la producción de China Continental por carecerse de datos.

En la Unión Soviética, a pesar del tiempo desfavorable se recogió una cosecha calculada en 96 millones de toneladas, cifra superada solamente una vez en la historia de ese país, hecho ocurrido en 1966/67 con 100.500.000 toneladas.

En los Estados Unidos la cosecha alcanzó un volumen récord de 42.700.000 toneladas contra 41.400.000 del ciclo agrícola 1967/68, pese a que se redujo la superficie destinada a ese cultivo.

En Australia, donde el tiempo fue bueno y la superficie sembrada mayor que años anteriores, la producción de trigo alcanzó a 14.600.000 toneladas cifra sin precedentes para ese país, donde la cosecha del año anterior fue sólo de 7.600.000 toneladas.

La producción triguera en Sudamérica alcanzó aproximadamente a 8.400.000 toneladas, o sea un millón menos que en el período 1967/68.

El retroceso se debió principalmente al descenso de la

producción Argentina, que bajó a 5.900.000 toneladas contra 7.300.000 de 1967/68, debido casi exclusivamente a las desfavorables condiciones del tiempo. En 1969/70 volvió a subir, recuperando parte del nivel de un bienio atrás: 6.800.000 ton.

El acontecimiento más notable fué el aumento del 41% registrado en la producción de trigo del Extremo Oriente (excluida China Continental) y que se debió a una combinación de factores como lo son el buen tiempo, empleo de métodos modernos de cultivo y el uso de variedades de elevado rendimiento en India y Pakistan.

La producción del Extremo Oriente puede calcularse en 24 millones 700.000 toneladas, contra 17.500.000 del año anterior y 16 millones de toneladas en 1965/66.

También aumentó la producción en Africa -dice la FAO- que pasó de 6 a 7.300.000 toneladas. Sin embargo por causa del mal tiempo, en el Medio Oriente la producción bajó de 20.600.000 a 19.800.000 toneladas.

En Europa Oriental se mantuvo, a pesar de la sequía, el nivel de producción récord de 20.400.000 toneladas, debido al empleo de mejores técnicas de cultivo.

Finalmente el informe expresa que en los países de Europa occidental la producción fué de 51.700.000 toneladas, volúmen un poco inferior a la anterior cosecha de 1967/68, que fué de 51.900.000 y se destaca que la calidad del grano obtenido es poco satisfactoria.

Las exportaciones mundiales de trigo y harina registraron, según estimaciones, una reducción de aproximadamente 31,14% en 1968/69, señala la FAO, quedándose en los 45 o 46.000.000 de toneladas. Esta fué la tercera reducción sucesiva del comercio internacional de trigo desde el nivel de 62.500.000 toneladas que alcanzó en 1965/66.

Las reducciones se deben sobre todo a que la India y

Pakistán necesitan ahora cuatro o cinco millones de toneladas menos que en 1965/66 y también a que la Unión Soviética realice menores compras.

Al iniciarse el año agrícola 1969/70, las reservas existentes en los 7 principales países exportadores (excluida la Unión Soviética) eran de alrededor de los 61.000.000 de toneladas contra sólo 46 millones de toneladas al iniciarse el año agrícola 1968/69.

Ese nivel es ligeramente inferior al de 1960/61 (63.600.000 toneladas), pero muy próximo a los promedios de la segunda mitad del decenio siguiente a 1950.

Por último destaca el informe de la FAO que, con excepción de Argentina, todos los principales países exportadores cuentan con reservas mayores que hace años atrás.

Las altas cosechas promovieron en los últimos dos años la llamada "guerra del trigo", y los precios internacionales llegaron a bajar un 20%. Paradojalmente, la baja cosecha argentina le impidió perjudicarse sobremedida -incluso llegamos a importar trigo, luego de atender exportaciones ya comprometidas-, pero es evidente que hemos dejado de ser "el granero del mundo" (a principios de siglo, Argentina producía trigo en el mismo cuántum que Canadá, que hoy duplica nuestra producción). Las constantes quejas del agro atribuyen notable responsabilidad en tal retroceso a políticas contradictorias e imprecisas de sucesivos gobiernos, duras hacia adentro, cargando con gabelas al productor y no proporcionándole medios para su expansión, blanda hacia afuera, sin atreverse a una promoción agresiva de nuestra producción exportable.

La desesperación suele ser mala consejera, y, por ejemplo, en los últimos tiempos bastante se ha declamado en favor de la reestructuraciones de la oferta nacional, de probable impacto apenas coyuntural, y ello si no pasa el momento adecuado

antes de estar en condiciones de atender giros formales de la demanda (por ejemplo, aumentar la proporción del agro dedicada a la ganadería, y, dentro de la reservada a los cereales, inclinarse por el cultivo de forrajeras, trigo caudeal, trigo "durum", desechando el trigo común, de panificar).

Entretanto, ha bajado la capacidad del almacenamiento de los elevadores de granos.

CUADRO N° 63
CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO
(En toneladas)

	1965	1967	1969
INSTALACIONES PORTUARIAS:			
- elevadores	998.850	985.300	1.069.600
- silos subterráneos (anexos)	1.509.475	1.467.200	1.508.700
- silos de chacra	189.623	195.000	195.000
Subtotal	2.697.948	2.647.500	2.773.900
Instalaciones para embolsado	705.072	540.500	450.600
Total instalaciones portuarias	3.403.020	3.188.000	3.224.500
INSTALACIONES DE CAMPAÑA:			
- elevadores	336.480	336.480	336.480
- silos subterráneos (nexos)	268.624	408.800	408.800
- silos subterráneos	402.776	262.600	262.600
- silos de chacra	70.779	78.170	78.170
Total instalaciones de campaña	1.078.659	1.086.050	1.086.050
TOTAL GENERAL	4.481.679	4.274.050	4.310.550

Fuente: CONFIRMADO-18 de febrero de 1970.

TRIGO

CUADRO N° 64

Partido	Hectáreas sembradas	Hectáreas cosechadas	Producción en toneladas	% (1)
Ayacucho	9.000	8.100	9.720	0,7
Azul	28.000	25.600	38.400	2,8
Balcarce	58.000	57.400	114.800	8,4
Gral. Alvarado ⁴	35.000	34.500	69.000	5,0
Gral. Guido	200	170	204	
Gral. Lamadrid	48.000	43.500	67.425	4,9
Gral. Madariaga	1.200	1.080	1.350	0,1
Gral. Pueyrredón	20.000	19.700	39.400	2,9
González Chaves	60.000	58.000	95.700	7,1
Juárez	45.000	40.500	64.800	4,7
Laprida	18.000	16.200	25.110	1,8
Lobería	106.000	104.700	183.225	13,4
Maipú	750	690	897	
Mar Chiquita	8.000	7.650	11.475	0,8
Necochea	90.000	88.800	153.624	11,2
Olavarría	20.000	19.000	26.600	1,9
Rauch	4.000	3.600	4.500	0,3
San Cayetano	78.000	75.500	128.350	9,3
Tandil	40.000	36.000	63.000	4,6
Tapalqué	11.000	10.000	10.000	0,7
Tres Arroyos	170.000	163.500	261.600	19,0
Gral. Lavalle	60	40	40	
Total Zona Sudeste			<u>1.369.220</u>	
Total Pcia.	3.796.300	3.454.200	<u>4.840.000</u>	

Año Agrícola 1967/68

(1) Porcentaje de Producción en toneladas del partido con respecto al total de la zona.

	Hectáreas sembradas	Hectáreas cosechadas	Producción en toneladas
Argentina	6.613.000	5.811.600	7.320.000

Año Agrícola 1967/68

De los datos obtenidos resultan los siguientes porcentajes que revelan la importancia del Area Sudeste en la producción triguera:

Producción del Area Sudeste 1967/68:

28% de la Pcia. de Buenos Aires.

19% " " República Argentina.

Principal partido productor de trigo del Area: Tres Arroyos con el 19,0% de la producción del Area y el 4,0% del País.

Se destacan además los partidos de Lobería(13,4%); Necochea (11,2%); San Cayetano (9,3%). (Los últimos porcentajes indicados son dados con respecto al total del Area Sudeste).

Otras provincias con producción triguera importante:

Santa Fe:	802.000 toneladas (año 1967/68)
Córdoba:	753.000 " (" " ")
La Pampa:	623.000 " (" " ")
Entre Rios:	177.000 " (" " ")

No se obtuvieron datos más actualizados para el Area Sudeste, si en cambio para el país. Puede verse así que la producción descendió notablemente en el último período: de 7.320.000 toneladas a 5.740.000, esto es, un 22%.

Producción y Exportación del Area Sudeste:

Para el cálculo correspondiente a los valores del trigo se tomó en cuenta el consumo per cápita de harina nacional y se aplicó al Area.

Resulta así que, medida en trigo, la producción de harina alcanza 211.500 tn. Teniendo en cuenta que el consumo estimado para el Area es de 102.520 tn., resulta un saldo exportable de 108.980 tn.

CEUR ha calculado las exportaciones de trigo a partir de la deducción de la parte destinada a harina y lo que se estima es dedicado a servir como semilla. Con este último destino se absorben aproximadamente 123.000 tn., o sea un 75% de la producción de la región. A precios de 1963, totalizan apro

3 xinaadamente 7.100.000 pesos moneda nacional.

Molinos harineros existentes en la zona Azul, Gral. Pueyrredón, Juárez, Olavarría, Tandil y Tres Arroyos.

La producción de maíz de la región, según las mismas estadísticas, fué:

M A I Z

CUADRO Nº 65

Partido	Hectáreas sembradas	Hectáreas cosechadas	Producción en toneladas	% (1)
Ayacucho	18.000	6.500	9.900	9,6
Azul	12.000	7.000	9.200	8,8
Balcarce	8.000	6.050	9.300	9,0
Gral. Alvarado	2.600	2.030	3.300	3,2
Gral. Guido	2.700	2.370	3.300	3,2
Gral. Lanadrid	4.000	3.000	3.000	2,9
Gral. Lavalle	300	250	350	0,3
Gral. Madariaga	3.000	2.750	3.850	3,7
Gral. Pueyrredón	3.200	2.490	3.900	3,8
González Chaves	1.500	600	700	0,6
Juárez	2.000	1.100	1.700	1,6
Laprida	500	250	350	0,3
Lobería	9.000	6.600	9.600	9,3
Maipú	2.000	1.800	2.450	2,4
Mar Chiquita	5.000	4.550	6.800	6,6
Necochea	2.500	1.660	2.200	2,1
Olavarría	7.000	3.400	4.400	4,3
Rauch	10.000	3.600	5.550	5,4
San Cayetano	1.500	650	800	0,8
Tandil	20.000	7.300	11.800	11,4
Tapalqué	11.000	7.400	9.300	9,0
Tres Arroyos	4.000	1.500	1.800	1,7
Total zona Sudeste			103.550	
Total Paía.	1.076.700	875.200	1.880.000	

Año Agrícola 1967/68

(1) Porcentaje de producción en toneladas de cada partido con respecto al total de la zona.

CUADRO Nº 66

Maíz:

ARGENTINA	Hectáreas sembradas	Hectáreas cosechadas	Producción en toneladas
Año 1966/67	4.156,5	3.450,5	8.510,0
" 1967/68	4.473,4	3.377,7	6.560,0
" 1968/69	4.604,4	3.575,7	6.900,0(1)

(1) 1969/70: 9.100.000 ton. (estimación).

De los datos anteriores se deduce:

Producción del Area Sudeste 1967/68:

- 55% de la Pcia. de Buenos Aires
- 16% " " República Argentina.

Principal productor de maíz del Area: Tandil con el 11,4% de producción del Area y 0,2% del País.

Otros partidos con importante producción dentro del Area Sudeste: Ayacucho, Lobería, Balcarce y Tapalqué (con el 9,6; 9,3; 9 y 9%) respectivamente del total de la producción del Area).

Se observa además de lo anterior que la producción del país disminuyó en el período 1967/68 en un 22,9% con respecto al período anterior.

Sobre el promedio de la producción del último quinquenio que llegó a 6.080.000 toneladas, el aumento es de 480.000, o sea de un 7,9% y con referencia al pasado decenio, el incremento es de 1.128.400 toneladas. Es decir de un 20,8%. La estimación actual a pesar de resultar inferior la del ciclo 1966/67, ocupa el tercer lugar entre los guarismos correspondientes a los últimos diez años y sigue en orden de importancia a la producción del período 1965/66 que alcanzó 7.040.000 toneladas.

El rendimiento por hectárea cosechada fué de 1942 kg. frente a 2.466 en 1966/67 y 2.150 en 1965/66.

La superficie cultivada es la más importante de los últimos diez años, con un total de 4.473.400 hectáreas, de las que se han cosechado 3.377.700.

Producción por Provincias:

Santa Fe, con el 31,5% del total cosechado, es la principal productora. Siguen Buenos Aires con el 28,7%; Córdoba con el 26,8%; Entre Ríos con el 4,3 y San Luis, con el 3,5% de acuerdo con la siguiente discriminación de la producción de cada una de estas provincias (figuran entre paréntesis los guarismos de la cosecha anterior); Santa Fe con 2.070.000 toneladas (2.424.000) Bs.As. 1.880.000 toneladas (2.922.000); Córdoba, toneladas 1.760.000 (1.878.000); Entre Ríos 280.000 (536.000); San Luis 231.000 (229.000).

De acuerdo con el informe oficial, esta campaña maicera resultó perjudicada por inconvenientes de orden climático, como la falta de lluvias, elevadas temperaturas y viento. Las precipitaciones pluviales de enero irregulares en su distribución y de intensidad insuficiente, no modificaron mayormente el panorama de la zona norte de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos.

De acuerdo a los datos obtenidos para el período 1968/69 correspondientes al país, se observa que la producción ascendió de 6.560.000 toneladas a 6.900.000 toneladas.

Otras provincias con importante producción (valores correspondientes al año agrícola 68/69).

Buenos Aires	2.900.000 toneladas
Santa Fe	1.950.000 "
Córdoba	750.000 "
Entre Ríos	727.000 "

- - - - -

2 PAPAS:

Cada tipo de papa tiene en la República una zona de cultivo preferente. Así para la temprana se destinaron a su siembra en todo el país 13.450 hectáreas en el ciclo 1968/69 y dentro de ese total corresponden 5500 a la provincia de Tucumán. En el ciclo anterior (67/68) el monto total fué de 21.650 hectáreas, y la última cosecha fue en la provincia mencionada de 79.500 toneladas, dentro de una producción nacional de papa temprana de 146.450 toneladas. La semitemprana tiene su lugar en la provincia de Santa Fé con 14.045 hectáreas, en la de Buenos Aires con 13.555 y en Córdoba, 10.140, en el período 67/68, que arroja para todo el país una superficie de cultivo de 50.950 hectáreas. Estos datos son reveladores, por comparación de un descenso sobre las precedentes campañas, según lo enuncian las siguientes cantidades: 55.800, 54.700 y 64.300 hectáreas para los años 66/67, 65/66 y 64/65, respectivamente. En el rubro producción hay un descenso igual: 253.500 toneladas contra 385.400, 379.700 y 504.000 para los períodos señalados y el mayor declive se apunta en Santa Fé. En la semitardía, cuyos grandes números corresponden a las zonas bonaerenses, siguiéndoles muy lejos Mendoza, acusa notables aumentos en superficie, cosecha y producción. Finalmente la tardía, cultivada principalmente en Santa Fé, marca también un significativo descenso.

Al analizar el consumo de la Capital Federal que, como es obvio, constituye el gran centro, veremos que ese mercado adquirió en 1966 190.319,8 toneladas en 1967, 193.892,8 y de enero a julio del corriente año, 113.632 toneladas, para lo cual pagóse respectivamente 3.172.473,3; 3.079.091,6 y 2.336.686 miles de pesos nacionales. La procedencia de los "sotcks" puede establecerse en el sudoeste de Buenos Aires con una producción en 1967 de 113.562,2 toneladas, en Tucumán con 25.978,7 en Córdoba, 16.810,6 y en Rosario, 7541,2 toneladas y sus valores fueron, respectivamente, en miles de pesos de 1.936.251,7; 378.287; 306.172,7 y

124.576,4. El comprador metropolitano prefiere la papa Huinkul y en segundo término la Kennebec. Las ventas de la variedad Huinkul fueron de 91.987,6 toneladas, menos de la mitad del volumen total, y su importe fué de 1.351.897,7, apreciablemente más de ese porcentaje en el total de valores. Las provincias de Tucumán y Córdoba entregan prácticamente todo su producto a la comercialización metropolitana, mientras que la zona rosarina consume el suyo en su ámbito.

Precios y Posibilidades de colocación de la Papa:

Los productores paperos aseguran que el precio promedio venta es inferior, en un 25%, al costo real de producción y comercialización y, de acuerdo al rendimiento y a la elasticidad de la demanda, ni aún así el mercado interno podrá absorber totalmente las disponibilidades del productor. Y, para que no ocurra lo que enttemporadas anteriores, en que los sobrantes tuvieron que ser descartados, con el consiguiente perjuicio de los productores habrá que posibilitar la colocación de los sobrantes en el exterior. En realidad, existirían mercados potenciales muy interesantes en los países vecinos, sobre todo en Chile, Bolivia y Uruguay cuya producción de papas no alcanza a satisfacer las necesidades internas; pero hay otros productores que se hallan en mejores condiciones para operar y cuya oferta se hace más atrayente para los interesados, porque esos países otorgan para ello toda clase de ventajas arancelarias y hasta subsidian a sus exportadores, colocados en excepcional posición competitiva frente a los países que no ofrecen estas ventajas, y, por el contrario, gravan con impuestos a la producción. El hecho de que nuestros productores de papa deban adecuar sus importaciones al régimen de la lista de productos "tradicionales", con aranceles y recargos corrientes y además hacer frente a las retenciones establecidas, impiden que puedan entrar en competencia en el mercado internacional; porque no pueden igualar la oferta de los competidores, haciéndose muy difíciles las ventas por más que el

producto argentino es de excepcional calidad. El caso es que las oscilaciones de la producción papera desalienta a los productores tanto cuando hay escaso rendimiento -por condiciones climáticas o sanitarias adversas derivadas de aquéllas-, como en los años de superproducción-, ya que hubo años en que tuvieron que abandonarse el equivalente de millones de bolsas porque el exceso de oferta había deprimido de tal manera las cotizaciones que no valía la pena comercializar el producto. Pero si en la primera alternativa, que se ha producido varias veces, al punto de verse el país en la necesidad de importar papas para satisfacer las necesidades internas, no hay manera de controlar esas situaciones, como no sea con mejoras genéticas, con el uso de semillas procedentes de variedades más resistentes a la sequía y la acción de las plagas; en el segundo caso las cosas cambian, porque todo podría solucionarse mejorando la política de comercio exterior. En primer lugar, la eliminación de las retenciones pondría a los productores en condiciones de competir con muchos países, y si a esto se agregaran desgravaciones impositivas que pesan sobre muchos insumos, el precio de la oferta sería muy atractivo y desaparecerían las dificultades actuales, dado que la papa argentina es un alimento muypreciado.

Los inconvenientes registrados en los últimos años en la región SE, han motivado, por ej.: que el maíz "invada" el área papera. En la cosecha 68/69, la Coop. Agrícola Gral. Pueyrredón de Mar del Plata, destinó 15.000 has. a dicha reestructuración.

Se ha calculado el aporte de los productores papeiros a la economía nacional, de 1959 a 1968, en una producción adicional de 10.108.500 ton. (valor, a \$ 400.- promedio la bolsa de 50 kg. = más 81.510.800.000). La producción unitaria se duplicó en el 70% de la superficie de cultivo, y se ahorraron divisas (por eventuales importaciones) por u\$s 20.000.000.- El precio actual sumamente deprimido de \$ 250.- la bolsa no compensa

sa el costo del productor (Mesa Redonda "Clarín" 21/2/70).

P A P A
CUADRO N° 67
Período 1967/68

Partidos	Héctáreas sembradas	Hectáreas cosechadas	Producción en toneladas	%(1)
Balcarce	37.370	37.370	532.425	55,0
Gral. Alvarado	18.360	18.360	251.815	26,0
Lobería	14.180	14.180	188.860	19
Total de la zona			<u>973.100</u>	
Resto de Pcia.	54.075	50.702	472.060	
Total Pcia.	123.985	120.612	1.445.160	

(1) Porcentaje de producción en toneladas de cada partido con respecto al total de la zona.

Porcentaje de la producción de la zona sudeste con respecto al total de la provincia de Buenos Aires: 67%.

Pcia. de Bs.As. respecto del país = 60%.

No se obtuvieron datos correspondientes al total del país.

En el año 1969, se recensó el área compuesta por los partidos de Balcarce, Gral. Pueyrredón, Gral. Alvarado, Tandil y Lobería, agregándose informaciones obtenidas por vía secundaria, acerca de los partidos de Mar Chiquita, Gral. Madariaga y Necochea. La cifra final fué de 89.700 has. de superficie sembrada y una producción de 31.700.000 bolsas (rendimiento promedio: 354 bolsas por ha., superior en 100 bolsas a 1968, y récord de la zona).

Exportaciones del Area Sudeste:

Papa:

Según un estudio realizado por CEUR el consumo regional alcanzó en el año 1965 a 49.924 tn., teniendo en cuenta un consumo regional de 75 Kg. por habitante y por año. El consumo de semilla sería de aproximadamente 242.517 tn., con lo que el saldo

exportable de la región es de 1.327.000 toneladas. Esta exportación tiene normalmente como destino el mercado nacional, y solo en escasas ocasiones una pequeña parte resulta exportada fuera del país.

3. Ganadería:

Componente fundamental del sector agrario, se impone un análisis por separado, si bien le afectan las "generales de la ley" expuestas anteriormente.

La producción de carne vacuna exhibe, como toda la oferta del agro, notorio estancamiento, manteniéndose prácticamente a niveles de preguerra, en tanto varió fundamentalmente el panorama internacional en dicho rubro: en 1948 y 1964 el stock ganadero mundial creció en un 30%, alcanzando los 1.000 millones de cabezas (Argentina participa en un módico 5% de dichas existencias. En 1930/39, la producción argentina de carne era de 128 kgs. por habitante, mientras que la del quinquenio 1962/66 sólo alcanza 120 kgs. por habitante, anualmente). No obstante, no hemos alcanzado el tope de nuestra capacidad productiva, y diversos especialistas aseguran sumamente factible la duplicación de las existencias vacunas (otros 50 millones de cabezas), en pocos años, aplicando recursos de la moderna tecnología mundial, perfectamente accesibles a nuestros ganaderos.

La paralización del crecimiento ganadero tampoco se justificaría por una eventual saturación de la demanda externa, que no existe, dado que, en el último cuarto de siglo, las exportaciones mundiales de reservas bovinas aumentaron un 74%, en tanto la creciente avidez mundial por la carne vacuna se evidencia por tratarse del único producto agrario no afectado por el creciente deterioro del precio mundial de los alimentos. No obstante, en el lapso mencionado, las exportaciones argentinas se redujeron en un 8%.

El estancamiento de la producción pecuaria no tendría,

77 por lo tanto, más causa inmediata que la progresiva descapitalización de los productores pecuarios, determinada por un nivel de precios insuficiente, es decir, la producción de carne no puede intensificarse en tanto ello constituye mal negocio.

CUADRO N° 68
INDICE DE PRECIOS DEL GANADO VACUNO
 (base 1964=100)

<u>Año</u>	<u>Indice</u>
1963	114,27
1964	92,19
1965	83,50
1966	79,27
1967	75,79
1968	66,27
30-6-69	62,39

No existiendo interés, por falta de precios remunerativos, en proceder a una adecuada terminación de animales, y a la repoblación de las existencias, los productores pecuarios han tomado el camino de liquidar sus haciendas para dedicar la tierra a otras tareas, o, cuando las condiciones naturales no lo permiten, como ocurre en las zonas marginales inaptas para la agricultura, se prefiere apelar al ocio antes que producir sin beneficios. Se trata de acontecimientos parecidos a los ocurridos en casos de coyunturas económicas desfavorables, si bien la situación actual ya denota ser estructural.

Inclusive los productores han llegado a desechar el no muy abultado apoyo crediticio oficial, interpretando como demasiado elevada la tasa de interés bancaria, al par que la misma constituiría una deuda más que gravitaría sobre la descapitalizada empresa rural.

En el interin, el consumo interno ha crecido de modo tal (favorecido por el bajo precio relativo del producto) que

acapara la mayor parte de la producción (esto es malo por par-
tida doble: impide el surgimiento de sucedáneos, como el pes-
cado, y al mismo tiempo reduce las existencias ganaderas, afec-
tando el futuro del sector).

CUADRO N° 69
EVOLUCION DEL CONSUMO INTERNO Y LA EXPORTACIONES
DE PRODUCTOS GANADEROS

Años	Consumo interno%	Exportación %
1900/04(promedio)	23,4	76,6
1920/24 *	60,8	39,2
1940/64 *	72,9	27,1
1968	79,6	21,4
1969	73,2	26,8 (repunte)

CUADRO N° 70
RELACION ENTRE EL PRECIO MEDIO NOVILLO LINIERS
MÉN KILO VIVO Y EL COSTO DE VIDA EN LA CAP. FE-
DERAL (1960=100)

Años	Precio	Costo de vida
1967	67,33	483,7
1968	69,35	502,1
30-9-69	67,78	594,9

(Fuente: "El campo en marcha", Enero de 1970) .

El consumo interno por habitante fué de 75,9 kg. en 1966
(1.735.000 ton.), incrementando a 86,5 kg. anuales en 1969 -
(2.075.000 ton.). De 1945 a 1965 la producción de carne vacuna
en el país incrementó a una tasa anual del 1,51%, en tanto el
total de existencias de ganado vacuno sólo lo hacía a la tasa
anual de 0,91% (la veda de 1964/65 se basó en la honda preocu-
pación causada por esta dispar relación). Ultimamente, torna a

registrarse una caída en el stock de existencias vacunas: al 31/8/69 eran 45.634.336 cabezas, en tanto un año antes alcanzaban a 45.853.234, o sea 218.898 más. En la Pcia. de Bs.Aires, la caída fué aún mayor: 664.000 menos en el período.

Buena parte del reproche por los bajos precios, se adjudica a los frigoríficos (salvo CAP y el ex-Wilson, los demás manifiestamente en manos extranjeras). Obsoletos en su parque industrial, subvienea al problema interno y externo de precios políticos (es sabido cómo afecta la política de Gran Bretaña de aliento a sus productores nacionales, en desmedro de las posibilidades de acceso de la producción argentina u otras), imponiendo su mayor poder de regateo sobre el del productor. Los frigoríficos sostienen (principios de 1970) no estar en condiciones de pagar al productor más de msn 71 a 73 por kg.vivo de carne para chilled en el Mercado de Liniers, precio análogo al que regía en Diciembre 1967 (en Marzo 1970 un frigorífico prometió pagar msn 76.-), en tanto los insumos (alimento del ganado, salarios rurales, etc.) han aumentado. El Gobierno está empeñado en solucionar este problema mediante amplio apoyo a los frigoríficos para su reequipamiento integral (procesos, tecnología, sanidad, etc.).

La evolución de las exportaciones se advierte en el siguiente cuadro.

En consecuencia, se advierte que la exportación de carne en 1969 alcanzó a u\$s 582 millones. Setenta y seis países reciben la producción argentina: España convino 55.000 ton. entre 1969/70, Italia 22.000 ton. anuales, Israel 20.000 ton. anuales, Chile 30.000 ton. por año. Las ventas a EE.UU. en 1970 podrían ascender a 170 millones de libras, por valor u\$s 100 millones. En Abril de 1970, la Argentina, el Brasil y el Uruguay acordaron una política conjunta frente a Gran Bretaña, a la que proveen del 40% de sus compras de carne.

El mercado externo para nuestras carnes ha experimentado notoria reestructuración en los últimos años. Desde que Gran Bre

CUADRO Nº 71

EVOLUCION COMPARATIVA DEL VOLUMEN Y VALOR DE LAS EXPORTACIONES ARGENTINAS DE
CARNES, SUBPRODUCTOS Y GANADO EN PIE, DURANTE LOS AÑOS 1966 A 1969.

P r o d u c t o	Volumen en miles de toneladas				Valor FOB, en millones de ufs.			
	1966	1967	1968	1969(x)	1966	1967	1968	1969(x)
I. CARNES VACUNAS	462,8	470,1	354,4	493,6	300,7	295,9	249,4	331,1
a) En cuartos	303,0	246,7	115,7	166,8	174,1	126,9	60,4	84,6
Enfriados	154,9	129,2	38,6	80,3	88,1	69,0	23,2	44,2
Congelados	148,1	117,5	77,1	86,5	86,0	57,9	37,2	40,4
b) En cortes	21,2	42,7	64,4	125,6	18,6	33,7	51,6	97,4
Enfriados	3,2	4,9	12,4	29,1	2,5	3,4	11,3	27,3
Congelados	18,0	37,8	52,0	96,5	16,1	30,3	40,3	70,1
c) Tipo manufactura cong.	77,2	91,4	71,4	98,6	50,4	53,0	35,9	46,1
Con hueso	37,0	25,9	29,4	32,4	21,3	12,8	12,9	13,6
Sin hueso	40,2	65,5	42,0	66,2	29,1	40,2	23,0	32,5
d) Cocida congelada	13,0	16,3	26,5	28,2	16,0	17,8	31,7	37,8
e) Enlatada	48,4	73,0	76,4	74,4	41,6	64,5	69,8	65,2
II. CARNES OVINAS CONGELADAS	48,6	56,6	34,9	37,9	18,5	21,3	13,1	14,6
III. CARNES PORCINAS CONGELAD.	11,6	6,2	0,9	0,9	7,1	3,7	0,5	0,5
IV. CARNES EQUINAS(x ^o)	64,5	68,0	72,1	72,9	24,1	24,8	26,8	27,7
V. MENUDENCIAS CONGELADAS(x ^o)	48,8	58,5	54,9	74,9	21,3	22,1	17,5	24,7
VI. EXTRACTO DE CARNE	2,5	3,8	3,6	3,3	20,1	17,5	15,8	14,2
SUB-TOTALES	638,8	663,2	520,8	683,5	391,8	385,3	323,1	412,8

////

CUADRO Nº 71 (continuación)

VII. OTRAS CARNES	11,5	12,3	14,5	15,8	9,2	9,2	11,4	11,3
a) Carnes vacunas saladas y/o cu radas	0,1	0,3	0	0,5	0	0,2	0	0,4
b) Carnes ovinas en- latadas	0,6	1,0	3,3	2,4	0,4	0,7	2,5	1,8
c) Lenguas vacunas enlatadas	0,7	0,8	0,6	0,5	1,3	1,5	1,0	0,8
d) Especialidades (em butidos, caldos, etc	10,1	10,2	10,6	12,4	7,5	6,7	7,9	8,3
VIII. CUEROS (vac., ov. y porc.)	206,9	206,4	208,0	223,3	89,7	77,6	71,0	93,8
IX. OTROS SUBPRODUCTOS	193,2	264,0	202,1	321,0	27,8	32,1	24,9	38,5
X. GANADO EN PIE (vac., ov., porc. y eq.)					26,2	41,2	31,8	26,5
TOTALES GENERALES	....	.....	.....	.....	544,7	545,3	462,2	582,9

(x) Cifras provisionarias.

(x') Enfriadas, congeladas y saladas.

(x'') Vacunas, ovinas, porcinas y equinas.

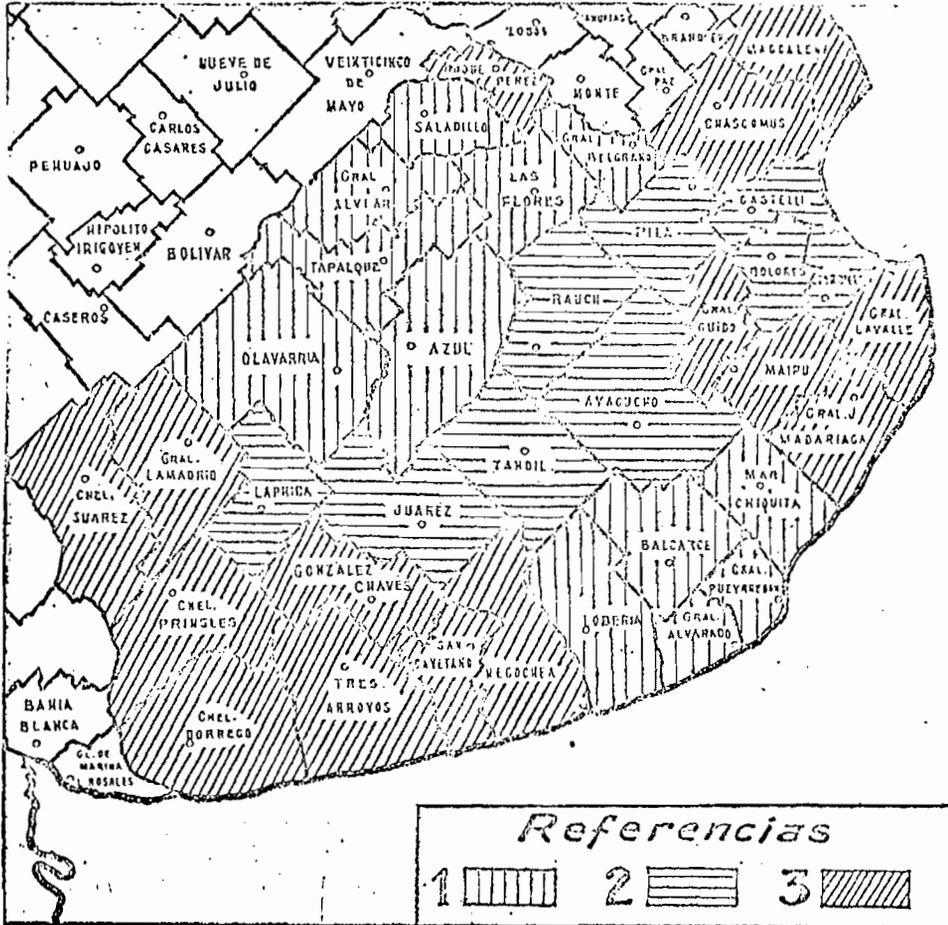
2 taña dejó de ser el mercado principal (casi único por la importancia de su demanda), debieron los exportadores argentinos abocarse a una sustancial modificación de su oferta, para permitir la incursión en nuevos mercados. Se debilitó paulatinamente la tipología basada en oferta de cuartos vacunos, para pasarse a la de productos seleccionados y manufacturados (cortes especiales, carnes cocidas, inclusive comidas preparadas a base esencial de carne). Las carnes congeladas, los productos enlatados y el extracto, con la unión de los cortes especiales y las carnes cocidas congeladas, desplazaron al chilled y las carnes curadas. Esto facilitó la captación de nuevos mercados (las exportaciones a Inglaterra, que llegaron al 99% de nuestras carnes enviadas al exterior en 1940, y eran del 78% en 1950, llegaron a sólo 25% del total en 1967).

El cuadro anteriormente transcripto muestra que las carnes vacunas congeladas (cuartos, cortes, enlatadas y cocidas, manufactura) constituyeron aproximadamente el 60% de los envíos de carne al exterior, y, en unión del extracto, los embutidos, lengua, y carnes ovinas y porcinas y menudencias congeladas, el 80% de los mismos.

La FAO ha calculado que las necesidades mundiales incrementarán en 1985 a 8.800.000 ton. anuales, de las que Sudamérica debería proveer 4.100.000 ton. Este subcontinente bajó su participación en el comercio mundial, de 41% en la preguerra, a 25% actualmente, y sólo está exportando casi 1.000.000 ton. anuales. Las proyecciones estiman que difícilmente Sudamérica poseerá para 1985 saldos exportables superiores a las 2.580.000 ton. Argentina, que constituye el 40% del cuántum subcontinental, tiene la mayor responsabilidad para contestar a tal desafío, al par que su gratificación también sería la máxima.

Ya hemos dicho que una política científica de reconstitución de planteles, y de elevación del rendimiento unitario de carnes, puede ser llevada a cabo. El proyecto Balcarce constituye una

FIGURA 228: AREA DEL PROYECTO BALCARCE:
 (fuente: La Nación).



de las herramientas de tal política, la primera encarada en nuestro país contemporáneamente. Además, su radicación en la región SE de la Pcia. de Bs.Aires, interesa particularmente a este estudio.

El "Plan Balcarce de desarrollo ganadero" tiende al incremento de la producción bovina por unidad de superficie. Su ámbito de aplicación está integrado por 36 partidos de la Pcia. de Bs.Aires, y fué puesto en marcha en Agosto de 1968. Cuenta con apoyo crediticio del Banco Mundial, a través del Banco de la Nación Argentina.

La región de aplicación fué dividida en tres zonas, a fin de desarrollar el plan en forma gradual. La primera zona de aplicación está constituida por los partidos de Balcarce, Mar Chiquita, General Pueyrredón, Gral. Alvarado, Lobería, Azul, Olavarría, Tapalqué, Gral. Alvear, Saladillo, Las Flores y Gral. Belgrano. La segunda zona comprende los partidos de Laprida, Juárez, Tandil, Ayacucho, Rauch, Pila, Castelli, Dolores y Tordillo, y el programa se implantará con posterioridad a su aplicación en la 1a. zona.

La tercera zona, que ingresaba al plan recién después de mitad de 1969, está constituida por los partidos de Magdalena, Chascomús, R. Pérez, Cnel. Suárez, Gral. Lamadrid, Cnel. Fringles, Cnel. Dorrego, G. Chaves, T. Arroyos, San Cayetano, Secochea, Gral. Guido, Maipá, Gral. Madariaga y Gral. Lavalle.

Los productores de las zonas mencionadas pueden inscribirse en el Banco Nación, que financiará, mediante los créditos previstos en el programa, las inversiones determinadas en el mismo, que contemplan el desarrollo integral de la empresa ganadera de cría, mediante la aplicación combinada de técnicas probadas (prácticas de alimentación, sanidad, manejo de pasturas, manejo de animales) y las adquisiciones consiguientes de insumos de la explotación y bienes instrumentales para la misma.

A los productores agropecuarios se concederá créditos para la instalación y consolidación de pasturas, incluyendo preparación del suelo, siembra, semilla, fertilización y control de malezas, alambrados, aguadas, mangas y corrales, maquinaria agrícola y hacienda vacuna, por el 80% de la inversión estimada, al 12% anual sobre saldos, más 1% por asesoramiento técnico, amortizable en 9 años con un plazo de gracia de 4 años, (el interés es alto, pero el plazo es bueno). Para contratistas rurales, el crédito cubrirá el 60% de la adquisición de maquinarias y equipos agrícolas, plazo 5 años, con 1 de gracia. En ningún caso los créditos excederán el 70% del capital estimado del productor o contratista beneficiado.

Se esperaba alcanzar, como resultado inmediato, la siembra de 220.000 has. con pasturas permanentes, y, a los 10 años, una producción marginal anual de 80.000 ton.vivas de carne. El Plan consiste en la implantación de un tipo de pradera de alta producción que, al mismo tiempo que producirá más carne por ha., irá enriqueciendo el suelo para elevar con los años el rendimiento en materia seca por ha.

A poco más de un año de su iniciación (cf. La Prensa, del 28-9-69), se anunciaron los primeros éxitos: en establecimientos que producían 66 kg. de carne anuales por ha., se lograron promedios de 148 kg. anuales por ha.

Producción:

En el cuadro siguiente puede observarse la producción en toneladas por región del interior del país en los años 1967 y 1968 y su variación correspondiente.

La región de más peso en el total es la del área pampeana que aporta 79%. Si analizamos cada uno de los rubros según tipo de carne se observa que la mayor cantidad corresponde a la destinada al consumo, siguiéndole en importancia la conge-

87

lada de manufactura y el último lugar la enfiada en la zona mencionada. Las variaciones positivas en los años citados se verifican sólo en los rubros consumo y conserva.

Le sigue en importancia la zona de Cuyo con el 12,1% su rubro más importante: el de consumo. Este se reparte el total. Se reparte el total además con los valores correspondientes a carne enfiada y digestor (carne retenida por control sanitario, pendiente de determinar su destino). En este caso no hubo variaciones negativas.

A continuación tenemos la zona del centro con el 5,4% y participación en todos los tipos de carne, siendo el más importante en el último año el correspondiente a conserva. Las variaciones fueron negativas excepto en cuanto a consumo, conserva y digestor.

Finalmente figura la zona del noroeste con el 3,5%, distribuido entre consumo, carne enfiada y digestor. No hay datos correspondientes al año 1967.

Si se observa la última columna (de variación 1968/67) se observa que el incremento relativo fue del 13,7% influyendo en él como mayores porcentajes positivos los de carne para conserva (50,9%) y consumo (48,4%). Se nota aquí la importante reducción en los rubros congelado Ch. B. y F. (-24,2%) y congelado de manufactura (-22,8%).

El área metropolitana concentra el porcentaje más alto de participación en el consumo de todo el país: el 73%.

CUADRO N° 72
PRODUCCION DE CARNE VACUNA SEGUN DESTINO EN PLAYA
AREA METROPOLITANA

Destino	1967	1968
Total	611.482,1	539.519,3
Enfriada	98.088,1	17.335,0
Congelada	111.281,8	101.989,0
Cocida	26.622,2	26.724,2
"M" Manufacturas	40.488,8	19.757,7
Conserva	15.822,5	39.610,4
Consumo	313.634,7	329.211,8
Chacinado	3.051,0	2.075,8
Digestor	2.493,0	2.847,4

El 61% de la producción corresponde a la carne de consumo. Le sigue la congelada con el 18,9% y la de conserva con el 7,3%. Las reducciones son aquí más importantes, registrándose las mayores en los rubros destinados a exportaciones tradicionales, esto es, las carnes enfriadas (-82%), congeladas(-9%) y manufacturadas (-51%).

En 1969 se faenaron 13.900.000 cabezas de ganado vacuno (2.835.000 ton.); 10.860.000 para merc. interno y 3.040.000 para exportación. La composición de la faena en 1968 y 1969 fué:

CUADRO N° 73
FAENA VACUNA TOTAL (en millones de cabezas)

Rubros	1968	1969
Novillos	4,5	5,2
Novillitos	1,3	1,3
Vacas	3,5	3,5
Vaquillonas	2,0	2,1
Terneros	1,4	1,5
Toros, torunos y bueyes	0,3	0,3
Totales	13,0	13,9

CUADRO Nº 71 bis

CARNE VACUNA CON DESTINO EN PLAYA(1)

T i p o	Pampeana		Centro	
	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>
	t o n e l a d a s			
<u>Total</u>	<u>140.556,9</u>	<u>157.818,8</u>	<u>12.202,0</u>	<u>10.727,9</u>
Enfriada	956,4	695,8	1.855,1	1.076,1
Congelado Ch.B.y F.	23.808,8	19.626,4	2.781,4	520,1
Congelado manufactura	49.913,4	39.494,6	4.247,2	2.340,5
Consumo	56.563,6	84.379,6	872,6	3.286,5
Conserva	8.248,9	12.630,0	2.368,9	3.395,0
Digestor	1.065,8	992,4	76,8	109,7
		- - - - -		
	Cuyo		Noroeste	
	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>
<u>Total</u>	<u>22.973,3</u>	<u>24.095,6</u>	- -	<u>7.202,0</u>
Enfriada	4.496,2	5.140,6	- -	1.132,1
Congelado Ch.B.y F.	- -	- -	- -	- -
Congelado manufactura	- -	- -	- -	- -
Consumo	18.466,5	18.943,2	- -	6.024,3
Conserva	- -	- -	- -	- -
Digestor	10,6	11,8	- -	45,6

Cuadro N° 71 bis (continuación)

T i p o	Total		Variación 1968/67
	1967	1968	
<u>Total</u>	<u>175.732,2</u>	<u>199.844,3</u>	<u>13,7</u>
Enfriada	7.307,7	8.044,6	10,1
Congelada Ch.B.y P.	26.590,2	20.146,5	- 24,2
Congelado manufactura	54.160,6	41.835,1	- 22,8
Consumo	75.902,7	112.633,6	48,4
Conserva	10.617,8	16.025,0	50,9
Digestor	1.153,2	1.159,5	0,5

(1) Corresponde a los ocho primeros meses de cada año de Frigoríficos y mataderos del interior

fuente: Junta Nacional de Carnes.

CUADRO n° 74

CARNE OBTENIDA DE LA FAENA ARGENTINA

Bovinos: miles de toneladas

Período	Total	Para exportación	Para consumo
1967	2.522,0	696,7	1.818,5
1968	2.587,7	668,6	1.911,8
1969	2.835,0	760,0(26,8%)	2.075,0(73,2%)

Ovinos: miles de toneladas

1967	164,5	73,8	90,5
1968	212,1	61,2	150,7

Porcinos: miles de toneladas

1967	218,9	5,5	199,1
1968	189,2	5,2	171,2 fal-

tan datos de "reses para cortar".

Datos que incluyen faena en frigoríficos, fábricas y C.A.P. Lisandro de la Torre.

- - - - -

4. Panorama ganadero de la región S.E. de la Pcia.de Bs.Aires:

La provincia de Buenos Aires ocupa el primer lugar en el territorio nacional, por cantidad y calidad de producción de carne, y de existencias ganaderas.

Respecto, específicamente, del área S.E., estadísticas compiladas por el CEUR, manifiestan que, en 1964/65, la misma poseía el:

30% del stock de vacunos de la Pcia.(cifra constante en la última década)

49% de los ovinos de la misma (tasa incremental en la última década),

8,4% del ganado porcino y 23,2% del equino, de la Provincia.

A su vez, dentro del área, los partidos con mayores existencias eran:

Olavarría: 11,2% de los vacunos (3,3% de la Pcia.),

Tres Arroyos: 9,6% de los ovinos (4,7% de la Pcia.),
 Tandil: 9,9% " " porcinos(0,8% " "),
 Ayacucho: 9,5% " " equinos (2,2% " ").

Las estadísticas por partido que integran este capítulo son ilustrativas acerca de los stocks de cada uno. Respecto del ganado vacuno, predominan en el área las explotaciones mixtas con tendencia a la cría (Azul, Alvarado, Madariaga, Lanadrid, Chaves, Juárez, Laprida, Necochea, Olavarría, S. Cayetano, Tandil, Tres Arroyos). En menor medida, hay sectores de cría solamente, que aumentarán debido a la incidencia del Plan Balcarce (predominan en Ayacucho, Guido, Haipá, Mar Chiquita, Rauch, Tapalqué), y mixtas con tendencia a la invernada (Balcarce, Pueyrredón, Lobería, Lavalle).

El grado en que esta explotación contribuye a los ingresos de la zona, surge de los siguientes cuadros de CEUR(1964):

CUADRO N° 75

DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION VACUNA, EN % POR DESTINO:

Ventas de estancias a frigoríficos	7%
Ventas de ganado en Liniers	35%
Ventas para faena	30%
Ventas para invernada	30%
Valor total(millones m\$ de 1963):	10.960,2

CUADRO N° 76

CONSUMO INTERNO Y EXPORTACION DE LA PROD. VACUNA, EN %:

29% de las cabezas(30% del valor) para cons.interno(en zona SE)
 71% " " " (70% " ") para exportación.
 Vale decir, unos m\$ 7.700 millones (1963) constituyen ingresos netos del área.

El estancamiento ganadero también afecta a la región SE. En 1969 disminuyeron las existencias de ganado vacuno en la Pcia. de Bs.As. en 664.000 cabezas. En algunos partidos, la receptivi-

3 dad de las tierras va en decrecimiento. A fines de 1969, el Ministro de Asuntos Agrarios de la Pcia. de Bs.As. hizo conocer la preocupación oficial por tal circunstancia. Por ej., en partidos linderos a la región, los de Dolores y Tordillo, la receptividad apenas alcanza, respectivamente, al 0,60 y 0,25 % por ha. El Plan Balcarce puede ofrecer soluciones, a mediano plazo, a este problema.

 Analicemos, a continuación, la situación de dos sectores que componen el área ganadera, de especial importancia en la región (así como sus posibles implicancias futuras).

L E C H E

ZONAS PRODUCTORAS DE LECHE:

 Las zonas productoras de leche no sólo han variado sino que tienden a ampliarse. Por lo general se denominan cuencas lecheras a las siguientes zonas de producción: en primer lugar el conglomerado del Gran Buenos Aires, que puede extenderse hasta La Plata con sus ramificaciones hacia el Oeste, otra zona abarca los partidos bonaerenses de General Villegas, General Pinto, Carlos Tejedor, Leandro Alem y Trenque Lauquen, con sus proyecciones en distritos vecinos de Santa Fé, Córdoba y La Pampa; la tercera zona abarca Tandil, cuya influencia en Mar del Plata es evidente, y debemos señalar la provincia de Santa Fé, con gravitación que se extiende a través de concentraciones en los departamentos Castellanos y las Colonias, en San Justo (Córdoba) y Rivadavia (Santiago del Estero). En el sur de Santa Fé existe la zona de Rosario, a la que se considera de carácter mixto. Por lo que respecta a Córdoba, las concentraciones de la producción abarcan los distritos de Villa María y los departamentos Gral. San Martín, Tercero Arriba y Unión. Otro sector cordobés comprende distritos de los departamentos Río Segundo, Santa María, Río Primero y Colón. Y falta considerar las áreas que abarcan distritos de Entre Ríos.

En todo este conjunto existen más de ocho zonas de producción o cuencas lecheras. Solamente la zona metropolitana hasta La Plata abarca un consumo de 600 millones de litros anuales. Se calcula que en ella están instalados alrededor de 7.000 tambos, con un total de hasta 650 mil vacas lecheras, la mayoría de las cuales, en gran proporción pertenecen a la raza Holando Argentino. Señalar la producción de leche significa referirse al consumo de quesos en sus diferentes tipos. Estos datos son suficientes para destacar la enorme gravitación de la producción lechera que evoluciona favorablemente en otras zonas del país, como Tucumán, Salta, Chaco, Misiones, Catamarca y Chubut. Quiere decir que las posibilidades técnicas y prácticas de la producción en áreas consideradas difíciles son promisorias y que dentro de diez años más la existencia de tambos en el país abarcará actividades rurales y empresarias de la mayor importancia. Se estima que existen en el país alrededor de 19.056 tambos anotados en el registro oficial, creado en 1963, de los cuales, por lo menos el 70% de sus titulares son dueños de la tierra que trabajan. La forma de producción varía y dice poco en favor del problema de la calidad en los tambos, donde en gran cantidad de ellos no existen piletas para refrescar el producto. Esta circunstancia conspira contra el ordeño mecánico, cuyos progresos son notorios. La industria se vincula al tambo a través de 1.408 establecimientos instalados la mayor parte en Santa Fé, Córdoba y Buenos Aires, donde se reúne el 95% de ellos.

PRODUCCION:

La producción de leche en el país era de 4.962 millones de litros en el año 1966, lo que equivale al 1,5% de la producción mundial, que llega a 352.000 millones (72.000.000 ton. Holanda). En 1966 del producido se destinaron al consumo 1.525 millones de litros y el resto derivó a la industrialización de quesos, manteca, caseína, leche en polvo, leche condensada y dul

ce de leche. El valor de esa producción se estimó en 43.000 millones de pesos m/n. que se eleva a los más 63.000 millones con el valor agregado por la industria. Los capitales invertidos en explotaciones tamberas llegan a 800 mil millones más y los invertidos por la industria alcanzan a 35.000 millones más. En los últimos 20 años, el consumo ha disminuido de 117 a 69 l. por hab. y por año (se aconseja una dieta de 220 l).

POSICION RELATIVA:

La comparación internacional aporta referencias útiles para caracterizar la situación interna. Existe en el país una disponibilidad anual de leche por habitante estimada en 184 litros:

leche	69 l.	
quesos	62 "	(6,207 kg)
manteca	50 "	(1,800 ")
dulce l.	3 "	(1,200 ")

frente a los 246 de Uruguay, 371 de Francia, 610 Finlandia, 309 EE.UU., 441 Canadá, 266 URSS. En producción total, Brasil donde se ha operado un incremento del 25% en el último quinquenio, excede holgadamente a la Argentina y ocupa el primer puesto en América Latina (aunque por hab. sólo 69,5 l. anuales).

NIVEL TECNOLÓGICO:

El nivel tecnológico de nuestra producción tambera es, en líneas generales sumamente precario, tanto por falta de equipos mecánicos y de instalaciones cuanto por carencia de adecuadas disponibilidades forrajeras.

Esto, a su vez, incide negativamente en la calidad del producto, en la producción por vaca y por hectárea y, en especial, en la regularidad del abastecimiento. La oferta de leche se ve fuertemente afectada por la declinación invernal de las pasturas, lo que encarece el producto y eleva los costos industriales por utilización deficiente de la capacidad instalada.

Si a las circunstancias señaladas se agrega la pérdida de capacidad de negociación del país para penetrar en un mercado internacional en expansión, pero crecientemente competitivo, y la disminución de la capacidad compradora del mercado interno, las dificultades del consumo, la producción y la industrialización de la leche, se revelan como un problema de estructura económica que no admite más que soluciones integrales sólo posibles en el marco de una política de desarrollo.

Ultimamente diversas técnicas formales han procurado estimular el consumo. Tienen que ver, más bien, con el envase y presentación del producto. Una innovación importante está constituida por la leche "larga vida", esterilizada y envasada para resistir 4 meses sin necesidad de refrigeración.

LA RENTABILIDAD:

Otro de los aspectos, es la cantidad de tambos con referencia a la cantidad de animales y su producción en litros, lo que evidencia que la mayoría no son remunerativos, y por ende se trata de explotaciones ineficaces y onerosas. Los datos obtenidos indican que sólo un 46% de las explotaciones en la provincia de Bs.As., son rentables, que existe un 26% aproximadamente de explotaciones que sobreviven con muchos sacrificios, y el resto, un 28% totalmente ineficaces y antieconómicos. El precio no compensador puede ser esencial motivo de este deterioro.

LEY 7265/67:

Esta ley y su reglamentación comenzó a aplicarse en el país a partir del 1° de junio de 1967 y establece la pasteurización obligatoria.

LEY DE LECHERIA:

Duramente atacado por las usinas productoras de artícu

los lácteos, y admitido por tamberos y productores de hacienda vacuna lechera, el proyecto de ley procura que un entendimiento entre los tres sectores interesados (tambos, usinas, distribuidores), permita lograr un precio estable de mercado, que favorezca y estimule el mejoramiento y expansión del sector, sin inhibir el consumo (e incluso para evitar que acontezcan nuevas importaciones, como ocurrió en 1968/69: 3.915 ton. leche en polvo, 835 ton. queso, 1.470 ton. de manteca). Se crearía un Fondo de Regulación de Excedentes (financiado con aportes del 2% sobre el precio de venta, mitad cada uno vendedor y comprador, y un Fondo de Promoción del Consumo, que además procurará estimular la exportación.

CUADRO Nº 77
PRODUCCION NACIONAL(en ton.)

Años	Manteca	Queso	Casefna	Leche en Polvo	Leche Cond.	Dulce de leche
1960	60.528	117.186	36.082	15.507	9.918	--
1961	54.674	133.631	31.504	12.493	9.811	--
1962	59.229	138.861	27.773	14.339	6.498	--
1963	52.020	144.333	29.326	15.028	10.171	28.690
1964	50.821	151.676	28.100	18.688	11.096	28.584
1965	41.882	150.616	21.687	20.025	10.470	26.894
1966	46.220	174.022	21.563	26.907	12.931	28.024
1967	40.571	157.020	19.002	21.998	10.320	31.150
1968	38.991	179.710	17.201	28.462	10.429	(sin datos)

CUADRO Nº 78
PRODUCCION PROVINCIAL (en ton.)

Años	Leche empleada como nat.prima	Manteca	Queso
1966	1.176.329	4.611	46.692
1967	1.136.253	4.710	40.664

	Producción Casefna	Leche(1)	D.leche	Crema(en grasa butiromet)
1966	1.253	494.621	10.797	5.686
1967	843	531.203	10.347	5.505

(1) en 1966: 321.510 ton.leche pasteurizada, 169.707 ton.leche higienizada y 3.404 leche en polvo.
 en 1967: respectivamente, 387.055, 140.567 y 3.581 ton. Valor venta en fábrica, respectivamente: \$14.864 miles, 2.273.780 miles y 518.939 miles.

CUADRO N° 79
PRODUCCION DE LA REGION S.E. AÑO 1967
- en volumen y valor venta -

Partidos	Leche empleada como mat.prima		Costo en fábricas: su valor en miles	
	ton.	miles mñ	ton.	miles mñ
Ayacucho	204			2.674
Gral. Pueyrredón	25.421			375.149
Tandil	75.951			563.086
	Manteca		Crema en grasa butir.	
	ton.	miles mñ	ton.	miles mñ
Ayacucho	-	-	-	-
Gral. Pueyrredón	2-	-	-	-
Tandil	1.209	207.100	139	22.590

(Sin datos de los demás partidos). Según la fuente empleada (Boletín Estadístico Pcia. Bs.As., 4° trimestre 1968, sólo hubo prod. en Chaves, Juárez, M. Chiquita, Olavarría, Rauch).

CUADRO N° 80

Partidos	Quesos		Leche (past. hig. y en polvo)	
	ton.	miles mñ	ton.	miles mñ
Ayacucho	16	2.992	-	-
Gral. Pueyrredón	-	-	23.005	479.731
Tandil	2.311	354.443	14.036	210.540
	D. de leche		Caseína	
	ton.	miles mñ	ton	miles mñ
Ayacucho	-	-	-	-
Gral. Pueyrredón	326	30.468	-	-
Tandil	54	5.130	-	-

(Sin datos de los demás partidos, según la fuente empleada, sólo hubo producción en G. Chaves, Juárez, Mar Chiquita, Olavarría, Rauch)

En otra fuente (estudio de la C.G.E. (181) sobre seis partidos de la región S.E.) hemos hallado las siguientes cifras, correspondientes a la producción de leche en 1966 en los mismos:

Lobería	6.229 ton.
Juárez	6.209 "
Tres Arroyos	4.234 "
S. Cayetano	1.235 "

Necochea 2.160 ton.

J. Chaves 1.118 "

Podríamos estimar, para toda la región S.E. una producción de leche anual (pasteurizada, higienizada y en polvo) de unas 80 a 90.000 ton., vale decir, poco menos del 20% de la producción provincial).

CUADRO N° 81

ESTABLECIMIENTOS RADICADOS EN LA REGION

Partido	Estab. lecheros	Cap. pasteurización (lts/dfa)	Est. fab. de queso	Est. fab. dulce
Gral. Pueyrredón	4	300.000	1	3
Tandil	1	50.000	23	1
Lobería	1	40.000	2	-
Juárez	-	-	1	-
Tres Arroyos	1	25.000	-	1
Necochea	1	25.000	8	1
Olavarría	1	20.000	3	1

Perspectivas de la región:

La FAO calcula que el consumo nacional, en 1970, debería acceder a unos 215 litros de leche por persona (independientemente de otros derivados lácteos).

La producción potencial de la región es de unas 400.000 ton. de leche, siendo su población de alrededor de 800.000 personas. Considerando que la misma mantuviese un índice de consumo de 200 litros anuales por persona, ello determinaría un consumo anual de 160.000 ton. a lo que debe agregarse el consumo de los turistas, aprox. unas 150.000 ton. más por año. El remanente sería de 80.000 ton. anuales, que podrían exportarse de la región, salvo que la misma, a su vez, mejorara sus índices de consumo (de leche, o bien de queso, manteca, dulce). Creemos que, por ponderable que sea el esfuerzo, lo más probable es que la zona apenas subvenga a sus necesidades, incluyendo el consumo de los turistas. Hoy en día, por ejemplo, Mar del Plata "importa"

leche, incluso de fuera del área, en gran medida, por lo cual, aquélla pauta de auto-satisfacción de sus necesidades, no dejaría de ser auspiciosa.

Perspectivas a nivel nacional:

El experto internacional Dr. Campbell Mc Meekan destacó que la producción lechera argentina podría triplicarse si se observaran las siguientes condiciones:

- a) decuplicación de potreros, b) desarrollo de pasturas permanentes, c) mayor y mejor aplicación de fertilizantes en los terrenos de pastoreo del ganado lechero, d) adecuado manejo de pasturas y ganado (óptimos de alimentación).

CUADRO N° 82
 EXPORTACION DE ALGUNOS LACTEOS ARGENTINOS
 (en toneladas)

Años	Queso	Manteca	Caseína	Leche en polvo	Leche condensada
1960	3.277	24.288	34.408	180	611
1961	4.155	13.726	29.472	1.151	1.584
1962	4.038	10.556	28.764	365	355
1963	5.387	12.525	24.488	225	145
1964	4.532	11.022	28.084	168	87
1965	5.118	6.974	18.088	98	58
1966	7.282	5.722	15.616	104	54
1967	5.130	5.475	18.990	501	211
1968	3.747	1.709	19.443	215	91

Fuente: Dirección de Economía Lechera de la Secretaría de Agricultura y Ganadería.

L A N A S

La producción y el consumo mundial aumentaron en 1968/69 en el 2% y 5,7%, respectivamente, continuando una tendencia ininterrumpida en el último quinquenio. En cambio, en Argentina, la producción descendió un 7%, siendo de 180.000 ton. de lana sucia.

Si relacionamos los promedios de los años cuarenta con los de dos décadas después, vale decir, los actuales, vemos que la producción mundial de lana aumentó un 36%, la de Nueva Zelanda el 93%, la de Australia el 85%, la de Sudáfrica el 29%. Incluso Uruguay incrementó un 11% su producción, en tanto la Argentina la rebajó en el 14% en 20 años.

Uno de los inconvenientes del sector lanero es su relación inversa a la de las carnes en lo atinente a la participación del mercado interno. Aquí, el consumo nacional no pasa del 20%, debiendo exportarse el 80% restante (inclusive, dicha exportación está constituida en gran parte —un 58%— por lanas sucias, sin valor agregado por la mano de obra local).

En la Pcia. de Buenos Aires, las existencias de ovinos disminuyeron en un 15% en la última década (19.044.473 en 1960, 16.161.438 en 1969). No obstante, el área S.E. fué menos perjudicada, y poseía el 49% de las existencias provinciales en 1964/65, y probablemente su participación actual exceda del 60%. Pero en la zona no hay establecimientos industriales de elaboración de tal riqueza (salvo en la última etapa, la de confección de prendas textiles, en Mar del Plata).

Las exportaciones de lana alcanzaron a 150.700 ton. en 1968/69 (habían sido de 177.700 ton. en 1909), siendo su participación en las exportaciones argentinas totales, del 7% (contra 13,4% a principios de siglo).

Según el sector interesado, las retenciones fiscales, del 4% a lanas lavadas y 10% a las sucias, perjudican los rendi

mientos y competitividad de productores y empresas. Contraponen la imagen de Australia y Nueva Zelanda, que subsidian a sus productores.

Para la saña 69/70, se calcula una producción de 183.500 ton., un consumo industrial de 42.000 ton. y exportaciones por 177.800 ton. No obstante, al 31-12-70 sólo se habían embarcado 30.741 ton. de lanas. Los stocks se acumulan, y ello provoca apremios financieros, tanto a los comercializadores, como, lógicamente, a los productores.

La productividad relativa también ha decaído. Es decir, el rendimiento en Argentina es de 4 kg. de lana por oveja, como a principios de siglo. En tanto que Australia ya subió a 5 kg. Nueva Zelanda idem, y Sudáfrica alcanzó nuestros 4. Pero al empezar el siglo todos ellos estaban en un rendimiento de 2 ó 3 kg. de lana por animal!

Los precios de la lana muestran la involución que perjudica al productor:

CUADRO N° 83

E u b r o	1962/63	1963/4	1964/5	1965/6	1966/7	1967/8(m ² m)
Precios medios de la lana en moneda corriente, los 10 kg.	1.075	1.474	1.195	1.362	1.541	1.462
Precios en moneda constante:						
Índices	100					41,22

Se impone un mejoramiento de la productividad (cruzas?), apoyo gubernativo (créditos, eliminación de gabelas), la reestructuración de la comercialización en materia de exportaciones (aumentar la participación de lanas lavadas, y de manufacturas de lana, pura o en mezclas con sintéticos, por ejemplo), y una política más agresiva para el incremento de dichas exportaciones. De tal manera, una conjunción privado-pública de medidas

CUADRO Nº 85

Distribución de la Superficie Ocupada, (1960). (Superficie en miles de has.)

Partidos	Agricultura(1)		Ganadería(2)		Resto(3)		Total(1)+(2)+(3)			
	Superficie	%	Superficie	%	Superficie	%	Superficie	%		
Ayacucho	55	8,7	500	79,0	543	85,8	35	5,5	633	100,0
Azul	82	13,0	438	69,2	511	81,2	37	5,8	632	100,0
Balcarce	89	25,3	190	54,2	234	66,7	28	8,0	351	100,0
Gral. Alvarado	49	32,4	49	32,4	75	49,7	27	17,9	151	100,0
Gral. Guido	6	2,7	194	87,0	199	89,2	18	8,1	223	100,0
Gral. Lamadrid	52	11,1	333	71,2	395	84,6	20	4,3	467	100,0
Gral. Madariaga	7	2,5	214	77,0	222	79,9	49	17,6	278	100,0
Gral. Pueyrredón	28	27,2	47	45,6	61	59,2	14	13,6	103	100,0
González Chaves	76	22,5	194	57,4	243	71,9	19	5,6	338	100,0
Juárez	66	14,3	322	69,7	374	80,9	22	4,8	462	100,0
Laprida	23	7,2	254	79,5	280	87,5	17	5,3	320	100,0
Lobería	137	32,6	187	44,5	257	61,2	26	6,2	420	100,0
Maipú	5	2,5	164	82,3	171	85,9	23	11,6	199	100,0
Mar Chiquita	17	5,8	232	79,5	246	84,3	29	9,9	292	100,0
Necochea	144	36,6	170	43,1	227	57,6	23	5,8	394	100,0
Olavarría	45	6,6	538	78,1	604	87,9	38	5,5	687	100,0
Rauch	28	7,0	332	83,6	350	88,2	19	4,8	397	100,0
San Cayetano	107	39,2	105	38,4	145	53,1	21	7,7	273	100,0
Tandil	82	19,0	266	61,5	324	75,0	26	6,0	432	100,0
Tapalqué	33	8,2	324	80,5	349	86,8	20	5,0	402	100,0
Tres Arroyos	206	37,2	188	33,9	315	56,9	33	5,9	554	100,0
TOTAL	1.337(*)	16,6	5.241	65,4	6.125	76,5	544	6,8	8008	100,0

FUENTE: Censo Nacional Agropecuario 1960

(*) Esta cifra no incluye cultivos de forrajeras

Distribución Porcentual de la Superficie de las Explotaciones Agropecuarias según Régimen de Tenencia en 1947 y 1960

PARTIDOS	CENSO 1947				CENSO 1960			
	Propiet.	Arrendat.	Otros	(*) Total	Propiet.	Arrendat.	Otros	(*) Total
	%	%	%	% 100,0	%	%	%	% 100,0
Ayacucho	35,68	45,87	18,45	(642.937)*	67,46	25,77	6,77	(632.699)*
Azul	29,21	43,02	27,77	(639.634)*	49,54	29,38	11,08	(631.926)*
Balcarce	28,77	52,60	18,63	(393.803)*	53,79	29,14	17,07	(351.466)*
Gral. Alvarado	37,82	45,99	16,19	(117.092)*	64,49	25,92	9,59	(150.579)*
Gral. Guido	39,52	46,42	14,06	(216.116)*	52,25	28,07	19,68	(222.669)*
Gral. Lamadrid	23,53	48,12	28,35	(467.330)*	54,47	34,40	11,13	(467.083)*
Gral. Madariaga	40,99	35,96	24,05	(306.924)*	70,99	20,40	8,61	(278.434)*
Gral. Pueyrredón	46,81	41,52	12,67	(136.481)*	63,63	20,41	15,96	(103.396)*
Gonz. Chaves	27,29	58,60	14,11	(380.898)*	56,76	33,11	10,13	(338.369)*
Juárez	24,94	56,43	18,63	(509.693)*	52,17	38,40	9,43	(461.932)*
Laprida	33,66	50,61	15,73	(330.347)*	63,44	26,01	10,58	(320.154)*
Lobería	28,76	50,27	20,97	(510.718)*	56,32	27,22	16,46	(419.920)*
Maipú	32,91	41,57	25,52	(243.835)*	52,14	34,85	13,01	(199.151)*
Mar Chiquita	36,59	37,67	25,74	(306.630)*	50,17	34,62	15,21	(292.196)*
Necochea	17,49	61,89	20,62	(661.882)*	69,62	23,33	7,05	(393.658)*
Olavarría	28,82	38,45	32,73	(741.883)*	68,83	28,41	2,76	(687.141)*
Rauch	33,85	50,49	15,66	(405.807)*	61,29	24,62	14,09	(397.390)*
San Cayetano	-	-	-	-	58,54	36,35	5,11	(273.343)*
Tandil	28,19	53,79	18,02	(466.360)*	53,83	37,80	8,37	(431.626)*
Tapalqué	36,67	44,04	19,29	(404.912)*	57,93	34,50	7,57	(401.565)*
Tres Arroyos	24,05	54,39	21,56	(600.546)*	55,56	39,34	5,10	(553.609)*
Total Area Sudeste	30,30	48,60	21,10	(8.483.848)*	59,10	30,70	10,20	(8.008.306)*
Total Pcia. Bs.As.	35,10	43,00	21,90	(28301.605)*	61,00	27,00	12,00	(26.654.091)*
TOTAL PAIS	46,00	25,00	29,00	(163585.000)*	61,00	11,00	28,00	(173948.000)*

FUENTE: Censos Nacionales 1947 y 1960

(*) % TOTAL = 100,00

3 enjundiosas, en forma consecuente, podría determinar, en un quinquenio, el saneamiento y expansión futura de un sector estancado.

En lo que atañe a nuestra región de estudio, la posición en materia de existencias ovinas, ya lo dijimos, es buena pero los malos precios vigentes pueden perjudicar cada vez más a sus productores. De hecho, el panorama es, en este rubro, tan gris en la actualidad como en el resto del sector agropecuario insito en la región S.E.

5. Papel y perspectivas del sector agropecuario en la región S.E.:

Según el CEUR, las exportaciones agropecuarias de la región SE (excluye Gral. Lavalle, pero su participación es irrelevante) en 1965, valuada a precios de 1963, fueron:

CUADRO N° 84

Papas	1.300.000 ton.	(mín 7.000 millones)
Trigo	1.000.000 "	(" 7.100 ")
Avena	380.000 "	(" 2.700 ")
Otros cultivos	560.000 "	(" 3.500 ")
Carne vac.	1.147.000 cñbez.	(" 7.600 ")
" ovina	740.000 "	(" 680 ")
Lanas	40.000 ton.	(" 6.100 ")
Total		mín 34.680 millones

Teniendo en cuenta que las cosechas más recientes, en líneas generales, no implican la mejoría de aquellas cifras (en algunos casos se redujeron), y que los precios reales han solido deteriorarse, confrontación que también vale para los productos de la ganadería, podríamos estimar, en la actualidad, a precios corrientes, que las exportaciones de la región fluctúan en los:

mín 70.000 millones.

En los productos agropecuarias mencionados. A su vez, los insumos de tales producciones, en la medida en que requieren importación al área, bien pueden oscilar en los mín 30.000

millones (no incluimos salarios de peones residentes en la región), con lo cual el aporte neto al producto regional podría hallarse en los:

mín 40.000 millones anuales.

En el capítulo correspondiente al Producto Regional, se anotó la cifra más reciente de participación de actividades primarias en el mismo, poco mayor a los mín 60.000 millones, integrada también por recursos de la Pesca y la Minería. En consecuencia, la cifra a que arribamos, es coherente.

Por lo tanto, se trata de actividades sumamente importantes para la región, por lo cual su estancamiento actual perjudica la evolución de la misma, toda vez que detrae "divisas" necesarias para allegar a aquélla, bienes y recursos con destino a su industrialización.

El problema de los precios es, a nivel regional, de carácter político. Depende de decisiones externas a la misma. Pero existen problemas que pueden resolverse en su seno, como el de la tecnificación agropecuaria. El CEUR confeccionó un índice de aprovechamiento agropecuario, al tope de cuya tabla están los partidos de Balcarce 1,65, Gral. Alvarado 1,51, Gral. Pueyrredón 1,37, en tanto otros se hallan a distancia sideral, como Gral. Guido con 0,52, Tapalqué, con 0,58, Ayacucho con 0,85, Rauch 0,79, el mismo Tandil con 0,81. Los partidos con predominio de explotaciones de gran tamaño, tienen una menor tasa de aprovechamiento agropecuario. El índice mejora cuando priman las explotaciones con alta intensidad de capital, como las paperas (razón de los partidos que están al tope de la tabla).

Además, es sintomático que ostenten mejores tasas de aprovechamiento, partidos con mayor proporción de superficie destinada a la agricultura. Hemos visto, al iniciar este acápite, que la agricultura aporta al producto regional un mayor cuántum de exportaciones, pese a que, en general, se le destinan menos tie

rras. Claro está que se trata de una explotación con mayor índice de utilización de capital.

Las estadísticas aquí incluidas permiten verificar un aumento del porcentaje de propietarios de la tierra. El CEUR considera que la reasignación de tierras (eufemismo para designar una "reforma agraria") estimularía el futuro crecimiento del sector agropecuario de la región, y favorecería la incorporación de mayor tecnología por parte del mismo. De tal guisa, se pronuncia contra estímulos usualmente utilizados: créditos, desgravaciones por considerar que representan un alto costo social e implican una desigualdad (irritativa) hacia las atribuciones del producto a otros sectores y estratos. No obstante, los sectores directamente interesados han estado pronunciándose, generalmente, por un aumento en las medidas tradicionales.

Así, la Federación Agraria Argentina, nucleamiento de pequeños productores, reclamaba al finalizar 1969, que el Gobierno produjera decisiones concretas que abarcasen: a) fijación de precios remunerativos, previos a la planificación de las siembras; b) eliminación de derechos de exportación; c) derogación del impuesto a la tierra; d) créditos promocionales y rehabilitación de empresas agropecuarias; e) integración de los directorios de las Juntas (reguladoras) e institutos de colonización, con composición mayoritaria de productores; f) participar, a través de consejos asesores hoy "decorativos", en la implementación de la política agropecuaria. Como se ve, nada extraño a nuestra mentalidad tradicional.

INDUSTRIAS EN LA REGION S.E. DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES:

No utilizaremos en esta parte del trabajo, el análisis a escala nacional que distinguen las secciones reservadas a actividades primarias u otras que poseen rasgos distintivos. El fenómeno industrial es, a un tiempo, de tal magnitud, complejidad y heterogeneidad, que requeriría, por sí mismo, la dedica-

CUADRO 87

ESTADÍSTICAS INDUSTRIALES

PARTIDOS	N° de estable- cimientos		Total de Perso- nal ocupado		N° de emplea- dos		N° de obreros		Porcentaje s/total per- sonal ocup.		Horas obrero ailes	
	1963		30-4-64		30-4-64		30-4-64		30-4-64		1963	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	E	O	N°	%
Ayacucho	137	2,3	555	1,6	249	1,9	306	1,4	45	55	563	1,4
Mul	333	5,5	1784	5,0	692	5,2	1092	4,9	39	61	1972	4,5
Balcarce	275	4,5	969	2,7	516	3,9	453	2,0	55	47	784	1,9
Gral. Alvarado	165	2,7	582	1,6	314	2,4	268	1,2	59	41	443	1,1
Gral. Guido	18	0,3	40		29	0,2	11		73	27	12	
Gral. Lamadrid	54	0,9	178	0,5	88	0,7	90	0,4	50	50	144	0,4
Gral. Madariaga	135	2,2	356	1,0	216	1,6	140	0,6	61	39	230	0,6
Gral. Pueyrredón	2001	33,0	12.065	34,0	4715	35,3	7350	33,0	39	61	13.152	32,10
González Chaves	102	1,7	303	0,9	179	1,3	124	0,6	59	41	184	0,5
Juárez	153	2,5	1.206	3,4	352	2,6	854	3,9	29	71	1.850	4,5
Laprida	59	1,0	214	0,6	106	0,8	108	0,5	50	50	156	0,4
Lobería	201	3,3	933	2,6	413	3,1	520	2,3	44	56	936	2,3
Naipé	63	1,0	229	0,6	123	0,9	106	0,5	54	46	198	0,5
Mar Chiquita	58	0,9	371	1,0	158	1,2	213	0,9	43	57	395	1,0
Necocheas	415	6,8	1.689	4,7	857	6,4	832	3,7	51	49	1.483	3,6
Olavarría	425	7,0	15.192	14,6	1.099	8,2	4.093	18,4	21	79	8.382	20,4
Rauch	57	0,9	157	0,4	90	0,7	67	0,3	57	43	102	0,2
San Cayetano	103	1,7	289	0,8	156	1,2	133	0,6	54	46	258	0,6

//////

CUADRO 87 (Cont.)

PARTIDOS	N° de estable- cimientos		Total de Perso- nal ocupado		N° de emple- dos		N° de Obreros		Porcentaje s/total per- sonal ocup.		Horas obrero miles	
	1963		30-4-64		30-4-64		30-4-64		30-4-64		1963	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	E	O	N°	%
Tandil	6.69	11,0	4.848	13,6	1.606	12,0	3.242	14,6	33	67	5.508	13,4
Tapalqué	46	0,8	150	0,4	84	0,6	66	0,3	56	44	134	0,3
Tres Arroyos	551	9,1	3.281	9,2	1.195	8,9	2.086	9,4	36	64	4.086	9,8
Gral. Lavalle	70	1,1	209	0,6	139	1,0	70	0,3	67	33	93	0,2
Total Area Sudeste	6.090	100.-	35.600	100.-	13.376	100.-	22.224	100.-	38	62	41.065	100.-
Pcia. Bs.Aires	54.582		592.968		162.838		370.130		31	69	714.338	
Pcia.(sin G.B.A.)	22.479		168.082				114.325				213.569	

CUADRO N° 87 (Cont.)

PARTIDOS	Energía Eléctrica		Materia prima empleada			Productos elaborados			Sueldos y salarios		Combustibles y lubricantes consumidos	
	Comprada Producida		millones de pesos			millones de pesos			en miles de pesos		en miles de pesos	
	miles de kvh											
	1963	1963	1963			1963			1963		1963	
	N°	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
Ayacucho	313	0,6	2		106	1,2	223	1,2	13.833	0,6	617	
Azul	2.035	3,9	4101	2,1	367	3,9	835	3,5	117.611	5,1	20.156	1,9
Balcarce	556	1,0	60		137	1,5	352	1,5	17.200	0,7	1.545	0,2
Gral. Alvarado	424	0,8	32		68	0,7	175	0,7	8.381,	0,4	912	
Gral. Guido	15		1		3		8		1.480		-	
Gral. Lamadrid	95	0,2	5		15	0,2	48	0,2	11.775	0,5	-	
Gral. Madariaga	268	0,5	77		33	0,4	91	0,4	2.880	0,1	454	
Gral. Pueyrredón	10.82	31,8	3.687	1,9	3.421	3,78	6.859	2,92	614.507	26,3	75.801	7,2
Gonzalez Chaves	201	0,4	-		25	0,3	69	0,3	14.242	0,6	-	
Juarez	1.068	2,0	55.735	29,0	395	4,4	1.986	8,5	159.035	6,8	287.549	28,4
Laprida	98	0,2	-		17	0,2	53	0,2	10.836	0,5	-	
Lobería	474	0,9	248	0,1	552	6,1	796	3,4	46.149	2,0	12.533	1,2
Maipú	97	0,2	-		15	0,2	46	0,2	3.500	0,2	24	
Mar Chiquita	83	0,2	2.692	1,4	548	6,0	968	4,1	25.551	1,1	-	
Necochea	1.147	2,2	12		177	2,0	530	2,3	56.895	2,4	16.094	1,5
Olavarría	14.973	28,5	122.900	64,0	1.228	13,4	5.932	25,2	731.136	31,4	542.812	51,8
Rauch	99	0,2	1		14	0,2	39	0,2	7.979	0,3	-	
San Cayetano	144	0,3	4		24	0,3	71	0,3	6.769	0,3	130	

///////

CUADRO N° 87 (Cont.)

PARTIDOS	Energía Eléctrica		Materia Pri-			Productos			Sueldos y		Combustibles y lu-	
	Comprada		ma empleada			elaborados			salarios		bricantes consumidos	
	miles de kvh		millones de pesos						en miles de pesos			
	1963		1963			1963			1963		1963	
	N°	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
Tandil	10.695	20,4	1.748	0,9	1.132	12,5	2.649	11,3	284.878	12,2	75.698	7,2
Tapalqué	43		3		12	0,1	31	0,1	5.736	0,2	-	
Tres Arroyos	2.726	5,2	923	0,5	778	7,8	1.754	7,5	186.562	8,0	11.558	1,1
Gral. Lavalle	234	0,4	3		15	0,2	45	0,2	6.298	0,3	-	
Total Area Sudeste	52.470	100.-	192.234	100.-	9.082	100.-	23.560	100.-	2.333.233	100.-	1.048.983	100.-
Pcia. Bs. Aires	945.143		1.374.194		242.183		511.874		53.591.759		8.828.682	
Pcia.(sin G.B.A.)	449.428		525.249		75.676		157.259					

CONTINUA EN LA PAGINA SIGUIENTE (CONT.)

F u e r s a m o t r i z i n s t a l a d a H. P.

P A R T I D O S

M o t o r e s

30-4-64

Primeros acoplados
a máquinas

%

Eléctricos

%

T o t a l

%

Ayacucho	-		287	0,2	287	0,2
Azul	450	5,3	5.308	3,7	5.758	3,8
Balcarced	113	1,3	453	0,3	566	0,4
Gral. Alvarado	-		273	0,2	273	0,2
Gral. Guido	-		-		-	
Gral. Lamadrid	-		-		-	
Gral. Madariaga	145	1,7	96		241	0,2
Gral. Pueyrredón	3.624	43,0	18.788	13,2	22.412	14,9
González Chaves	-		-		-	
JUarez	592	7,0	28.889	20,2	29.481	19,6
Laprida	-		-		-	
Lobería	766	9,1	379	0,3	1.145	0,8
Maipú	10		49		59	
Mar Chiquita	-		-		-	
Necochea	-		1.397	0,9	1.397	0,9
Olavarría	1.631	19,4	76.288	53,5	77.919	51,7
Pauch	-		-		-	
San Cayetano	-		476	0,3	476	0,3

//////

CUADRO N° 87 (Cont.)

F u e r z a m o t r i z i n s t a l a d a H. P.

PARTIDOS

M o t o r e s

30-4-64

Primarios acoplados
a máquinas

%

Eléctricos

%

T o t a l

%

Tandil	600	7,1	5.204	3,6	5.804	3,9
Tapalqué	-		-		-	
Tres Arroyos	498	5,9	4.556	3,2	5.054	3,4
Gral. Lavalle	-		-		-	
Total Area Sudeste	8.429	100.-	142.443	100.-	150.872	100.-
Pcia. Bs.As.	180.171		1.802.540		1.982.711	

CUADRO No 88:

Mercado de Oferta de Consumo, Variables Locacionales de los Principales Insumos del Area Sudeste.

Con Origen en el Area	ACCESIBILIDAD		DOTACION	
	Para el Area	Para la Subárea	Del Area	De la Subárea
1. Trigo	Exportación por puertos; Quequén y B. Blanca. Uso de camión. FFCC.	Zona S.E. Movilidad hacia el O para invernada. Zona con tendencia a invernada. Movilidad a Liniers. Uso creciente camión con relación a FFCC.	Menio 64-65. Prod. med. anual 1.200.000 u. con 80% de exportación (15% del País)	Zona Sudeste; 80% de la producción del área.
2. Carne vacuna	Desplazamiento a invernada. Area mixta con tendencia a crfa que des plaza a invernada en O de Bs. Aires.	Zona Crfa. Movilidad hacia el O para invernada. Uso intensivo del camión. Zona con tendencia a invernada. Movilidad a Liniers. Uso creciente camión con relación a FFCC.	Stock del Area. En el decenio 55-65; 5.000.000 de cabezas. Prod. 1.500.000 cab. (8% país) c/ 70% vendido a invernada y Liniers y 30% a faena y frigorif. área.	Distribución. Casi homogénea. Cierta concentración en partidos centrales y SE (50% del total). Crfa hacia el E. Invernada hacia el O.
3. Ovinos	Venta a Avellaneda (92%). A faena (8%) Lana; a Bs. Aires.	No hay movimientos significativos.	Stock del Area. Prod. med. 60-65; 9.500.000 cab. Prod. 1965; 824 mil. cab. Lana. 40.000 u.	Mayor concentración en Sud-Oeste.
4. Cemento	Venta fuera del Area. Muy alta proporción; en camión 70%, en FFCC 30%.	De Olavarría y Juárez hacia Mar del Plata, Necochea y Miramar. Especialmente uso del camión.	Producción en 1965; 1.600.000 u. 57% del país.	Olavarría 60%. Juárez 20%.
5. Cales y Arcillas		Destino a centros urbanos para construcción y fábricas de cemento.		
6. Pescado	Venta a Consumo. Hacia Bs. As. (90%) y resto del país en camión.	Mar del Plata y Necochea. Ingreso a puerto para industrialización.	Pesca en 1965; 103.000 u. (95%) del país.	Mar del Plata; 95% Necochea; 5%
Externas al Area				
7. Hilado	Ingreso desde Bs. Aires. Movilidad camionera.	Ingreso a Mar del Plata. En camión.		
8. Materias Primas Metalúrgicas.	Ingreso desde Bs. Aires. Movilidad Camionera.	Ingreso a Tandil y en Tandil. Insumos originados en Tandil con corta movilidad.		

	Peso y Volumen por Unidad de Producto en el que se utiliza el insumo	Orientación de calización del productivo	Peso y volumen por unidad de producto	Orientación
Trigo	Harina: pierde peso y volumen.	Harina: Hacia feria prima cc zación de punto trasbordo.		
Carne Vac.	Derivados de la carne. Pierde peso y volumen.	Derivados. Hacia feria prima aun. fiuye la presencia mercado. Carne Cocida y gelada. Hacia p. tos por ser punto de traslado.	Cal y Arc. Construcción: aumenta peso y volumen. Cemento: disminuye peso y volumen.	Construc.; Orient. hacia mercado. Cemento: Orientac. hacia materia prima.
Ov.	Lavadero. Pierde peso y volumen.	Lavadero. Orientación hacia materia prima. Hilandería. Orientación hacia mercado.	Industria Pesquera disminuye peso y volumen.	Industria Pesquera Orient. hacia materias primas. En punto de trasbordo puertos.
Cem.	Construcción: aumenta peso y volumen.	Industria. Aumenta peso y volumen.	Hil. Tejidos de punto aumenta peso y volumen.	Tejidos de punto Orient. hacia el mercado (en el área: diferencial mano de obra).
		Construc. e Industria Neta orientación hacia el mercado.	Met. Industria Metalúrgica, prod. terminados Disminuye peso y volumen.	Ind. Metalúrgica, en gral. orientac. hacia mat. prima aunque en ind. terminales al mercado.

empresas (el censo provincial de 1968 daba 2.001, y estadísticas de un año después reducían esta cifra a 1986), clasifica a las mismas así: 65 agropecuarias (cría de cerdos, de visones, aves, tambos, chacras, quintas y cría de abejas), 22 mineras (caliza y hierro), 92 de preparación y conservación de carnes (sólo 12 de aves y conejos, resto vacuna, ovina y porcina), 36 de productos lácteos (28 de helados), 7 de elaboración de dulces, 124 fábricas de conservas, harinas o filet de pescado, 4 de harina de trigo, 249 panificaciones, 5 de caramelos, 2 de bebidas alcohólicas, 78 de vinagres, salsas, pastas, hielo y otros alimentos, 49 de aguas gaseosas, 1 de cigarrillos, 10 de textiles (hilados, blanqueo), 335 confecciones de tejidos de punto(1 es de medias), 28 de calzado, 188 confecciones, de ropa, gorros y paraguas (1), 321 madereras (aserraderos, parquet, viviendas), 103 de muebles, 9 fábricas de cartulina, envases de cartón y sobres de papel, 52 imprentas, 24 saladeros y curtidurías de cuero y pieles, 7 industrias químicas (alcohol, gases, abonos), 32 de productos químicos no industriales (jabón, perfumes, blanqueadores, detergentes, fungicidas), 3 de subproductos de petróleo, 115 de ladrillos, baldosas y caños, 9 de vidrios, 128 de mosaicos, mármoles, cemento, yeso y cal (artículos), 230 metalúrgicas (114 son de herrajes para obras), 317 de construcción de máquinas y accesorios eléctricos, domésticos y agrícolas, 6 astilleros, 100 empresas constructoras (gremios diversos) y de pavimentación, 64 de envases de polietileno, 62 de repuestos de automotores, 12 de instrumentos de precisión y óptica, 5 de instrumentos musicales, 67 diversas. Bien se ve que la mayoría son, como ya dijimos, meras artesanías (hay excepciones, como las dos fábricas de alcohol: Soler y Acevedo, la de papel higiénico, Suavemar, empresas de productos alimenticios de venta masiva como Havanna, etc.). Pero, en general, se trata de productos para consumir en la propia área -en todo caso, en el área de mercado de la ciudad-, vale decir que, en Mar del Plata, la industria en ge-

neral no concurriría a competir en otras plazas. Esto es relativo, pues la transferencia externa, o bien la percepción de ingresos de allende la región, no forzosamente debe implicar un desplazamiento físico del producto, v.g., las construcciones, los tejidos de punto, y los productos alimenticios y domésticos que utilizan los turistas, constituyen aportes netos a la "Base Económica" de la ciudad, y no obstante se consumen o utilizan en su interior.

Las industrias de mayor vuelo de Mar del Plata son:

- a) La industria pesquera: La industrialización del producto de la pesca incluye el preparado de conservas, filet (enfriado, congelado), harina y aceite de pescado. En líneas generales el gran mercado de consumo de estos productos es el conurbano bonaerense, y se ha notado que grandes regiones del país quedan sin abastecer (no es grande la producción, y el sistema comercial es poco ágil y sufre interferencias de tipo monopólico que lo perturban y distorsionan). Parte de la harina y aceite tienen utilización intermedia en nuestro país (insumos agrícolas -alimentos balanceados- e industriales), y en parte se exportan. Esta actividad será analizada extensamente en un acápite propio, más adelante en este trabajo.

Según cálculos del CEUR, en 1965 allegaba 4.915 millones mín a la base económica de General Pueyrredón ("exportaciones" extrazonales de pescado fresco y de pescado industrializado: conservas, filet, harina, aceite).

En 1968 tripulaban los barcos pesqueros de Mar del Plata 2.031 marinos. La producción pesquera de dicho puerto era en 1965 de 158.021 ton. En las industrias habría unos 5.000 obreros.

- b) La industria textil: 20.000 personas, ventas en 1965 por mín 2.350 millones, con mín 750 millones de valor

agregado.

c) La industria de la construcción: Carlos Zubillaga calcula que entre 1957 y 1968 se edificaron en Mar del Plata unos 3.100.000 m²., por valor de 100.000 millones de mⁿ. Las tasas de m² construidos por habitante, de esta ciudad (1,31) superan a las de Rosario(0,72) y de la Capital Federal (0,48). Se analiza con más detalle más adelante. (CEUR agrega al propio efecto de la construcción, el de industrias que le proporcionan insumos. Así, en Mar del Plata, el valor agregado en 1964 de las canteras de piedra, alcanzó a los mⁿ 150 millones, 66 millones y 27 millones las calderas).

En otros centros de la zona también tienen vigencias:

a) La industria pesquera (más la propia extracción que la industria en sí); en Quequén, cuyo nivel con relación a Mar del Plata es irrisorio. En los cuadros estadísticos, allega recursos al partido de Lobería.

b) La industria de la construcción: casi por doquier, la fiebre se expandió por la costa: Miramar, Necochea, pero también Olavarría ostenta altos índices de edificación. Como ocurre generalmente, la realización masiva de edificios civiles, por un proceso de eslabonamiento anterior, estimula la radicación, no solamente de empresas constructoras, especializadas según gremios (hormigón, carpintería, electricidad, pintura, etc.), sino también la implantación de hornos de ladrillos, fábricas de mosaicos, de artículos sanitarios, etc.

c) La poderosa industria del cemento: Olavarría y Juárez, y ya hemos hablado de la misma y de su influjo al referirnos a los Productos Minerales de la región.

d) La metalurgia: Tandil, Tres Arroyos, Necochea. De nivel exiguo, sólo tiene importancia la fundición y la empresa metalúrgica radicadas en Tandil, subsidiarias de Industrias Kaiser (hoy IKA-Renault). Salvo este caso, que

implica exportaciones netas de la región, los demás en sayos se refieren a la elaboración de productos de uso en la región (en algunos casos se pretende la sustitución de insumos importados, caso de la maquinaria agrí cola, y creemos que en este rubro cabría una mayor dedicación futura, por su necesidad regional).

Las estadísticas demuestran la existencia de partidos cuya escala histórica es netamente pre-industrial: Gral. Guido, Tapalqué, Gral. Lamadrid, Mar Chiquita, Rauch, Laprida, Haipú, Gral Lavalle (no pueden pasar del 1% de participación en la industria regional, y sabido es que, en general, sólo pueden poseer arte- sanías).

Los únicos partidos de dimensión industrial (según la escala del área, poco poderosa en este aspecto) son General Pueyrredón, Olavarría, Tandil, tal vez Tres Arroyos. Los tres primeros conjugan con su situación de ejes ó "polos" de la re- gión.

Las características salientes de la región, del punto de vista de su estructura económica y aptitud industrial actual, son así resumidas por el estudio del CFUR:

- a) La región constituye una estructura económica altamente exportadora (el 60 al 70% del P.B.I. regional tiene tal destino exterior).
- b) Las exportaciones corresponden predominantemente a pro- ductos primarios (74% del valor agregado por las expor taciones totales).
- c) Los propios sectores exportadores de manufacturas, uti- lizan en la elaboración de las mismas, insumos de origen primario que constituyen una elevada proporción de su va lor final (harina de trigo, harina de pescado, cemento, etc.)
- d) Inclusive el turismo, que también puede analogizarse a

1 las exportaciones, explota un recurso natural (lo transcribimos tal cual lo expone CEUR, aunque, en verdad, qué otra cosa podría explotar el turismo, si no paisajes naturales? O bien paisajes creados por el hombre -caso europeo, v.g.-, pero donde la mano de obra es anterior, digamos que ya está amortizada...)

- e) Los sectores estratégicos que la economía regional son: carne vacuna, trigo, lana, turismo, cemento, papas, pesca, harina de pescado, harina de trigo, textiles, construcción.

Y aquí viene lo más importante:

- f) Los centros de decisión correspondientes a dichos sectores estratégicos (unos por propietarios, otros por consumidores que imponen su mayor poder de regateo), están LOCALIZADOS EXTRA-REGIONALMENTE (casi siempre en Buenos Aires), lo cual motiva que la región sea ALTAMENTE DEPENDIENTE, y sujeta, en lo económico, a coyunturas impredecibles que pueden trastocar el esfuerzo de años y poner en peligro la cuantiosa riqueza material y humana aplicada a su actividad (y debemos incluir también entre los centros de decisión, aquellos de neto carácter político, los gubernativos, también radicados extrarregionalmente, y que alguna vez -caso de la industria pesquera- pueden estar cerca de "aniquilar" a una industria regional).

Otras perspectivas industriales en la región S.E.:

El Instituto de Investigaciones Económicas y financieras de la Confederación General Económica presentó en 1968 un estudio sobre actividades industriales de posible implantación en la subzona de Hecochea-Lobería-San Cayetano-Gonzalez Chaves-Juárez-Tres Arroyos. Entre otras, nos ha parecido interesante citar las tres siguientes:

1. Frigoríficos de carne vacuna y/u ovina:

En la zona (los 6 partidos mencionados) hay 3.276.000 cabezas de lanares y 1.155.000 de vacunos, en total casi 4.500.000 cabezas de ganado. Su comercialización en vivo afecta a alrededor de 1.000.000 de cabezas anuales. El resto es susceptible de faena (damos por sentado que el ganado se re-nueva anualmente 1 a 1, nacimientos y faenamiento). El consumo en la propia zona sería de 10.518,4 ton. anuales de carne vacuna, pudiéndose exportar aproximadamente 11.000 ton. de carne vacuna (8.124 congelada, 1.563 enfriada, 932 de manuscenas congeladas, 8,7 de productos oportúpicos) y unas 600 ton. de cueros (624). Lo que aproximadamente constituiría el 5% de las exportaciones del país. En punto a la producción ovina, permitiría un incremento exportable para dicha zona, de 1.000 ton. anuales de carne (2.570 carne ovina congelada, 418 manuscenas), 400 ton. cueros (431) y 600 lanas (665 lanas lavadas, según el estudio). Esto es, un 7% de las exportaciones del país. A los precios que determina el estudio, bastante recientes(1968), incluso pudiendo ser mayores que los actuales, visto el deterioro de precios que afecta al sector considerado, estas exportaciones de productos vacunos y ovinos implicarían un valor aproximado de más 2.450 millones más anuales, siendo el valor agregado no menor (según el estudio) de más 500 millones por año. Como se ve, el aporte a la base económica de la región, sin ser entropogénico, tiene su importancia. Cálculos: la inversión oscilaría en los 600/700 millones más.

• Industrialización de la leche:

Hay 206 tambos en el área del estudio, siendo su producción anual de leche de 20.000 ton. Previendo incrementos en el consumo (FAD) y surtiendo áreas adyacentes (Mar del Plata), se recomienda aumentar a 60.000 ton. anuales, de las que 35.000 se pasarían en la zona y el resto se exportaría. Sería un aporte de más 1.800 millones, con un valor agregado de probablemente

Valor Agregado y Exportaciones. Valor de la Producción de los Sectores Exportadores y Encadenados. Año 1965. Precios Corrientes (En millones de pesos).

Sectores o Actividades	Valor Agregado del Area(1)	Valor de la producción del área	Valor de las exportaciones.	Export. producción	Valor Agregado de exportac. del área
1. Exportadores					
Trigo	9.600	11.326	8.500	0,75	7.200
Carne vacuna	20.500	24.100	15.700	0,65	13.325
Papa (*)	5.160	6.300	5.100	0,81	4.180
Lana	6.000	6.700	6.000	0,89	5.390
Cemento	4.319	8.639	7.800	0,90	3.890
Pescado indust.	1.938	4.495	4.495	1,00	1.938
Textiles	750	2.350	2.350	1,00	750
Harina	2.300	3.965	2.000	0,51	1.173
Pescado fresco	605	687	680	0,99	600
Turismo(2)	5.200	7.400	7.400	1,00	5.200
TOTAL	56.372	75.962	60.025	78,9	43.296
TOTAL DEL AREA	98.800				
% PARTIDOS	56,9				
2. Encadenados a la Exportación					
Trigo p/harina	1.350	1.586			
Cales y Arcillas p/cemento					
Pescado p/indust.	1.053	1.187			
Envases p/pescado	250	500			

(1) Estimaciones del C.E.U.R. en base a: 1. Producto Bruto Interno de la Pcia. de Bs. Aires, 1964- 2. Estimaciones del P.B.I. sectorial del país- 3. Cálculos de las exportaciones efectuadas por el C.E.U.R.- 4. Cálculo del valor de la Producción s/encuestas y estadísticas, elaboradas por el C.E.U.R. 5. Índice de precios del sector agropecuario.

(2) Esta estimación se practica sobre la base de los valores incluidos en el estudio del impacto del turismo (sectores comercio y construcción).

(*) En este año el precio de la papa fue muy bajo.

CUADRO Nº 90
DETERMINACION DE LOS SECTORES ESTRATEGICOS DE LA REGION

Sectores	Tamaño Relativo	Grado Utilización	Grado Dinamismo	Total
I. Exportadores				
1. Carne Vacuna	7	3	2	12
2. Trigo	5	3	3	11
3. Lana	5	3	2	10
4. Turismo	5	3	2	10
5. Papa	3	3	2	8
6. Cemento	3	3	3	9
7. Pescado Indust.	1	3	3	7
8. Marina	1	3	2	6
9. Pescado Fresco	1	3	3	7
10. Textiles	1	2	3	6
II. Ligados a la Exportación				
1. Trigo para Marina	1	3	2	6
2. Cales y arcillas para cemento				
3. Pescado para Ind.	1	3	3	7
4. Envases para pescado	1	2	3	6

114

mín 300 millones, pero, para nuestro análisis, carece de relevancia dado que no se trata de exportaciones extrarregionales (el mercado apetecido está en nuestra región S.E.).

3. Industrialización de la papa:

En forma de "escamas" de papa, deshidratadas, aptas para larga conservación. Se calcula una inversión de m\$ 180 millones, y un valor agregado anual de m\$ 120.000 millones. Puede ser.

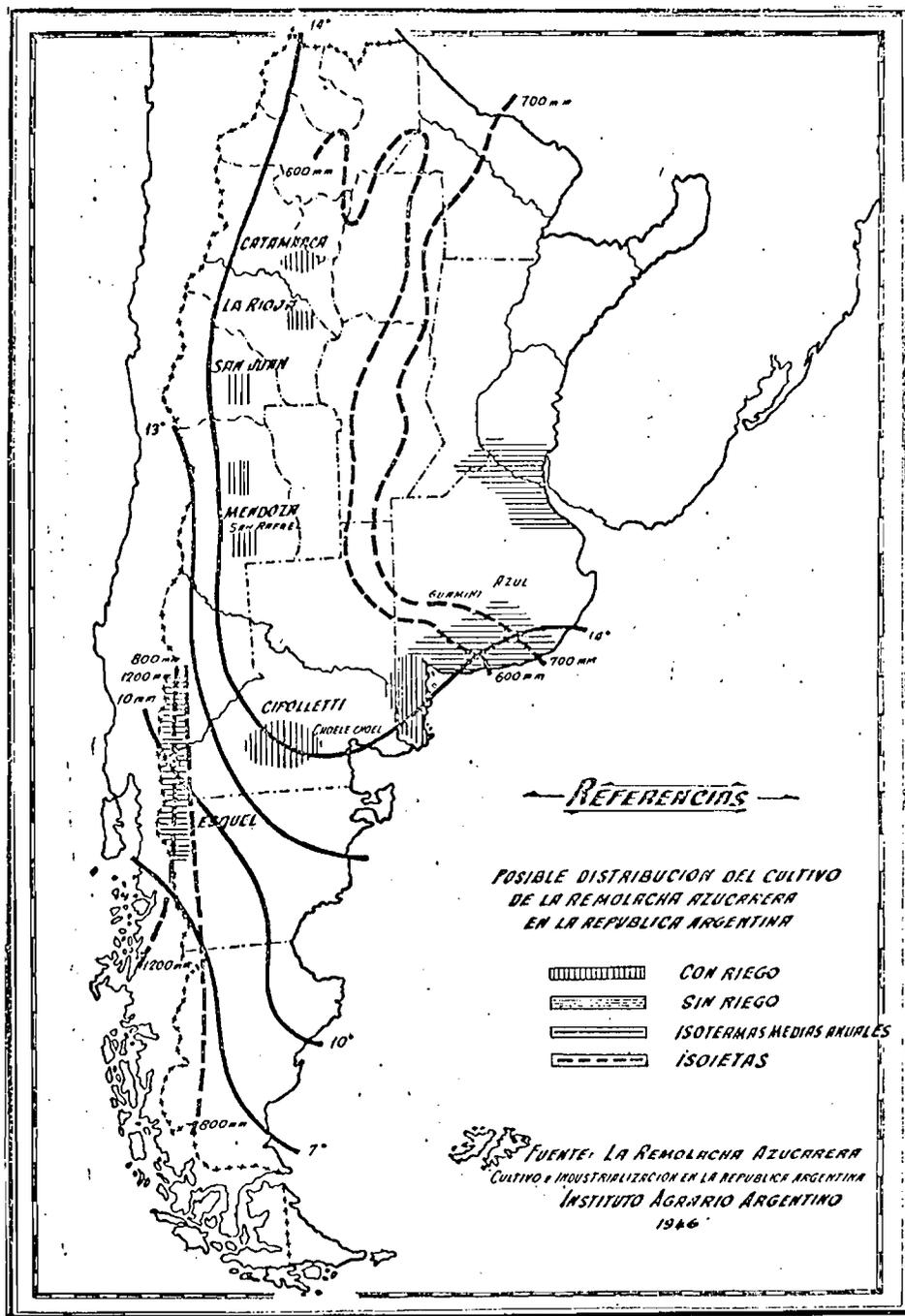
Por nuestra parte, hemos procurado bucear en otros ámbitos, a fin de presentar otros posibles casos de aplicación en la región. Continuamos con la numeración anterior:

4. Azúcar de remolacha:

En 1958, la Junta de Planificación Económica de la Pcia. de Bs. Aires, elaboró un meduloso estudio sobre la factibilidad de implantación del cultivo e industrialización de la remolacha azucarera en la Pcia. Calculaba el progresivo incremento del consumo de azúcar en el mundo y en la Argentina (en ésta a una tasa del 2% anual acumulativo). De 654.619 ton. en 1955, pasaría a 876.000 ton. en 1962 y 1.065.000 ton. en 1967, ascendiendo el nivel de consumo per cápita a 43,5 kg. en 1967, contra los 34,6 kg. de 1955 (algunas comparaciones; Italia 17, Francia 26, Alemania 28, Uruguay 29, Brasil 33 kg. per cápita anuales, pero: EE.UU. y Cuba 40, Nueva Zelanda 42, Suecia 43, Venezuela e Irlanda 43, Sudáfrica 44, Canadá 45, Dinamarca 47, Gran Bretaña 49, Australia e Islandia 51, Colombia 57 kg. anuales por habitante).

De modo que, para alcanzar tales pautas de consumo, sería preciso apelar a la industrialización de la remolacha azucarera: en 1955 se consumieron 560.000 ton., íntegramente de caña, pero la proyección para 1967 señalaba 1.136.000 ton., de las cuales los ingenios proveerían 925.000 ton., debiendo el resto: 211.900 ton., ser provisto por una industria remolache

FIGURA 229: ZONAS APTAS PARA EL CULTIVO DE LA REMOLACHA AZUCARERA (fuente: Rev.de Des.Econ.Pcia.Bs.As.)



6

ra a crearse.

Las zonas aptas para la implantación de éstas se analizaban extensamente en el informe de la Junta, la que recomendaba, por razones de calidad y menor costo, la zona de Tres Arroyos o Necochea en la Provincia de Buenos Aires (el costo primo por producción de 1 ton. de remolacha azucarera (en mñ de 1958) resultaba 320 en la zona aludida y cifra casi análoga en Entre Rios (mñ 318,20), contra 334,70 en Balcarce, 423,20 en el sur de la Provincia (Patagones, Villarino), 414,80 en Río Negro y 516,30 en Cuyo. Lo curioso: en Tucumán costaría sólo 333,90 mñ. Pero estamos hablando de remolacha y no de caña: los intereses vinculados a la caña de azúcar siempre promovieron su influencia para cancelar innovaciones en la materia.

Así fué como tampoco prosperó (tal como ocurrió en experimento análogo entrerriano) la implantación que proyectó la empresa argentina ABASA alrededor de 1964. La misma preveía la construcción de un complejo que produciría, a partir de 1.500.000 kg. diarios de remolacha y 100.000 kg. de papas (cosa curiosa: el estudio de la Junta recomendaba una planta cuya capacidad diaria no fuese menor de las 1.400 ton.), aproximadamente 270.000 kg. diarios de azúcar, 160.000 de forrajes, 7.000 de hielo seco, 20.000 l. diarios de alcohol fino, más subproductos: cianuro de sodio industrial, glicerina, detergentes, levadura, butanol, acetonas, etc. Una evaluación de dicha producción a precios actuales, nos llevaría a alrededor de mñ 5.000 millones anuales de facturación, con un valor agregado de fácilmente mñ 1.000 millones, cifra importante para la región, particularmente porque se trataría casi íntegramente de Exportaciones.

5. Otras industrias de eventual implantación en la zona:

La posibilidad de obtención de recursos petrolíferos

del mar epicontinental, más la cercanía de la destilería de BOW (Bahía Blanca), o bien el hecho de elegirse al futuro puerto de aguas profundas (Cabo San Antonio) como lugar de trasvase del fluido, permitiría abrigar esperanzas acerca de la instauración en la región de una poderosa industria, suficientemente diversificada, de elaboración de productos derivados de la petroquímica, tales como, v.g., envases plásticos, fibras textiles sintéticas y sus manufacturas, etc. El análisis requiere de conocimientos técnicos que no están a nuestro alcance (lamentablemente, esto es solamente un estudio económico elemental, no fruto de una colaboración interdisciplinaria), existiendo un documentadísimo estudio realizado hace pocos años por Isard, Schooler y Victoriss para Puerto Rico, que podría constituir adecuada base para una investigación similar. En ambos casos se trata de implantar una industria (o grupo de industrias) de las que Ferroux denomina "enteramente nuevas" (o sea más moderna que las "modernas"), en una región que también debe importar los insumos para la misma, pero que exportará casi toda su producción, beneficiándose con el valor agregado y la ocupación y entrenamiento de su mano de obra local (amén de la expansión urbana y de otras industrias eslabonadas o que aprovechen las economías externas de urbanización, que ello implicaría).

Análoga posibilidad se le depararía a una industria electrónica que procurase aprovechar la mano de obra calificada de la región y sus puertos, para realizar una producción exportable.

En otra línea, la producción en la región de maquinaria agrícola, por ejemplo, permitiría una clara sustitución de "importaciones".

5. Otras programaciones industriales para la región S.E.:

Petroquímica:

Walter Isard, en unión de Eugene W. Schooler y Thomas

Victoriss, (op.cit.) presentó hace una década una interesante aplicación teórico-empírica de los postulados de la ciencia espacial, mediante el análisis de un complejo industrial a implantarse en Puerto Rico, que cubriese el "continuum" refinación de petróleo-elaboración de fibras sintéticas-petroquímica-elaboración de fertilizantes. Un complejo industrial, según los autores, es un conjunto de actividades industriales integradas en una misma localización, imbricadas por mutuas interrelaciones e interdependencias tecnológicas. Es entonces, una unidad industrial, y sólo con tal visión puede aquilatarse su real contribución económica (economías de escala y aprovechamiento de subproductos en todos sus eslabonamientos).

El método del estudio regional de complejos industriales se basa en la apreciación de ventajas comparativas, que pueden surgir, en todo o en parte, en favorables circunstancias específicas en punto a la dotación de factores de la producción, como materias primas, capitales, mano de obra, tierras. Precisamente, en el caso de Puerto Rico, los autores encuentran, para postular la instalación del referido complejo, sólo ventajas en el aspecto de existencia (sin ser mucha) de mano de obra barata, medianamente calificada; y la creación, medida en costos de transporte marítimo -el más barato- del petróleo venezolano; además de la favorable situación jurídica del estado libre asociado respecto de la metrópoli norteamericana, en lo atinente a ventajas impositivas. Es decir, en una región donde no existen materias primas, aunque las tiene cerca -de todos modos, debe importarse, no importa cuál sea la distancia a que está el proveedor, con su secuela de eventuales retardos, precios políticos, etc., y donde la demanda local de ningún modo subvendería un mercado suficiente para ello postula aprovechar las ventajas de la especialísima simbiosis con EE.UU, Isard entiende debe crearse, no obstante, una poderosa industria -que Perroux denominaría "Enteramente nueva",

vale decir, más que moderna-, cuyo objetivo lo constituirá la exportación. Es decir, inclusive el multiplicador del complejo deberá tener en cuenta que en un momento de la cadena se produce una ruptura respecto de la acumulación y distribución de beneficios dentro de la región, dado que importa las materias primas.

Si aplicáramos un criterio similar al caso de la región S.F. de la provincia de Buenos Aires, nos encontraríamos con la siguiente situación de partida:

- a) Idéntica restricción respecto de la dotación de materias primas, si bien éstas no deberán importarse, pues su afloramiento y explotación se produce en el propio territorio argentino, y mediante oleoductos puede transportarse hacia el centro designado en la región para su eventual procesamiento. Si pensamos en el petróleo de Comodoro Rivadavia, el costo de su transporte (marítimo ó por oleoducto) no será, seguramente, más oneroso que el transporte marítimo del petróleo venezolano hacia Pto.Rico. Además, existen las posibilidades de explotación de petróleo en el mar, en la costa atlántica, inclusive en los márgenes de nuestra región (playas del NE). De todos modos, la situación es mejor que en el modelo de Isardé no deben afectarse divisas para importación de materias primas, y su suministro puede estar re vestido de máxima fluidez.
- b) Idéntica gratificación en lo que respecta a la existencia de mano de obra calificada. Es posible que la nuestra posea mayores aptitudes aún, si bien su dimensión cuántica es menor (Pto.Rico tenía en 1960 2.353.000 habitantes, y nuestra región S.F. sólo posee unos 800.000). De todos modos, también el contexto general es menor: Isardé proyectaba como mercado portorriqueño a E.F.UU.,

120

190.000.000 habitantes en 1964. Nosotros tendríamos, como primera escala de las posibilidades de comercialización de la zona, los 24 millones de habitantes de la Rep. Argentina, si bien el propósito del proyecto sería su orientación hacia el mercado externo (también aquí cabe una reflexión: medido en números de población, a cuántas per^o zonas subviene nuestras exportaciones habitualmente? No importa a cuántos países se dirijan, si la unidad de medida la constituye su precio, el valor de las mismas no alcanza al 10% de nuestro producto interno, por lo que la dimensión hipotética del mercado externo, si EE.FE es, como máximo, 80 veces más que Puerto Rico, la demanda externa de la Argentina no supera en más de 3 veces la dimensión poblacional de la región SE).

- c) Mejores posibilidades, en cambio, respecto de los mercados de la nueva producción. En la Rep. Argentina, como veremos más adelante, hay ya instalada una importante -aunque tal vez no totalmente compensada sector a sector- industria derivada del petróleo: refinación, petroquímica, plásticos, fibras textiles sintéticas, incluso fertilizantes (aunque incipiente). Según la medida del consumo de países más desarrollados, todavía queda bastante campo por recorrer en nuestro país. En tal circunstancia, la aparición de un complejo integrado en la región SE, podría encontrar mercados (de exportación, respecto de la región) en el propio país. Por ejemplo, en lo que se refiere a fertilizantes y a fibras textiles, los encontraría en la propia región!

La restricción fundamental puede estar dada por los intereses vigentes en torno a las limitadas experiencias industriales de gran aliento, en este campo, en la Argentina. Probablemente, los sectores de refinación de petróleo e incluso de industria petroquímica, del complejo, estén vedados a la región (para más, el complejo petroquímico parcial de Dow en Bahía Blanca, limita aún más la perspectiva de un nuevo asentamiento

en la materia). No obstante, Isard, en su estudio comentado, habla también de "programas cortos", y halla que el más favorable para Pto. Rico es el que combina la producción de fertilizantes y de fibras sintéticas. Precisamente, es el que restaría, de la idea de conjunto, para su aplicación en la región.

En consecuencia, parecería interesante recomendar la realización de estudios técnicos e interdisciplinarios profundos, para apreciar la conveniencia y factibilidad (incluso en lo financiero) de la instalación en algún punto de la región SE. (convendría fuese un puerto, para facilitar las transferencias de productos, así como los aprovisionamientos. En tal caso, hay tres posibilidades: Quequén -la descartaríamos por corresponder a una zona de menor dimensión poblacional y económica, y por estar ya muy ocupado en su función cerealera-, Mar del Plata -la circunstancia óptima en el estado presente, y además, muy necesitada de incrementar su estructura industrial-, nuevo puerto de aguas profundas cerca de San Clemente -la capital regional lógica de la costa NE de la región, si se practica un desarrollo turístico adecuado, por lo tanto, convendría no interferir un programa con otro, lo que hace resaltar la conveniencia de Mar del Plata, incluso por dimensión poblacional, para hacerse cargo de la implantación) de una cuasi-complejo industrial petroquímico, de elaboración de fibras sintéticas, que abastecerían la producción textil de Mar del Plata, con destino a la exportación (venta a turistas, o bien venta directa al exterior de la región) y de fertilizantes, donde la demanda nacional debe forzosamente incrementarse a fin de mejorar la intensidad de aprovechamiento de tierras en el país, incluso en la propia región.

Además, ambos sectores son susceptibles de un "estiramiento", por medio de la adición de procesos complementarios: en el caso de las fibras textiles, industrias de hilados, tejidos y acabados textiles, que pueden progresar en la zona (sobre todo si progresa el turismo de la zona, es decir, si se mejoran

las playas del NE y se inicia una firme política de captación de turistas extranjeros ávidos de playas amplias de mar caliente, como las mediterráneas); y en el caso de los fertilizantes, podrán adicionarse, en virtud de la utilización de derivados del petróleo, la fabricación de otros rubros de química agrícola industrial, aptos para la Argentina y para la propia región de nuestro análisis.

A continuación, desarrollamos un sucinto comentario de la situación de la industria petroquímica en la República Argentina, como pauta para apreciar sus tendencias y posibles desarrollos.

LA INDUSTRIA PETROQUIMICA:

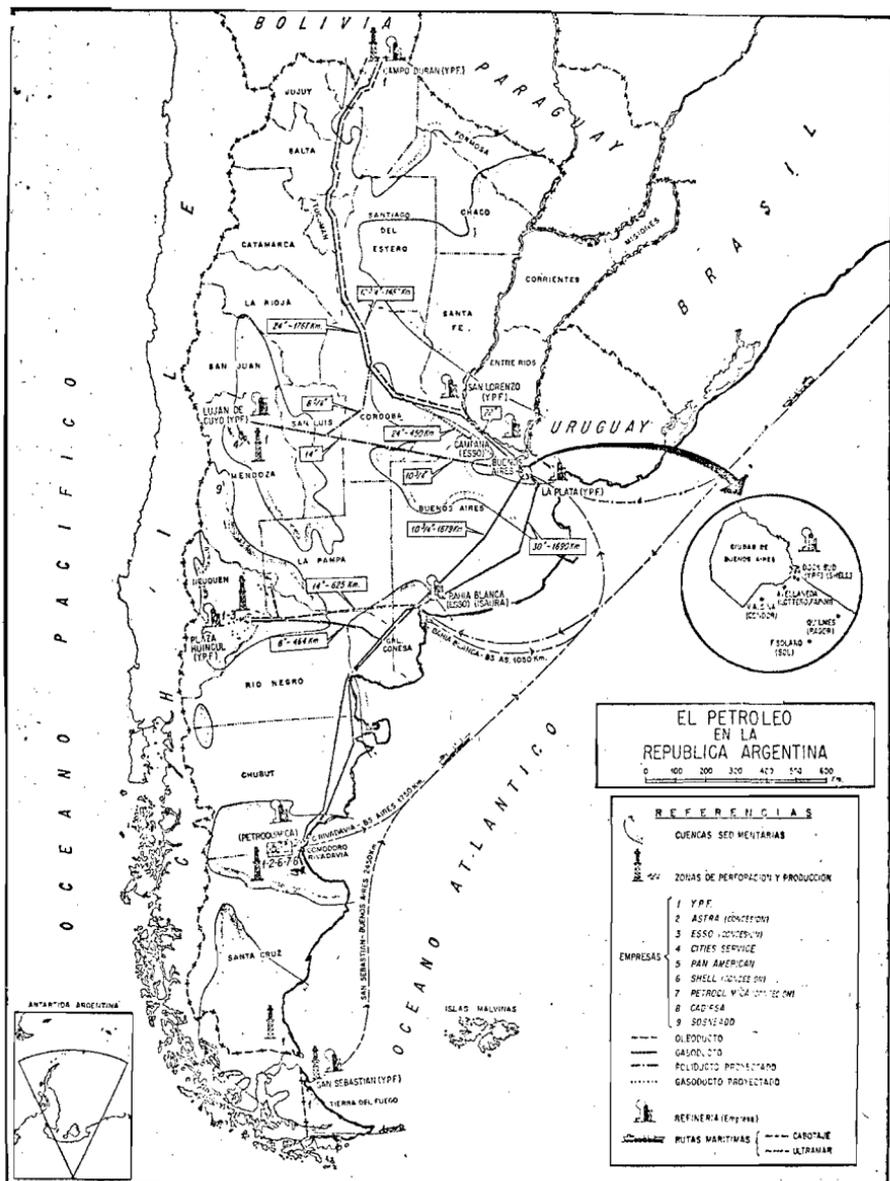
Materias Primas:

Las materias primas de dicha industria provienen básicamente del petróleo y el gas de refinería y natural. La gran cantidad de productos petroquímicos intermedios y finales se obtienen a partir de ellas y/o de su combinación.

Los cuadros 91 y 92 exponen los procesos básicos de la industria petroquímica y las materias primas utilizadas en la misma. De ellos surgen las distintas formas de obtención de los hidrocarburos básicos. El petróleo es una mezcla de hidrocarburos líquidos, y por medio de refinación (craqueo) se obtiene la transformación de las moléculas pesadas del petróleo en sustancias más simples, que luego se agrupan para obtener los compuestos buscados.

Debe aclararse que la flexibilidad obtenida en las materias primas es diferente según deriven del petróleo, gas de refinería o natural. En el mundo se fabrican actualmente más de 3.000 productos petroquímicos, con un volumen de 30 millones de ton. anuales y un valor de miles de millones de dólares (sólo en EE.UU. alcanza a 10.000 millones u\$s).

FIGURA 230: Petróleo en la República Argentina, base de sus industrias petroquímicas:
(fuente, La Nación, 13-12-67).-



Su desarrollo en la Argentina:

En un principio el aprovisionamiento de productos orgánicos se dió a través de la importación de productos intermedios y terminados o su fabricación interna mediante procesos no petroquímicos.

El incremento del consumo de los productos químicos produjo la instalación de plantas nacionales para elaborar con MP también nacional. Paralelamente se incrementaba la explotación del petróleo y gas natural. Todo esto favorece el surgimiento en nuestro país de la industria petroquímica.

Aprovisionamiento de MP:

La producción de petróleo abastece, al momento, a la producción química.

Con respecto al gas natural, teniendo en cuenta la ubicación de las plantas petroquímicas actuales, resulta más económico utilizar el procedente del norte del país.

Las inversiones en las industrias petroleras y petroquímicas deben ser coordinadas en el mayor grado de exactitud posible en lo que respecta a sus diferentes finalidades productivas. Esto permitirá una mayor fluidez en la producción, condición indispensable para ellas. Por otra parte, una distribución regional más equilibrada (en la medida en que se cumplan las dimensiones exigidas para la obtención de economías de escala) puede contribuir al desarrollo más racional del territorio argentino. El verdadero desarrollo de esta industria en nuestro país se produce con la instalación de plantas de poliestireno, etileno y polietileno, fenol, metanol, formol, bisulfuro de carbono, negro de humo, plagicidas y con la producción de benceno en gran escala, tolueno, xilenos y caucho sintético. A ello hay que adicionar las plantas de fibra sintética: poliamidas, poliésterespolipropileno y poliacrílicos.

En nuestro país las compañías petroquímicas se esfuer-

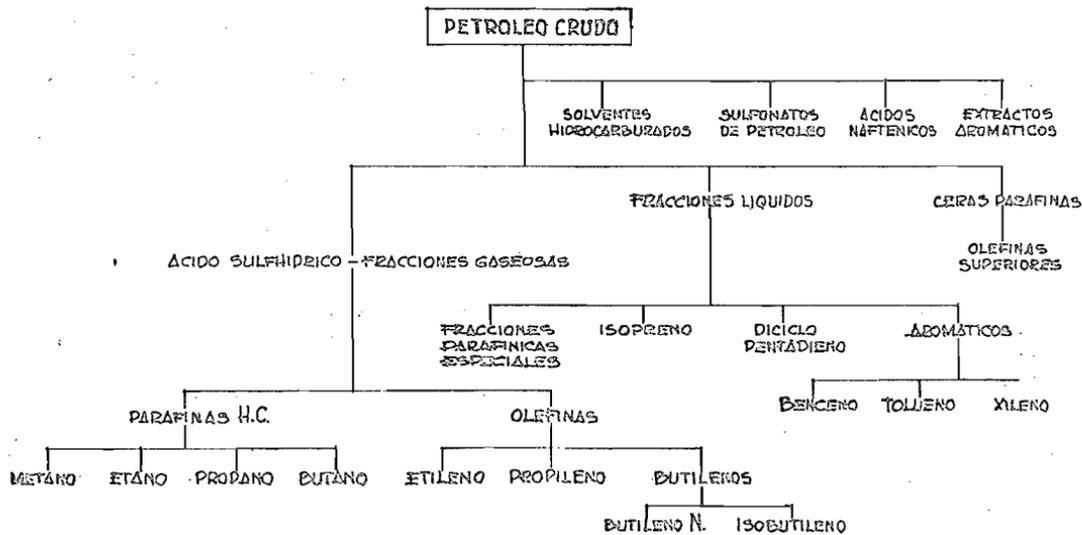
zan en poseer su propio proceso de craqueo, a fin de asegurarse el autoabastecimiento de materias primas, y con esto se han convertido prácticamente en petroleras.

La industria productora de fibras sintéticas y la industria plástica se hallan en plena expansión. La de los fertilizantes se está afianzando para producir anualmente 150.000 ton. etileno, 50.000 ton. cloruro de vinilo, 40.000 ton. polietileno 20.000 ton. solventes clorados 15.000 ton. óxido de etileno y 100.000 ton. soda cáustica, etc.etc.

El CFI estimó que la demanda de productos petroquímicos en la Argentina (mín 50 millones en 1955) llegaría en 1970 a mín 1.100 millones.

En noviembre de 1969 (decreto 4271 de promoción de la industria petroquímica) se aprobaron varios proyectos de desarrollo: Dow, en Bahía Blanca (120 millones u\$s); PASA (50 millones de u\$s) para aumentar sus capacidad de 15.000 a 200.000 ton. anuales de etileno, de 34.700 a 69.300 ton. an. de butadieno, de 60.000 a 200.000 ton. an. de aromáticos (benceno, tolueno y xileno), más 110.000 ton. an. de propileno y otros productos especiales; Petroquímica Dral.Mosconi (YPF + Fabricaciones Militares, más de 30 millones u\$s de inversión) que fabricará por año 28.000 ton. benceno, 5.000 ton. tolueno, 15.000 ton. ortoxileno, 33.000 ton. paraxileno, 40.000 ton. ciclohexano y 17.000 ton. mezcla de aromáticos; Cia de Hidrocarburos (subsidiaria de Dynalcoon Co.de EE.UU., inversión de 22 millones u\$s en San Jerónimo Norte) que producirá anualmente 75.000 ton. etileno, 60.000 ton. propano y butano y 6.000 ton. de gasolina natural. Otros proyectos son los de Amoco(aromáticos), IPAKO (poliestireno y polietileno), Duperial (polietileno); Indupa, Electroclor, Duranor, etc. La cuantía de los proyectos ya hace temer acerca de una eventual saturación del mercado (extremo opuesto al actual).

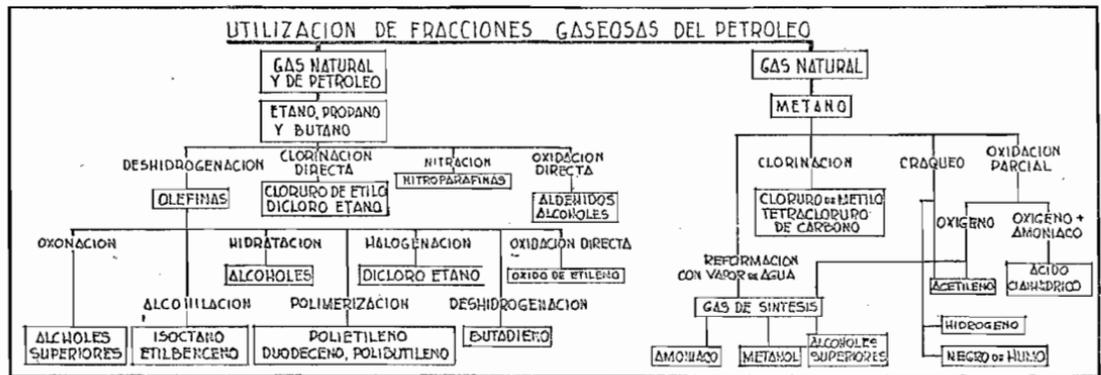
MATERIAS PRIMAS PARA LA INDUSTRIA PETROQUIMICA



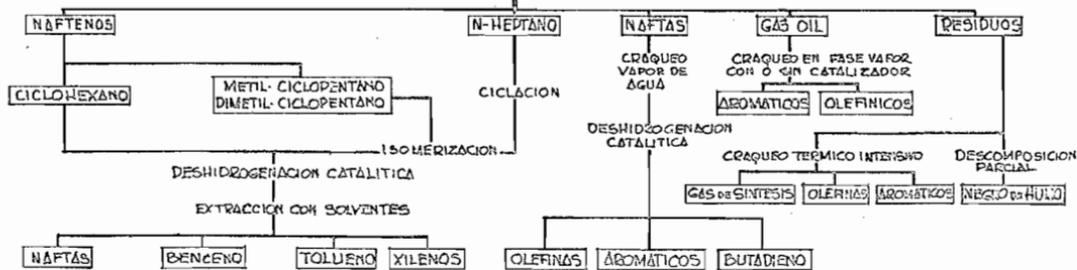
FUENTE : EXTRACTADO DE "CHEMICALS FROM PETROLEUM" PUBLICADO POR
THE SHELL PETROLEUM Co. LTD.

PROCESOS BASICOS EN LA INDUSTRIA PETROQUIMICA

CUADRO N° 2



UTILIZACION DE FRACCIONES LIQUIDAS DE PETROLEO



CUADRO Nº 93

PROBABLE DEMANDA DE ALGUNOS PRODUCTOS PETROQUIMICOS EN 1970
(miles de toneladas)

	<u>Argentina</u>	<u>Brasil</u>	<u>Colombia</u>	<u>Chile</u>	<u>México</u>
PRODUCTOS FINALES					
Poliestireno	14,0	23,0	2,0	2,8	9,0
Polietileno	25,6	44,8	8,1	2,7	26,4
DDT	0,8	1,5	0,1	—	6,9
Caucho sintético(SBR)	35,0	55,0	10,5	6,0	40,0
Negro de humo	21,0	40,0	7,0	4,5	29,0
Urea	21,0	218,0	46,0	—	118,0
PRODUCTOS PRIMARIOS E INTERMEDIOS					
Metanol	15,0	38,0	6,0	3,5	15,0
Acetona	4,5	8,5	2,2	1,0	7,8
Alcohol isopropílico	6,0	8,5	3,5	1,5	13,0
Estireno	25,5	41,5	5,0	5,0	21,5
Anhidrido ftálico	5,3	12,2	2,2	1,7	6,7
Glicol	3,5	7,0	2,0	1,0	4,0
Caprolactama	10,5	6,0	4,4	2,0	16,5
Ciclohexano	27,0	37,0	9,5	5,0	20,0
Fenol	18,0	13,0	1,5	1,5	7,0
Benceno	68,0	105,0	15,0	12,0	50,0
Dodecibenceno	6,0	17,0	4,0	2,5	24,0
Etileno	40,0	73,0	16,0	5,5	78,0
Amoníaco	58,0	345,0	64,0	6,0	282,0
	<u>Perú</u>	<u>Venezuela</u>	<u>Otros países</u>	<u>Totales</u>	
PRODUCTOS FINALES					
Poliestireno	2,0	1,7	7,3	61,8	
Polietileno	4,1	8,1	21,5	141,3	
DDT	0,2	0,8	—	10,3	
Caucho sintético(SBR)	6,0	18,5	34,0	209,0	
Negro de humo	4,5	11,0	23,0	140,0	
Urea	35,0	12,0	128,0	578,0	
PRODUCTOS PRIMARIOS E INTERMEDIOS					
Metanol	1,0	3,5	9,0	81,0	
Acetona	1,0	3,0	5,0	33,0	
Alcohol isopropílico	1,5	5,5	8,5	48,0	
Estireno	4,0	7,0	17,5	127,0	
Anhidrido ftálico	1,5	2,4	5,0	37,0	
Glicol	0,5	0,5	2,5	21,0	
Caprolactama	1,5	1,9	7,3	50,1	
Ciclohexano	3,5	5,0	18,0	125,0	
Fenol	0,4	1,5	3,1	46,0	
Benceno	9,0	17,0	38,0	314,0	
Dodecibenceno	2,5	6,0	10,0	72,0	
Etileno	6,0	16,0	31,5	266,0	
Amoníaco	56,0	29,0	210,0	1.050,0	

Fuente: CEPAL.

CUADRO N° 94

PRODUCCION EN NUESTRO PAIS, EN Tn. CORRESPONDIENTE A LOS AÑOS 1968 y 1969 DE PRODUCTOS DERIVADOS DE LA INDUSTRIA PETROQUIMICA:

	1968	1969
Amoníaco	70.000	83.000
Caucho sintético(1)	22.500	38.000
Poliétileno(2)	22.500	26.000
Poliestireno	12.000	15.000
PVC	16.000	25.500
Fenol (3)	5.000	6.500
Nejro de Humo(4)	22.000	25.500
Urea (5)	15.500	36.500
Anhidrido Ftálico(6)	7.500	8.500

- (1) Se exporta alrededor del 30%
- (2) Hay importación
- (3) Se exporta entre el 20 y 31 30%
- (4) " " aproximadamente 9.000 Tn.
- (5) Se exporta
- (6) Se exporta aproximadamente el 10%

ENUMERACION DE LAS MATERIAS PRIMAS BASICAS DE LA INDUSTRIA PETROQUIMICA Y SUS DERIVADOS (extraídas del Petróleo y Gas Natural)

Etileno: oxido de etileno, polietileno, estireno, etanol, butadieno dibromoetano, derivados del cloro.

Propileno: isopropanol, acetona y derivados, Fenol y acetona por el procedimiento del cumeno, detergentes sintéticos derivados del dodecilbenceno, glicerina sintética.

Butileno: butadieno y los cauchos derivados, butanol secundario o isobutanol, metiletilacetona, adiponitrilo.

Metano: acetileno, ácido cianhidrido, cloruro de metilo, metileno metanol.

Hidrógeno para síntesis del amoniacoExtracción de aromáticos: benceno, tolueno, xileno

Fabricación de derivados de los productos brutos y los subproductos del petróleo: principal, Negro de Humo.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LAS APLICACIONES DE LOS PRODUCTOS PETRO-QUÍMICOS BÁSICOS:**Etileno:** Trajes, camisas, platos, fuentes, tazas, calzado, pinturas al latex, cosméticos, envases, telas vinílicas, sábanas, adhesivos sintéticos.**Propileno:** Ropa interior, calzoncillos, camisetas, camisas (acrocél), pinturas acrílicas, sillas.**Benceno:** Herbicidas, plaguicidas, EDT, insecticidas, aspirinas, sacarina, pinturas fenólicas, gas napalm, productos químicos para fotografía, partes de máquinas, laminados plásticos para muebles (tipo fórmica).**Amoniaco:** fertilizantes, recipientes.**Butadieno:** caucho sintético para neumáticos, cámaras, suelas para calzado, alfombras de goma, baldosas de caucho.**Tolueno:** explosivos, solventes.**Xileno:** detergentes.MATERIAS PRIMAS DE LA INDUSTRIA PETROQUIMICA: ETILENO - PROPILENO - BENCFENO:Etileno: su consumo experimentó en todos lados un increíble aumento, en especial a partir de la década del 50, con la aparición del polietileno, su derivado.

Consumo de polietileno: este fue ya estimado para el año 1970 por productores y principales sectores de consumo para el polietileno de alta presión: 8.000 ton. y el de baja densidad: 32.000.

Consumo de plásticos: en el gráfico adjunto se observan las variaciones en el consumo de los tres principales plásticos: PVC, Polietileno y Poliestireno.

Consumo de estireno; polímeros, copolímeros ABS y AS, caucho SBR; Monsanto, IPAKO y Plástica Bernabé polimerizan estireno en parte importado por el cemento y el resto suministrado por P.A.S.A. que se abastece en lo que respecta a caucho sintético SBR.

<u>Consumo 1970</u>		<u>Requerimiento de Estireno</u>
Polímeros	24.000 ton.	26.400 ton.
Copolímeros	5.000 "	2.600 "
Caucho	32.000 "	<u>7.300 "</u>
		36.300 ton.
<u>Etileno requerido</u>		11.100 ton. (estimación)
Consumo de Óxido de etileno para etilenglicol:		
Consumo 1970 (estimado)		
Monoetilenglicol		11.000 ton.
Diethylenglicol		1.500 "
Poliglicoles		1.000 "

11.000 toneladas de Monoetilenglicol requieren:

9.500 " " Óxido de Etileno, que a su vez demandan:
7.400 " " Etileno

Principal mercado de etilenglicol: resinas poliéster cuyo consumo estimado para el año 1970 es de 10.000 tn. (7.200 ton. etilenglicol aproximadamente). Y plantas de poliéster, con una estimación de 10.000 ton. de acuerdo a la capacidad anual.

Consumo de cloruro de vinilo: estimado para el presente año: 45.000 ton.

36.000 ton. de Cloruro de Polivinilo requerirán aproximadamente 18.000 ton. de etileno.

36.000 ton. de Resinas: 10% rígidas y 90% plastificadas, que con las de Monsanto e Indupa, podrán llegar a cubrir la demanda de PVC para 1970.

Demanda total de Etileno en 1970: se eleva para este año a

Cuadro 94 bis

Consumo de resinas sintéticas en la Argentina (en Tm)

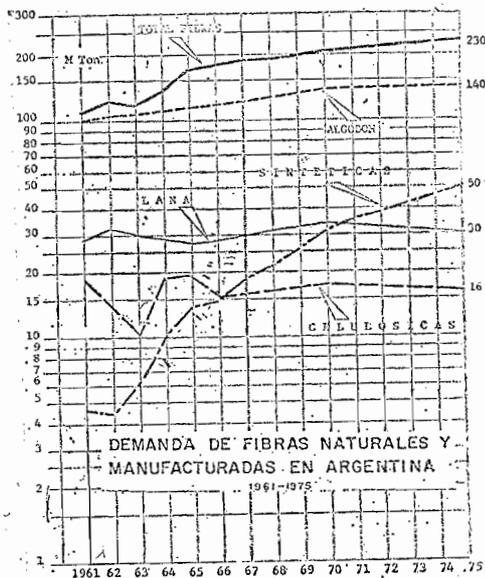
	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
PVC	500	600	840	1210	1650	3400	3600	4000	5600
P.E.	300	800	1600	1800	2270	1900	3180	3000	3600
P.S.	1500	1600	1590	1890	2800	3660	4200	5300	6000

	1961	1964	1965	Proy.1970
PVC.	8000	14900	18000	45.000
P.Et.	7200	10500	14000	40.000
P.Stir.7000	9000	11.500	30.000	

(fuente Ing.E.Bingelli,
rev.Petrotecnia,Inst.
Arg.del Petróleo,XV N° 6
Nov-Dic. 1965)

Figura 230 bis:

Demanda de fibras naturales y manufacturadas en la Argentina
(fuente:Ing.Enrique Bingelli)



80.000 ton. cantidad que irá creciendo hasta quizás sobrepasar las 120.000 toneladas en 1975.

<u>Demanda 1970</u>		<u>Etileno requerido</u>
Poliétileno	40.000 tn.	42.800 ton.
Estireno	36.300 "	11.100 "
Oxido de Etileno	9.500 "	7.700 "
Cloruro de Vinilo	36.000 "	<u>18.000 "</u>
		79.600 ton

Otros posibles consumos:

- 1) Acetaldehído (anhídrido acético)
- 2) Acetato de Vinilo (pinturas)
- 3) Dicloruro de Vinilo (Fluido Tetraetilo)
- 4) Alcoholes pesados de cadena recta para detergentes y plásticos
- 5) Percloroetileno y tricloroetileno.

Producción: El etileno puede obtenerse mediante varios procesos:

- a) separación de gases residuales de refinería.
- b) Craqueo de nafta virgen
- c) Craqueo de propano y etano
- d) Craqueo de hidrocarburos con vapor.

PROPILENO: Esta materia prima fué una de las primeras utilizadas para la elaboración de derivados químicos.

Consumo de polipropileno: aproximadamente 5.000 tn. distribuidas entre plásticos y fibras.

Consumo de Isopropanol estimado para 1970:

Solventes		2.500 ton.
Anhidrido Acético	2.500 ton.	1.700 "
Acetona	2.000 "	<u>2.400 "</u>
		6.600

Consumo de oxido de propileno estimado: sería de 6.000 tn. (aplicaciones: dipropilenglicol, polipropilenglicol, poliuretanos y

otros).

Consumo estimado de acrilonitrilo: 5.000 toneladas.

Consumo de dodecibenceno: estimado en 10.000 toneladas.

Demanda estimada de propileno para 1970:

Polipropileno	5.000 ton	5.500 ton
Isopropanol	6.600 "	6.000 "
Oxido de Propileno	8.000 "	7.000 "
Acrilonitrilo	5.300 "	4.375 "
Tetrapropileno	9.600 "	<u>10.100 "</u>
		32.975 ton.

Producción: El propileno se puede obtener de las siguientes Fuentes:

- recuperación de gases residuales de refinería.
- como subproducto de la producción de etileno.

BENCENO: Constituye de la misma manera que el etileno, una de las materias primas básicas de la química orgánica.

Demanda estimada de benceno en 1970 según productos Finales:

Producto final	Producto intermedio	Cantidad tn.	Cantidad de benceno requerida (tn)
Caucho SBR		7.300	6.110
Poliestireno y Copolímeros	Estireno	29.000	23.900
Resinas			
Alquilfenoles			
Esteres 2,4D		9.000	11.800
Acido Salicilico etc.	Fenol		
Nylon	Ciclohexano	30.000	27.900
Hexaclorobenceno		1.500	560
DDT		1.200	1.300
Difenilamina			
MBT	Anilina		
Anilina		600	600
Cuanidina			
Colorantes			

2

Dodecibenceno			
Sulfonato de Amonio o Sodio	Dodecibenceno	10.000	5.200
Varios		600	600
Resinas Alquidas	Anhidrido MALEICO		
Poliésteres			
Aceites secantes		400	340
		TOTAL	78.410 Ton.

Capacidad estimada de benceno en 1970 en ton.:

P.A.S.A.	42.800 ton.	(total aromáticos)
SOMISA	15.000 "	(corresponde a una producción de unas 2.000.000 de ton.de acero).

A continuación se expone un panorama general de tres de las más importantes industrias petroquímicas:

1. Productos de fibra sintética
2. Productos de Polimero de mayor consumo: el PVC
3. Fertilizantes.

Fibras Sintéticas: Las fibras sintéticas de nuestro país están en condiciones de competir en el mercado internacional, ya que poseen alta calidad y para su producción moderna y eficiente maquinaria. Existen grandes posibilidades de afrontar con éxito la exportación de prendas fabricadas con telas de Fibras poliamídicas o sus mezclas debido a que la industria de la confección en nuestro país es de buen gusto en sus diseños y adecuada terminación.

Inversiones: puede estimarse en 40.000 de dólares lo invertido en esta industria de las fibras poliamídicas. Para poder satisfacer la futura demanda interna hasta 1975, debería esta cifra incrementarse hasta los 120 millones de dólares y a 180.000.000 dólares en el caso de que se lograra independizar a la industria de la importación de las MP básicas requeridas.

La tasa de crecimiento promedio anual para la industria de las fibras poliamídicas para Argentina fué del orden del 38%

133 en el período de 1961 - 64 (últimos datos).

CUADRO N° 95

PRODUCCION DE FIBRAS POLIAMIDICAS: Crecimientos operados y pronosticados

Período	Rep. Argentina	Europa	América
		Porcentajes	
1961/64	114	93	71
Anual promedio	38	31	24
1961/65	177		
Anual promedio	44,2		
1965/70	85,5		
Anual promedio	17,0		
1970/75	48,3		
Promedio anual	9,6		
Período 1961/75	662		
Promedio (14 años)	47		

En realidad debe destacarse que el crecimiento fué mayor de lo pronosticado por varias empresas y por el CONADE.

En las tablas que siguen se ve claramente como la realidad ha superado claramente las estimaciones hechas por CONADE, por tanto sus valores serán inferiores a los reales.

CUADRO N° 96

Comparación entre las estimaciones de consumo de Conade y Ducilo con el consumo real
 FIBRAS SINTÉTICAS Y NYLON TEXTIL
 M TON

Año	CONADE		DUCILO		Consumo Real Sintéticas	Consumo Real Nylon
	Sintéticas	Nylon*	Sintéticas	Nylon		
1958	.7	-	-	.7	1.0	-
1959	1.8	-	1.5	1.0	2.5	1.3
1960	2.0	-	1.8	1.4	2.1	1.7
1961	3.4	-	4.6	3.5	4.9	3.5
1962	3.5	-	5.3	4.0	4.6	3.8
1963	5.2	-	6.0	4.4	5.8	4.4
1964	6.9	4.5	10.0	6.4	10.0	6.2
1965	8.4	5.5	11.9	7.3	11.9..	7.4.
1966	8.8	5.7	14.2	9.2	-	-
1967	11.2	7.3	16.4	10.7	-	-
1968	12.6	8.2	18.6	12.1	-	-
1969	14.0	9.1	20.0	13.0	-	-
1970	-	-	22.4	14.6	-	-

. Cifras deducidas del estudio de Conade (1964)

.. Cifras basadas en los seis primeros meses de 1965 y sus perspectivas. Cámara Productores Fibras Sintéticas.

CUADRO N° 97
 FIBRAS TEXTILES
 Datos Históricos y Proyecciones Estimadas por Conade, Cepal, Du Pont y Ducilo
 M Ton/Año

Año	Algodón	CONADE			Cepal*	Dupont*	Ducilo**	Dupont*
		Lana	Artificial	Sintético**	Sintéticos	Sintéticos	Sintéticos	Sintéticos
1958	112.6	30.0	14.1	0.7	-	-	-	-
1959	97.5	27.5	12.1	1.8	-	-	1.5	-
1960	107.7	22.5	10.8	2.0	-	-	1.8	-
1961	108.7	23.4	12.9	3.4	-	-	4.6	-
1962	89.0	18.5	8.0	3.5	-	-	5.3	-
1963	90.0...	21.0...	10.0...	5.2...	-	-	6.0	7.0
1964	110.0...	25.0...	12.0...	6.9...	-	-	10.0	11.3
1965	121.8	27.0	14.0	8.4	13.5	12.4	11.9	14.3
1966	126.3	28.0	14.3	8.8	-	-	14.2	17.5
1967	129.6	30.0	14.5	11.2	-	-	16.4	20.3
1968	133.8	32.0	14.8	12.6	-	-	18.6	23.1
1969	135.0	34.0	15.0	14.0	-	-	20.0	24.5
1970	-	-	-	-	31.0	30.2	22.4	26.9
1971	-	-	-	-	-	-	24.1	28.6
1972	-	-	-	-	-	-	26.0	30.7
1973	-	-	-	-	-	-	28.0	33.0
1974	-	-	-	-	-	-	30.2	35.5
1975	-	-	-	-	-	-	32.6	38.1

. Sintéticos, Textil e Industrial

** Excluido Nylon Industrial.

... Deducidas - No dadas en el estudio. Conade Dupont J. Tallman, 1964.

CUADRO N° 98

Comparación entre las cifras de consumo estimadas por Conade, Cepal, Du Pont y Ducilo (M/Ton/Año)

A. Consumos Estimados

Año	Algodón	CONADE			CEPAL** Sintéticos	DU PONT * Sintéticos	DUCILO* Sintéticos	DUCILO** Sintéticos
		Lana	Artificial	Sintéticos*				
1963	90.0	21.0	10.0	5.2				
1964	110.0	25.0	12.0	6.9				
1965	121.8	27.0	14.0	8.4	13.5	12.4	11.9	

B. Consumos reales

Año	Algodón	Lana	Artificial	Sintéticos*
1963	84.5	20.0	8.5	5.8
1964	105.3	20.0	14.0	9.9
1965...	105.3	22.0	15.0	11.9

. Excluido Nylon Industrial

.. Incluye Nylon Industrial

... Base primeros 6 meses y perspectivas

CUADRO N° 99
FIBRAS SINTETICAS

Comparación cifras de consumo estimadas por Conade, Cepal, Du Pont y Duicilo
M Ton/Año

Año	CONADE		CEPAL		DU PONT		DUCILO	
	Total Sintét.*	Nylon Text.***	Total Sintét.**	Nylon Text.	Total Sintét.**	Nylon Text.	Total Sintét.**	Nylon Text.
1963	5.2	3.3						
1964	6.4	4.4						
1965	8.4	5.4	13.5	6.6	12.4	6.7	14.3	7.3
1966	-	-	-	-	-	-	-	-
1967	-	-	-	-	-	-	-	-
1968	-	-	-	-	-	-	-	-
1969	14.0	9.1	-	-	-	-	24.5	13.5
1970	15.4...	10.0...	31.0	15.0	30.2	13.0	26.9	14.5
1975	-	-	-	-	-	-	39.1	21.2

- . No incluye Nylon Industrial
- .. Incluye Nylon Industrial
- ... No dadas por Conade (estimadas).

CUADRO N° 100

Estimaciones de los consumos per cápita (fibras sintéticas y nylon textil) tomadas por Conade, Cepal, Du Pont, y Ducilo en función de sus respectivos estudios.

Kg.

A. Base: estimaciones.

AÑO	Población MM	CONADE		CEPAL		DU PONT		DUCILO	
		Sintéticos	Nylon Textil	Sintéticos	Nylon Textil	Sintéticos	Nylon Textil	Sintéticos	Nylon Textil
1965	22,9	0.36	0.23	0.59	0.29	0.54	0.29	0.62	0.32
1970	24.9	0.62	0.40	1.24	0.60	1.21	0.52	1.08	0.58
1975	27.16	-	-	-	-	-	-	1.41	0.78

B. Base: Consumos reales per cápita

AÑO	Población MM	Sintéticos	Nylon Textil
1964	22.5	0.44	0.27
1965	22.9	0.52	0.32

CUADRO Nº 101

ALALC

Consumos de fibras hechas por el hombre* 1963 y las pronosticadas para 1965-1970

H/Ton. Kg. %

Población	Año	Viscosa y Acetato	Poliámídicas	Poliestéricas	Acrílicas	Total
180	1963	113.0	23.9	2.8	1.4	141.10
	cpc	0.62	0.13	0.00	0.00	0.75
	%	80.0	16.9	2.00	0.9	99.8
190	1965	116	37.8	11.6	4.4	170
	cpc	0.61	0.19	0.06	0.02	0.89
	%	68.2	22.2	6.8		
214	1970	123	82.4	30.7	11.9	248
	cpc	0.57	0.38	0.14	0.05	1.15
	%	49.5	33.2	12.3	4.7	99.7

* La industria de las fibras textiles en América Latina, J. Tallman, Du Pont de Nemours & Cia. 1964. Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay.

CUADRO N° 102
 CONSUMO APARENTE DE FIBRAS TEXTILES EN LA ARGENTINA

A U B R O	1 9 6 5		1 9 6 6		1 9 6 7		1 9 6 8		1 9 6 9	
	Total ton.	Per cápita kg.	Total ton.	Per cápita kg.	Total ton.	Per cápita kg.	Total ton.	Per cápita kg.	Total ton.	Per cápita kg.
Algodón	115.000	5.15	110.000	4.82	99.000	4.25	96.300	4.08	96.000	4.00
Lana	21.000	0.94	20.000	0.88	20.000	0.86	19.000	0.81	18.500	0.77
Celulósicas	19.000	0.85	16.000	0.70	12.500	0.54	11.400	0.48	10.700	0.45
Sintéticas	14.000	0.62	15.000	0.66	17.300	0.75	18.400	0.78	22.000	0.92

Fuente: PULSO sobre la base de estimaciones proporcionadas por empresas productoras.

1

En lo que respecta a la ALALC, en la Tabla 9, se aprecia el pronóstico relativo al aumento de las fibras sintéticas en el período 1965/70, y la posición estable mantenida por las de tipo artificial celulósicas.

La tabla 10 pone de manifiesto el hecho de que Argentina, México y Brasil, tendrán prácticamente demandas a satisfacer en fibras poliamídicas que serán casi el 80% de la demanda total pronosticada para toda la zona. Lo que significa que si los planes de expansión progresaran, las empresas de cualquiera de los países mencionados podrían disponer de excedentes, como para desarrollar actividades exportadoras en países de la zona.

d) Importaciones de materias primas: El incremento de las importaciones de materias primas básicas para esta industria y su incidencia en la balanza comercial justificarían que el Estado alentara decididamente la instalación de las plantas petroquímicas necesarias para asegurar el abastecimiento de sus materias primas, hacer posible su consolidación, y el planeamiento de su crecimiento satisfaciendo las necesidades en rápida evolución.

Las necesidades de ciclohexano y amoníaco, requeridos para esta industria, incrementará las necesidades reales de estos productos y ayudará indirectamente a la evolución de proyectos en ejecución considerados de interés nacional como lo son la producción de hidrocarburos aromáticos y nafténicos, amoníaco, hidrogeno, etc..

Fibras Polipropilénicas:

Producción y uso de las fibras polipropilénicas: en el extranjero se producen hilados continuos multifilamento y fibras cortados en Inglaterra, Italia, Canadá, Japón y EE.UU. Las marcas registradas más conocidas son las que se detallan en el cuadro siguiente:

12

	Compañía	País
MERALLON	Montecatini	Italia
YLSTRON	I.C.I.	Inglaterra
HERCULON	Hercules Powder	EE.UU.
PYLEN	Toyo Rayon	Japón
PROLENE	COPEL	ARGENTINA

Los productos varían de uno a 15 denier en forma de fibra cortada, y desde 15 a 3200 denier como hilado continuo. Además se utilizan los hilados continuos texturizados por procesos de falsa torsión y otros métodos de voluminosidad para aplicaciones de tejidos de punto, tufted y de lanzadera.

Algunas aplicaciones de las fibras polipropilénicas:

Tipo de fibra	Uso Final
Hilado continuo	Medias de mujer
	Prendas de punto
	Tapizado de automóviles
	Bolsas de lavandería
	Cuerdas y redes de pesca
	Tejidos base
	Alfombras "tufted"
	Base para alfombras
	Hilos para coser bolsas
	Colizas
Fibra cortada	Mesclas con algodón Rayón
	Filtros y tejidos industriales
	Tejidos bases
	Mesclas con lana y fibras acrílicas
	Telas para tapizado
	Tapizadas.

En nuestro país es COPET quien en 1962 comenzó con la producción de hilado continuo multifilamento, liso y texturizado. En el futuro esta empresa está tratando de continuar desa-

13 rrollando y desarrollar entre otros los siguientes mercados textiles e industriales:

- Nuevas aplicaciones del Prolene: tejidos mezclas con rayon, lana
- cortinería
- tapicería de automóviles
- cuerdas y redes
- alfombras
- tejidos bases
- filtros industriales.

Producción estimada de prolene en COPET para el año 1970: 3.000 ton.

Fibras de Poliéster:

Aplicaciones:

- Hilado continuo: Camisería, lencería, cortinería, velas textiles, cordeles, neumáticos.
- Fibra cortada: mezclas con algodón, con Fibraana, con lana con lino.

Demanda: Para el presente año se ha pronosticado una demanda de aproximadamente 10.000 toneladas, lo cual requerirá una inversión también aproximada de 30.000.000 dólares en instalaciones productoras para satisfacer la demanda estimada.

FERTILIZANTES: Las fuentes principales de materias primas de fertilizantes son los hidrocarburos gaseosos naturales y artificiales para los abonos amoniacales, la roca de fosfato para los fosfatados y las sales de potasio para los de potasa. Se requiere además ácido sulfúrico para fabricar sulfato de amonio y superfosfatos.

El consumo de fertilizantes en nuestro país es exiguo, teniendo en cuenta la importante producción agrícola. El consumo apenas supera los 2 kg. por hectárea, mientras que el promedio en Sudamérica es de 12 kg. y el de los países desarrollados de alrededor de 50 kg.

Petrosur ha invertido en su planta de Campana 25 millones de dólares. La misma cuenta con 6 plantas: la de amoníaco, la de urea, de ácido sulfúrico, sulfato de amonio, la de bolsas de polietileno y la unidad de servicios generales.

La capacidad de producción de la nueva planta alcanza, en la región las 150.000 toneladas anuales, entre productos sólidos y líquidos. La producción es la siguiente: amoníaco: 200 tn. diarias (urea: 162 tn. diarias; ácido sulfúrico: 120 tn. diarias (al 98%); la de sulfato de amonio: 147 tn. diarias y la de bolsas plásticas de 5 ton. diarias. Sin embargo durante 1969 la planta ha funcionado sólo al 70% de su capacidad debido a las actuales limitaciones del mercado. La planta de Rosario de Petrosur absorbe la mayor parte de la producción de Campana debido a su producción de abonos compuestos apertigonados, utilizando como materias primas sulfato de amonio, cloruro de potasio, fosfatos, urea, escorias Thomas, amoníaco sulfúrico, etc. La capacidad de producción de la unidad de fertilizantes mixtos granulados de Rosario es de 120 tn. diarias.

La planta de Campana requiere gas natural que le provee Gas del Estado. Para que la planta funcione a plena capacidad requiere importar 13.500 tn. de azufre y 20.000 aprox. tn. de MP fosfatadas y potásicas. Así y todo, Petrosur asegura que la planta de Campana reemplaza importaciones por valor de 10.000.000 de dólares anuales.

Otro Productor: Fabricaciones Militares.

POLICLORURO DE VINILO:

Constituye una de las resinas que integran la familia de los altos polímeros sintéticos. Es a la vez, el material plástico de mayor significación cuantitativa. En el cuadro que sigue se muestra la discriminación porcentual por tipos de la producción de plásticos en nuestro país, que si bien se ha extraído

45 de datos correspondientes al año 1965, dará idea de la distribución y su importancia:

<u>Resinas</u>	<u>% sobre el total</u>
Polivinílicas	23,9
Polioléfinicas	17,5
Poliestirémicas	14,1
Alquídicas y Poliésteres	8,1
Fenólicas	6,1
Ureicas y melamínicas	8,4
Acrílicas	1,5
Otras	9,5

La preferencia por este tipo de plástico tiene sus razones económicas y técnicas.

Entre las razones de orden económico sobresalen las inherentes al costo final del producto. Teniendo en cuenta la facilidad y seguridad de transporte, adaptación y montaje y puesta en servicio en su uso final, resulta que todas estas ventajas compensan con creces el mayor costo inicial de la materia prima, resultando así el producto económico en relación al obtenido usando materias tradicionales.

Por otra parte sus ventajas tecnológicas son múltiples; se presenta, por razones ya explicadas, a un precio inferior a todas las otras resinas, es enormemente versátil, lo que le permite integrar productos transparentes u opacos, blandos y flexibles o rígidos; resulta fácilmente coloreable; es resistente a las reacciones químicas; es posible de ser trabajado por maquinado soldado y pegado. Todo ello permite que desplace con éxito a materiales tradicionales como lo son cueros, telas, elastómetros, papel, madera, cerámica, vidrio, acero y metales no ferrosos. El mercado para este plástico es múltiple y variable. El siguiente cuadro muestra una distribución aproximada del consumo de PVC de acuerdo a los destinos finales:

<u>Sector</u>	<u>%</u>
Construcciones	19,0
Calzado	18,0
Industria automotriz	10,0
Industria petrolífera y similares	7,0
Agricultura	4,0
Envasamiento	3,0
Otros usos permanentes	10,0
Otros usos no durables	29,0
	<hr/> 100

El caso de la construcción constituye uno de los rubros más interesantes: pisos, revestimientos, cañerías y aislaciones de conductores eléctricos. El aumento de las inversiones en construcción permitirá a su vez el incremento de la participación del PVC en este rubro.

Con respecto al calzado, la variación a producirse dependerá de los nuevos usos y diseños así como del aumento vegetativo de la población.

Con referencia al sector agropecuario, su uso se ha difundido a través de las cañerías para conducción de agua y para drenajes y folios para protecciones.

El envasamiento es un campo que comienza ahora a ser explotado en gran escala y sus posibilidades son múltiples.

En hoja aparte se muestra la producción en nuestro país del material para los años 1968 y 1969.

El PVC constituye un producto de sustitución cuya velocidad de penetración en el mercado se debe más que a sus particulares propiedades, a los precios que posee en relación a los productos que pasa a reemplazar.

PLASTICOS: Su nombre da idea de sus propiedades esenciales (ductilidad, maleabilidad).

La expansión del uso del plástico en la Argentina está tomando las características de un boom, aunque el mercado esté aún lejos de alcanzar su punto de saturación.

En 1962 el consumo per cápita era de 1.1 kg., en 1967 llegó a 3.7 kg., con una tasa de crecimiento anual del 15%, superior a la de cualquier industria manufacturera. De todos modos la Argentina está lejos de los índices que arrojan otros países, e inclusive por debajo del promedio mundial que es de 4.4 kg. por persona; los EE.UU. y Alemania encabezan la lista con 28 kg. Gran Bretaña, Francia y Japón siguen con 15, mientras que Italia alcanza a 14. De mantenerse el actual crecimiento, el consumo en la Argentina oscilaría entre ocho y diez kg. por persona para 1975.

En los últimos 10 años el número de establecimientos que transforman plástico se multiplicó por 15, operando actualmente más de 700 fábricas. Sobre un consumo anual de 79.000 toneladas de todo tipo de plástico nacional e importado. Duperial suministra cerca de 30.000 toneladas y posee más del 50% del mercado de PVC y polietileno, los dos tipos de mayor demanda. El sector representa cerca de un 45% de la facturación total de esta empresa, que supera los 20.000 millones de pesos y la convierte en el mayor proveedor de materia prima plástica para la industria transformadora.

Ense al ritmo de crecimiento del mercado y a un consumo potencial elevado, la industria ha tenido casi siempre capacidad ociosa. Para producir a reducido costo hay que lograr grandes volúmenes, la solución es desarrollar el mercado. Para apuntalar el reemplazo de otros materiales por plásticos, se esgrimen dos argumentos: su precio, a valores constantes, se redujo en los últimos años; por otra parte su baja densidad se refleja en un peso mucho menor, con la consiguiente economía de flete si debe ser trans-

portado, o incremento de potencia cuando es utilizado, por ej. en la fabricación de vehículos.

Usos: Uno de los campos más promisorios actualmente es el referido al envasamiento, en el rubro cosmética y en el de alimentación. Ej.: la firma Toni, subsidiaria de Gillette, resolvió incorporar el plástico en sus envases; lo mismo están haciendo los fabricantes de aceite, impulsados no solamente por razones de economía, sino también como respuesta a la presión de los su mercados que buscan evitar el problema de reposición de bote llas. La Martona es otra empresa conquistada por el plástico: ahora ofrece su leche en sachets de polietileno, los que se cons truyen con laminados especiales. El avance de la producción de películas para la fabricación de envases es tan arrollador, que más del 50% del polietileno consumido en el país tiene ese destino.

El sector plástico está integrado por quienes fabrican el compuesto básico, cuya presentación adopta la forma de gránulos, polvo, píldoras o escamas, y aún de resinas. Otros cumplen la tarea de conformado, finalmente determinadas industrias "pulen y decoran" sus productos. La fabricación de productos plásticos puede apelar al procedimiento de soplado (para la obtención de termoplásticos, por ej. envases huecos), moldeo por extrusión, moldeo por compresión, moldeo por inyección, laminado de alta presión, recubrimiento, calandrado. Las materias pr imas esencialmente utilizadas son la línea ABS (botones, cañerías, envases, válvulas, ruedas, pelotas, chasis de heladeras y gabinetes de radio), epoxi (sustancias adhesivas, cementadoras y restauradoras), vinílicos (discos, revestimientos, pinturas, lám paras fotográficas), uretano (cubrecamas, cunas, chasis de automóviles, puertas, juguetes, cascos de protección), polietileno (envases cobertura de silos, tanques de combustible, techos livianos, calzado y ropa), poliestireno (envases, láminas), fe noles (ollas, jarras, teléfonos, gabinetes de TV, accesorios de

máquinas lavadoras, revestimientos, sillones).

6. Madera y Papel:

La franja costera atlántica y las laderas de las serranías bonaerenses son aptas para la implantación de ciertas variedades de coníferas. El país gasta anualmente en productos forestales y derivados unos u\$s 150 millones. Aquí puede existir otro futuro "Silón" para la región, tanto para abastecimiento propio como para sus "exportaciones".

Actividades terciarias fundamentales de la Región S.E.:

1. Comercio:

Las estadísticas que se acompañan marcan el predominio de Gral. Pueyrredón, que posee un 36,7% de los establecimientos comerciales de la región, con el 42% de la mano de obra aplicada a los mismos, un 35,2% de las ventas mayoristas, el 36,3% de las minoristas y el 47,3% del producido de otros servicios. Luego después, sólo tienen alguna relevancia por su carácter comercial: Tandil, Necochea, Olavarría, Azul, Tres Arroyos.

CUADRO N° 103

COMERCIO

Partidos	Estableci- mientos	Personal ocupado		En millones de pesos				
				Ventas				
				Mayorist. 1963		Minorist.		
30/4/64								
Ayacucho	489	11,8	1.019	1,4	1.042,4	2,5	558,4	1,6
Azul	1.748	6,5	3.910	5,4	2.310,8	5,7	3.096,2	8,8
Balcarce	959	3,6	2.269	3,1	1.882,8	4,6	1.727,8	4,9
Gral. Alvarado	754	2,9	1.917	2,7	406,7	1,0	687,6	2,0
Gral. Guido	87	0,3	176	0,2	13,0		70,7	0,2
Gral. Lamadrid	311	1,2	725	1,0	628,6	1,5	271,7	0,8
Gral. Madariaga	136	2,7	1.728	2,4	938,4	2,3	586,1	1,7
Gral. Pueyrredón	9.627	36,7	30.396	42,0	14.467,2	35,2	12.703,6	36,3
Gonzalez Chaves	446	1,7	1.165	1,6	1.226,3	3,0	728,7	2,1
Juarez	522	1,9	1.245	1,7	1.007,7	2,5	823,0	2,4
Laprida	230	0,9	554	0,8	936,4	2,3	256,3	0,7
Lobería	783	2,9	1.806	2,5	1.982,7	4,8	714,8	2,0
Malpá	313	1,2	717	0,9	215,1	0,5	356,6	1,0
Mar Chiquita	288	1,0	676	0,8	411,0	1,0	347,0	1,0
Necochea	1.983	7,4	5.977	8,2	3.326,3	8,1	2.644,2	7,5
Olavarría	2.019	7,5	4.557	6,3	2.329,7	5,7	2.086,3	6,0
Rauch	356	1,3	728	1,0	701,9	1,7	483,6	1,4
San Cayetano	305	1,1	201	1,0	945,4	2,3	422,0	1,2
Tandil	2.340	8,7	5.739	7,9	3.260,4	8,0	3.497,7	10,0
Tapalqué	239	0,9	518	0,7	187,8	0,5	157,6	0,5
Tres Arroyos	1.921	7,1	4.526	6,2	2.721,1	6,7	2.590,4	7,4
Gral. Lavalle	519	1,8	1.375	1,9	55,3	0,1	214,2	0,6
Total Area Sudeste	26.975	100,	72.424	100	40.997,0	100	35.024,5	100
Pcia. Bs. Aires	97.933		230.635					

Cuadro N° 103. (Cont.)

Partidos	Ingresos por prestación de servicios		Total de ingresos	Sueldos y salarios pagados
	1963	%		
Ayacucho	123,7	2,1		
Amal	377,1	6,4		
Balcarce	191,7	3,3		
Gral. Alvarado	205,5	3,5		
Gral. Guido	6,5			
Gral. Lamadrid	49,9	0,8		
Gral. Madariaga	163,3	2,8		
Gral. Pueyrredón	2.802,7	47,3	29.973	1.664
Gonzalez Chaves	63,7	1,1		
Juarez	75,3	1,3		
Laprida	42,2	0,7		
Lobería	102,9	1,7		
Maipú	51,7	0,9		
Mar Chiquita	44,1	0,7		
Necochea	502,5	8,5		
Olavarría	243,0	4,1		
Quach	49,4	0,8		
San Cayetano	64,8	1,1		
Tandil	417,7	7,1		
Tapalqué	28,4	0,5		
Tres Arroyos	222,7	3,8		
Gral. Lavalle	101,7	1,7		
Total Area Sudeste	5.930,5	100		

2. Bancos:

CUADRO Nº 104
ESTADÍSTICAS BANCARIAS

Partidos	Nº de Bancos		Saldo de los préstamos por actividad al 30 de junio de 1968			
	1966	1967	Total	%	Producción primaria	%
Ayacucho	2	3	499.665	1,9	347.144	2,8
Azul	5	8	2.549.360	10,3	1.413.251	11,6
Balcarce	4	4	1.418.362	5,4	1.004.942	8,3
Gral. Alvarado	4	7	1.096.057	4,2	643.899	5,3
Gral. Guido	1		-		-	
Gral. Lamadrid	2		-		-	
Gral. Madariaga	2	4	576.464	2,2	306.549	2,5
Gral. Pueyrredón	10	20	7.014.779	26,8	1.620.817	13,4
González Chaves	2		-		-	
Juarez	3	4	769.171	2,9	467.910	3,8
Laprida	2		-		-	
Lobería	3	4	624.517	2,4	476.214	3,9
Maipú	1		-		-	
Mar Chiquita	0		-		-	
Necochea	4	7	2.078.958	7,9	1.089.329	9,0
Olavarría	4	5	2.750.904	10,4	1.185.720	9,8
Rauch	3	3	628.386	2,4	505.006	4,2
San Cayetano	2		-		-	
Tandil	4	6	3.783.191	14,4	1.673.087	13,9
Tapalqué	2		-		-	
Tres Arroyos	4	5	2.547.639	10,3	1.435.554	11,8
Gral. Lavalle			-		-	
Total Area Sudeste			26.337.452	100	12.169.422	100,
País. Bs. As.	565		163.149.300		59.978.300	
Rep. Argentina						
Francia						
EE.UU.						
Brasil						

(1) Incluye todas las casas de cada Banco: Casa Matriz, Sucursales, etc., salvo las del Banco Hipotecario Nacional y de la Caja Nacional de Ahorro Postal.

Cuadro N° 104 (cont.)

Partidos	Saldo de los préstamos por actividad al 30 de junio de 1968				
	Producción industrial		Producción electric. y gas		Construcc.
	en miles de m.n.				
Ayacucho	18.617	0,4	-	-	4.987 0,5
Azul	309.941	7,0	1.162	4,9	46.545 4,9
Balcarce	62.573	1,4	4.190	17,8	9.846 1,0
Gral. Alvarado	84.234	1,9	700	3,0	73.877 7,7
Gral. Guido	-	-	-	-	-
Gral. Lamadrid	-	-	-	-	-
Gral. Madariaga	32.921	0,9	200	0,9	11.234 1,1
Gral. Pueyrredón	1.870.409	42,0	1.610	6,8	555.875 58,0
Gonzalez Chaves	-	-	-	-	-
Juarez	121.017	2,7	-	-	8.661 0,9
Laprida	-	-	-	-	-
Lobería	18.472	0,4	152	0,6	3.392 0,4
Maipú	-	-	-	-	-
Mar Chiquita	-	-	-	-	-
Necochea	239.705	5,4	7.140	30,1	33.247 3,3
Olavarría	584.376	13,1	3.748	15,9	91.961 9,6
Rauch	14.624	0,3	-	-	3.540 0,4
San Cayetano	-	-	-	-	-
Tandil	512.013	11,5	4.050	17,2	81.663 8,5
Tapalqué	-	-	-	-	-
Tres Arroyos	581.240	13,0	672	2,9	32.733 3,4
Gral. Lavalle	-	-	-	-	-
Total Area Sudeste	4.450.142		23.624	100	957.567 100
Pcia. Bs. As.	33.861.900		307.800		6.907.300
Rep. Argentina					
Francia					
EE.UU.					
Brasil					

Cuadro N° 104 (Cont.)

Partidos	Saldo de los préstamos por actividad al 30 de junio de 1968			
	Comercio		Servicios	
	en miles de mfn.			
Ayacucho	85.343	1,7	26.165	1,2
Asul	424.444	8,6	176.991	8,4
Balcarce	184.414	3,7	95.560	4,3
Genl. Alvarado	179.637	3,6	77.506	3,7
Genl. Guido	-	-	-	-
Genl. Lamadrid	-	-	-	-
Genl. Madariaga	111.254	2,3	92.999	4,4
Genl. Pueyrredón	1.888.480	37,0	712.639	33,7
González Chaves	-	-	-	-
Juarez	112.792	2,3	42.082	2,0
Laprida	-	-	-	-
Lobería	75.029	1,5	28.208	1,3
Maipú	-	-	-	-
Mar Chiquita	-	-	-	-
Necochea	400.357	8,1	201.162	9,5
Olavarría	435.239	8,8	179.789	8,5
Ranch	55.478	1,1	19.709	0,9
San Cayetano	-	-	-	-
Tandil	748.013	15,2	360.803	17,0
Tapalqué	-	-	-	-
Tres Arroyos	301.411	6,1	101.894	4,8
Genl. Levalle	-	-	-	-
Total Area Sudeste	4.941.891	100	2.115.498	100
Pcia. Bs.As.	30.816.000		10.718.300	
Rep. Argentina				
Francia				
EE.UU.				
Brasil				

Cuadro N° 104 (Cont.)

Partidos	Saldo de los préstamos por actividad al 30 de junio de 1968			
	Entidades Oficiales	%	Diversos en miles de m.n.	%
Ayacucho	5.900	2,1	11.506	0,8
Azul	34.667	11,8	142.359	10,3
Balcarce	12.500	4,3	44.337	3,2
Gral. Alvarado	-	-	36.204	2,6
Gral. Guido	-	-	-	-
Gral. Lasadrid	-	-	-	-
Gral. Madariaga	3.330	1,1	17.977	1,3
Gral. Pueyrredón	129.933	44,3	295.025	21,3
Consejos Chaves	-	-	-	-
Juarez	1.800	0,6	14.909	1,1
Laprida	-	-	-	-
Lobería	2.100	0,7	20.950	1,5
Maipú	-	-	-	-
Mar Chiquita	-	-	-	-
Necochea	20.352	6,8	87.666	6,3
Olavarría	36.834	12,6	233.237	16,8
Rauch	14.100	4,8	15.923	1,2
San Cayetano	-	-	-	-
Tandil	32.000	11,0	371.562	27,0
Tapalqué	-	-	-	-
Tres Arroyos	-	-	94.135	6,8
Gral. Lavalle	-	-	-	-
Total Area Sudeste	233.516	100	1.365.792	100
País. Ex.As.	9.862.200		10.697.500	
Rep. Argentina				
Francia				
C.E.U.				
Brasil				

Cuadro N° 104 (Cont.)

Partidos	Saldo de los préstamos por actividad al 30 de junio de 1968			
	Total	%	Adelantos en c/c	%
	en miles de \$n.			
Ayacucho	499.664	1,9	246	
Azul	2.549.360	9,7	20.461	2,6
Balcarce	1.418.352	5,4	667	
Gral. Alvarado	1.096.057	4,2	12.546	1,6
Gral. Guido	-		-	
Gral. Lamadrid	-		-	
Gral. Madariaga	576.464	2,2	2.941	0,4
Gral. Pueyrredón	7.014.779	26,7	551.570	70,1
González Chaves	-		-	
Juarez	769.171	3,0	186	
Laprida	-		-	
Lobería	624.517	2,4	192	
Maipú	-		-	
Mar Chiquita	-		-	
Necochea	2.078.958	8,0	4.156	0,5
Olavarría	2.750.904	10,5	127.671	16,4
Rauch	628.386	2,4	83	
San Cayetano	-		-	
Tandil	3.783.191	14,3	34.647	4,4
Tapalqué	-		-	
Tres Arroyos	2.547.639	9,7	26.182	3,3
Gral. Lavalle	-		-	
Total Area Sudeste	26.337.452	100	781.548	100
País. Bs. As.	163.149.300		13.467.200	
Rep. Argentina				
Francia				
EE. UU.				
Brasil				

Cuadro N° 104 (Cont.)

Saldo de los préstamos por actividad al 30 de junio de 1968				
Partidos	Pagares con endosos	Otros		
		%	en miles de m.n.	%
Ayacucho	77.701	1,3	324.398	1,9
Amul	395.949	6,6	1.747.275	10,4
Balcarce	205.519	3,4	970.014	5,8
Gral. Alvarado	832.545	3,9	689.974	4,1
Gral. Guido	-	-	-	-
Gral. Lamadrid	-	-	-	-
Gral. Madariaga	79.688	1,3	454.058	2,7
Gral. Pueyrredón	2.149.183	35,7	3.729.698	22,3
González Chaves	-	-	-	-
Juárez	114.744	1,9	613.353	3,7
Laprida	-	-	-	-
Lobería	58.127	0,9	483.005	2,9
Naipá	-	-	-	-
Nar Chiquita	-	-	-	-
Necochea	453.403	7,5	1.423.413	8,5
Olavarría	340.432	5,7	2.063.602	12,3
Rauch	56.939	0,9	522.884	3,1
San Cayetano	-	-	-	-
Sandil	1.431.218	23,7	1.886.255	10,9
Sapalquá	-	-	-	-
Tres Arroyos	436.657	7,2	1.885.881	11,3
Gral. Lavalle	-	-	-	-
Total Area Sudeste	6.032.041	100	16.734.310	100
Pcia. Bs.As.	35.588.400		96.883.500	
Rep. Argentina				
Francia				
EE.UU.				
Brasil				

Cuadro N° 104 (Cont.)

Partidos	Saldo de los préstamos por actividad al 30 de junio de 1968				
	Prendarios	%	En gestión y mora en miles de m.n.	%	Composic. del total
Ayacucho	92.415	3,8	4.904	1,4	0,3
Azul	373.993	15,3	11.686	3,3	1,6
Balcarce	236.797	9,7	5.365	1,5	0,9
Gral. Alvarado	153.382	6,3	7.610	2,2	0,7
Gral. Guido	-	-	-	-	-
Gral. Lamadrid	-	-	-	-	-
Gral. Madariaga	35.980	1,5	3.917	1,1	0,4
Gral. Pueyrredón	483.736	20,0	100.592	28,6	4,3
González Chávez	-	-	-	-	-
Juárez	32.016	1,3	8.872	2,5	0,5
Laprida	-	-	-	-	-
Lobería	80.228	3,3	2.965	0,8	0,4
Maipú	-	-	-	-	-
Mar Chiquita	-	-	-	-	-
Necochea	163.493	6,7	34.493	9,8	1,3
Olavarría	198.133	8,2	21.066	6,0	1,7
Lauch	47.765	2,0	715	-	0,4
San Cayetano	-	-	-	-	-
Tandil	397.162	16,2	93.409	26,6	2,3
Tapalqué	-	-	-	-	-
Tres Arroyos	144.033	5,9	54.886	15,6	1,6
Gral. Lavalle	-	-	-	-	-
Total Area Sudeste	2.439.073	100	350.480	100	
Pcia. Bs.As.	14.095.200		3.115.000		100,0
Rep. Argentina					
Francia					
EE.UU.					
Brasil					

Cuadro N° 104 (Cont.)

Partidos	Saldo de los depósitos por partido al 30 de junio de 1968			
	Del Público		Cuentas Corrientes	
	Total	%		%
Ayacchucho	854,1	2,3	449,3	2,5
Aspi	2.936,0	8,9	1.196,2	6,7
Balcарce	1.546,2	4,1	877,9	4,9
Gral. Alvarado	1.048,6	2,8	615,4	3,4
Gral. Guido	-	-	-	-
Gral. Lamadrid	-	-	-	-
Gral. Madariaga	837,7	2,2	537,4	3,0
Gral. Pueyrredón	15.426,7	41,3	7.036,6	39,0
González Chaves	-	-	-	-
Júfres	708,3	1,9	426,0	2,4
Laprida	-	-	-	-
Lobería	646,5	1,7	306,7	2,3
Maipú	-	-	-	-
Mar Chiquita	-	-	-	-
Necochea	2.812,1	7,5	1.561,8	8,7
Olavarría	3.085,8	8,3	1.316,9	7,3
Ensenada	523,6	1,4	275,3	1,5
San Cayetano	-	-	-	-
Tandil	3.950,7	10,6	1.840,5	10,2
Tupalqué	-	-	-	-
Tres Arroyos	3.005,3	8,0	1.451,9	8,1
Gral. Lavalle	-	-	-	-
Total Area Sudeste	37.375,6	100	17.991,9	100
Prta. Bs. As.	293.269,3	.	111.971,9	.
Rep. Argentina				
Francia				
Est. UU.				
Brasil				

Cuadro N° 104 (Cont.)

Partidos	Saldos de los depósitos por partido al 30 de junio de 1968					
	% Del Público		% Del Público		% Cuentas Especiales	
	Caja de Ahorro		Plazo Fijo en millones de m.n.			
Ayacucho	311,3	2,4	2,4	0,3	5,3	1,6
Asai	1.064,0	8,2	103,6	10,8	28,7	8,7
Balcarce	555,1	4,3	1,5	0,2	8,9	2,7
Genl. Alvarado	213,1	1,6	16,0	1,7	11,1	3,4
Genl. Guido	-	-	-	-	-	-
Genl. Lamadrid	-	-	-	-	-	-
Genl. Madariaga	219,7	1,7	0,2	-	7,0	2,1
Genl. Pueyrredón	5.181,6	40,8	324,2	32,8	137,5	41,6
González Chaves	-	-	-	-	-	-
Juárez	191,6	1,5	1,3	0,2	2,4	0,7
Laprida	-	-	-	-	-	-
Lobería	191,7	1,5	-	-	2,0	0,6
Maipú	-	-	-	-	-	-
Mar Chiquita	-	-	-	-	-	-
Necochea	822,4	6,3	24,9	2,6	16,2	4,9
Olavarría	995,8	7,7	300,3	30,8	18,3	5,5
Riachú	193,1	1,5	0,3	-	3,4	1,0
San Cayetano	-	-	-	-	-	-
Tandil	1.617,4	12,4	46,1	4,8	70,4	21,3
Tapalqué	-	-	-	-	-	-
Tres Arroyos	1.155,0	8,9	139,9	14,6	19,8	6,0
Genl. Lavalle	-	-	-	-	-	-
Total Area Sudeste	12.711,8	100	960,7	100	331,0	100
País. Bs. As.	90.014,8		5.099,5		4.986,1	
Rep. Argentina						
Francia						
EE. UU.						
Brasil						

Cuadro N° 104 (Cont.)

Saldos de los depósitos por partido al 30 de junio de 1968

Partidos	De Ecos. y co- rrresp. del país		Oficiales		Judicial
		%		%	
Ayacucho	14,2	2,3	71,4	2,0	0,2
Asul	25,3	4,4	150,2	4,2	366,7
Balcarce	23,0	4,9	73,9	2,1	0,5
Gral. Alvarado	19,1	3,3	167,6	4,7	0,3
Gral. Guido	-	-	-	-	-
Gral. Lamadrid	-	-	-	-	-
Gral. Madariaga	2,3	0,4	70,7	2,0	0,4
Gral. Pueyrredón	157,0	27,2	1.766,8	50,0	756,4
Consález Chaves	-	-	-	-	-
Júares	19,2	3,3	67,3	1,9	0,4
Laprida	-	-	-	-	-
Lobería	3,5	0,5	41,6	1,2	1,0
Maipú	-	-	-	-	-
Mar Chiquita	-	-	-	-	-
Necochea	0,1	-	381,8	10,7	4,9
Olavarría	116,6	20,2	322,0	9,1	14,8
Rauch	8,5	1,5	42,9	1,2	0,1
San Cayetano	-	-	-	-	-
Tandil	97,7	11,0	270,5	7,8	2,2
Tapalqué	-	-	-	-	-
Tres Arroyos	84,9	14,7	125,3	3,5	26,5
Gral. Lavalle	-	-	-	-	-
Total Area Sudeste	576,4	100	3.552,0	100	1.176,4
País. de Es. As.	2.620,8		11.406,9		6.904,9
Rep. Argentina					
Francia					
E.E. UU.					
Brasil					

Cuadro N° 104 (Cont.)

Partidos	Saldo de los depósitos por partido al 30 de junio de 1960		
	Del Exterior	Otros	Compos. % del total
Ayacucho	-	-	0,3
Amul	-	1,3	1,0
Balcarce	-	0,4	0,5
Gral. Alvarado	-	-	0,4
Gral. Guido	-	-	-
Gral. Lamadrid	-	-	-
Gral. Madariaga	-	-	0,3
Gral. Pueyrredón	-	66,6	5,3
González Chaves	-	-	-
Juárez	-	0,1	0,2
Laprida	-	-	-
Lobosía	-	-	0,2
Maipú	-	-	-
Mar Chiquita	-	-	-
Necochea	-	-	1,0
Olavarría	-	1,1	1,1
Enach	-	-	0,2
San Cayetano	-	-	-
Tandil	-	5,0	1,3
Tapalqué	-	-	-
Tres Arroyos	-	-	1,0
Gral. Lavalle	-	-	-
Total Area Sudeste		75,4	
Pcia. Bs. As.	0,2	264,2	100,0
Rep. Argentina			
Francia			
EE. UU.			
Brasil			

2°

Cuadro N° 104 (Cont.)

Partidos	Relación	Relación
	Préstamos /H° Hab.	Depósitos/H° Hab.
Ayacucho	25.000	42.400
Asul	51.000	38.300
Balcace	35.400	38.400
Cral. Alvarado	53.200	50.600
Cral. Guido		
Cral. Sanadrid		
Cral. Madariaga	34.700	50.300
Cral. Pueyrredón	28.400	62.400
González Chaves		
Juárez	42.000	38.800
Laprida		
Loberia	21.200	22.000
Maipú		
Mar Chiquita		
Necochea	42.700	38.000
Olavarría	41.800	47.000
Rauch	44.300	37.000
San Cayetano		
Tandil	51.000	53.400
Lapalqué		
Tres Arroyos	47.700	57.000
Cral. Lavalle		

Los valores del resto de los partidos no se han considerado por carecer de importancia, ésto debe ser tenido en cuenta en la consideración de los porcentajes calculados respecto de toda el Area Sudeste.--

CUADRO N° 1.75

ESTADÍSTICAS BANCARIAS 1967

Partidos	1	2	3	4
	Depósitos en miles: Totales	N° habitan- tes esti- mado	Relación 1 / 2	N° Índice Col. 3 Rel.país
Amul	2.229.900	48.600	48,2	1,1
Balcarce	1.358.000	38.600	27,4	0,60
Crnl. Alvarado	733.900	19.700	37,4	0,82
Crnl. Madariaga	529.400	15.600	33,9	0,74
Crnl. Pueyrredón	11.453.800	238.300	48,2	1,1
Juáñez	517.300	17.600	29,4	0,64
Lobería	498.400	28.100	17,7	0,39
Mecochea	2.029.800	46.400	44,4	0,97
Olavarría	2.391.200	62.100	38,5	0,84
Ranch	347.600	13.400	25,9	0,57
Tandil	2.991.600	70.800	42,3	0,93
Tres Arroyos	2.376.300	51.800	45,8	1,0
	27.156.700	650.700	41,5	0,91
Pcia. Bs. As.	250.753.000	7.000.000	36,0	0,79
Argentina	980.809.300	21.500.000	45,6	1,0

Partidos	5	6	7	8	9
	Producto Bruto 1966 en millones Corrientes	Relación Dep/P.E. 1 / 5	N° Índice Col. 6 Rel.país	Créditos en miles \$ Totales	Relación 8 / 2
Amul	3.137	275	1,03	2.003.122	41,7
Balcarce	8.992	118	0,44	1.350.450	35,0
Crnl. Alvarado	5.070	146	0,55	1.035.006	52,5
Crnl. Madariaga	2.066	195	0,69	554.677	39,0
Crnl. Pueyrredón	41.402	277	1,05	6.135.698	25,7
Juáñez	7.851	66	0,25	672.956	38,2
Lobería	6.473	77	0,29	764.963	26,1
Mecochea	9.572	215	0,80	1.921.304	41,5
Olavarría	19.152	125	0,47	2.384.916	37,4
Ranch	2.451	142	0,53	543.585	40,5
Tandil	13.919	215	0,80	3.169.193	40,6
Tres Arroyos	9.291	256	0,96	2.313.955	44,6
	139.146	200	0,75	22.789.825	33,1
Pcia. de Bs.As.	1.272.246	193	0,74	147.519	21,0
Argentina	3.678.900	268	1,0	929.776.300	43,0

MEMORIO N° 105
ESTADÍSTICAS FINANCIERAS 1967

Partidos	10	11	12	13
	N° Indico Col. 9 relac. país	Relación Créd./ P.B.	Col. 11/ Rel. país	Relación Créditos Depósitos
Azul	0,92	247	0,98	89
Balcarce	0,82	151	0,59	120
Gen. Alvarado	1,22	204	0,87	130
Gen. Madariaga	0,82	230	0,86	102
Gen. Pueyrredón	0,60	148	0,56	53
Juárez	0,89	86	0,34	120
Sanabria	0,61	118	0,47	154
Secochoa	0,97	200	0,86	94
Olavarría	0,87	122	0,49	99
Sauch	0,94	221	0,39	156
Tandil	0,94	230	0,96	107
Tres Arroyos	1,04	249	0,98	98
	0,77	160	0,68	84
Provincia de Bs. As.	1,49	115	0,47	96
Argentina	1,0	252	1,00	94

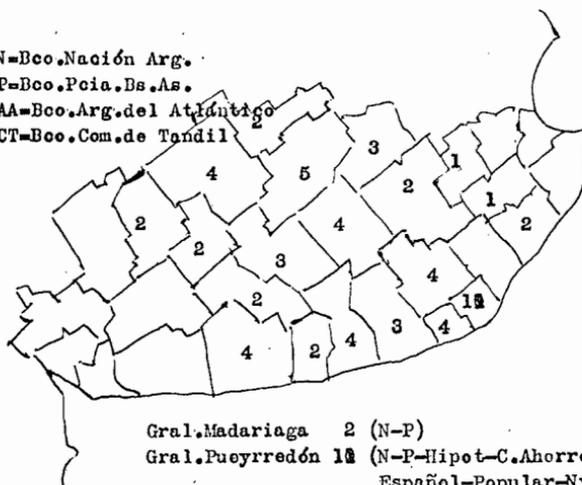
FIGURA 231: RED BANCARIA EN LA REGION SUDESTE:

N=Bco.Nación Arg.

P=Bco.Pcia.Ds.As.

AA=Bco.Arg.del Atlántico

CT=Bco.Com.de Tandil



Gral.Madariaga	2 (N-P)
Gral.Pueyrredón	12 (N-P-Hipot-C.Ahorro-Italia-Londres-Español-Popular-Nvo.Italiano-AA)CT)
Gral.Alvarado	4 (N-P-AA-1 suc.del P.)
Lobería	3 (N-P-CT)
Necochea	4 (N-P-AA-Hipotecario)
S.Cayetano	2 (N-P)
T.Arroyos	4 (N-P-Español-Com.de T.Arroyos)
G. Chaves	2 (N-P)
Laprida	2 (N-P)
Gral.Lamadrid	2 (N-P)
Olavarría	4 (N-P-de Olavarría-La Edificadora O.)
Tapalqué	2 (N-P)
Azul	5 (N-P-Londres-Español-Nvo.Bco.Azul)
Rauch	3 (N-P-CT)
Tandil	4 (N-P-CT-Hipotecario)
Ayacucho	2 (N-P)
Gral.Guido	1 (P)
Maipú.	1 (P)
Juárez	3 (N-P-CT)
Balcarce	4 (N-P-AA-Español)

te de los bancos, a las empresas de aquélla, es menor de lo que sus percepciones de depósitos permitiría. El caso más notorio es el de Mar del Plata. Carlos Zubillaga analizó con agudo criterio la situación del partido de General Pueyrredón, en un trabajo de investigación presentado a la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires en 1968 "Los bancos y el dinero en una ciudad balnearia", inédito, que gracias a su gentileza hemos podido estudiar.

Según Zubillaga, la oferta de dinero bancario en Mar del Plata sobreviene en la época estival (influyen los depósitos de turistas, los de las empresas de servicios que alcanzan su pico anual, los de recaudaciones del casino), que es, precisamente, aquélla donde menos resulta necesaria para el financiamiento de la actividad productiva local, por lo que existen fundadas presunciones de que tales fondos se utilizan, en definitiva, en otras regiones del país (particularmente en Bs. Aires, si tomamos en cuenta el hecho de que, con exclusión de dos institutos locales: el Banco Argentino del Atlántico y la reciente sucursal del Banco Comercial de Tandil, las demás casas instaladas en Mar del Plata son filiales de organismos metropolitanos: Banco Nación, Banco Provincia de Bs. Aires, de Galicia, Nuevo Italiano, Popular, Italia, Español, Londres y los oficiales Hipotecario y Caja de Ahorro Postal).

La explosión demográfica en Mar del Plata es notoria (casi 225.000 habitantes en 1960, 370.000 en 1968, o sea un 8,5% anual, según Zubillaga), producida sobre todo por su efecto de atracción sobre las migraciones internas. En cambio, la tasa de incremento de actividad bancaria es estimada por el autor en un 10% anual, participando de ésta el efecto ingreso de turistas en solamente un 2% de aumento anual.

demos tomado del comentado trabajo, los siguientes cuadros: (Mar del Plata).

CUADRO Nº 100

I - DEPOSITOS BANCARIOS, SALDOS AL ULTIMO DIA DE CADA MES,
EN MILLONES MN CORRIENTES

Año	Enero	Febr.	Marzo	Abril	Mayo	Junio
1960.	1.423	1.614	1.726	1.686	1.601	1.488
1961.	1.969	2.444	2.752	2.479	2.243	2.102
1962.	2.583	3.033	3.271	3.064	2.766	2.576
1963.	2.866	3.620	3.679	3.541	3.321	3.229
1964.	4.122	4.792	4.972	4.796	4.660	4.562
1965.	5.360	6.222	6.417	6.079	5.690	5.535
1966.	7.053	7.965	8.116	7.645	7.370	7.197
1967.	9.540	10.946	10.390	10.096	9.661	9.066

Año	Julio	Agosto	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.
1960.	1.557	4.523	1.447	1.488	1.550	1.681
1961.	2.020	1.869	1.813	1.776	1.771	1.948
1962.	2.467	2.409	2.332	2.284	2.298	2.350
1963.	3.133	3.080	3.009	2.997	3.053	3.110
1964.	4.388	4.375	4.491	4.422	4.397	4.394
1965.	5.445	5.552	5.515	5.381	5.553	5.607
1966.	6.980	7.099	6.961	6.909	6.998	6.967
1967.	9.309	9.179	9.254	9.240	9.588	9.591

II - PROMEDIOS ANUALES, TOMADOS DEL CUADRO PRECEDENTE,
DEFLACIONADOS, BASE 1960=100 EN MILLONES MN.

1960.	1.562
1961..	1.841
1962.	1.770
1963.	1.781
1964.	1.860
1965.	2.164
1966.	1.934
1967.	2.006

Cuadro N° 106 (cont.)

III - PRESTAMOS BANCARIOS, SALDO ULTIMO DIA DE CADA MES,
EN MILLONES M\$N CORRIENTES

Año	Enero	Febr.	Marzo	Abril	Mayo	Junio
1960.	529	507	494	515	533	557
1961.	801	840	856	888	916	928
1962.	1.138	1.101	1.064	1.029	1.030	1.053
1963.	1.177	1.158	1.110	1.117	1.191	1.122
1964.	1.522	1.475	1.515	1.548	1.607	1.606
1965.	2.158	2.156	2.138	2.215	2.302	2.336
1966.	2.717	2.726	2.735	2.898	2.898	3.034
1967.	4.086	4.036	4.054	4.155	4.292	4.590

Año	Julio	Agost.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.
1960.	682	696	713	714	751	774
1961.	929	958	973	995	1.012	1.047
1962.	1.095	1.119	1.124	1.134	1.118	1.161
1963.	1.222	1.264	1.305	1.346	1.380	1.454
1964.	1.748	1.842	1.987	2.054	2.147	2.236
1965.	2.309	2.450	2.497	2.517	2.647	2.758
1966.	3.197	3.435	3.645	3.753	3.896	3.980
1967.	4.512	4.642	4.728	4.703	4.781	4.979

IV - PROMEDIOS ANUALES DE PRESTAMOS BANCARIOS, DEFLACIONADOS,
BASE 1960=100 EN MILLONES M\$N.

1960.	620
1961.	816
1962.	752
1963.	684
1964.	804
1965.	835
1966.	863
1967.	922

Analizando los cuadros se aprecia que apenas el 45% de los depósitos se vuelca nuevamente en forma de créditos al propio mercado que posibilitó aquéllos. Por otro lado, la diferencia en los importes de los meses estivales es mayor en sólo un 15 al 20% de los cuántums de los demás meses, por lo cual verificamos que el impacto del turismo no es tan elevado, y se corrobora lo anunciado por Zubillaga, acerca de la participación de aquéllos en sólo un 20% del incremento de actividad bancaria que se registra en la ciudad.

El aporte de los Casinos al flujo monetario marplatense es también analizado por Zubillaga en su trabajo:

CUADRO N° 107

Años	Ingresos de Casinos a precios corrientes	Ingresos de Casinos a precios constantes (1960=100)
	en miles de m.n.	
1960	5.564.966	5.564.966
1961	6.588.747	5.794.790
1962	7.311.486	5.018.130
1963	8.899.806	4.923.970
1964	11.032.658	4.998.970
1965	13.243.641	4.666.480
1966	19.421.970	5.180.320
1967	24.395.121	4.943.390

El ingreso mensual de los Casinos (verificado a través del depósito de sus recaudaciones netas en el Banco de la Nación, en Mar del Plata), fue en 1967:

CUADRO N° 108

Enero	mñn	4.020.555	miles
Febrero	"	5.156.495	"
Marzo	"	3.875.179	"
Abril	"	1.017.002	"
Mayo	"	776.550	"
Junio	"	843.029	"
Julio	"	1.234.218	"
Agosto	"	1.361.960	"
Sept.	"	1.133.903	"
Octubre	"	1.478.056	"
Noviembre	"	1.128.642	"
Diciembre	"	2.363.532	"

Se ve que constituyen en el verano una parte sustancial de los depósitos bancarios (estará allí el principal aporte turístico a la ciudad?). Por otra parte, la dimensión de estas recaudaciones es notable si se la compara con el presupuesto de la comuna: en 1967 las recaudaciones netas de los Casinos ascendieron a poco más de mñn 24.000 millones, siendo el presupuesto de Gral. Pueyrredón para 1968 de 2.300 millones mñn, un 10%.

Zubillaga acota también el ritmo —a valores reales— descendente de las recaudaciones, interpretándolo como secuela del estancamiento económico nacional en los últimos años.

La reflexión final que se impone, luego de estos análisis, es la de que existen en Mar del Plata condiciones financieras para impulsar la actividad industrial local, y corresponde a las empresas de la zona la tarea de nuclear antes de absorción de fondos regionales para su distribución "in-situ", evitando que institutos localizados en realidad en Buenos Aires, arrebatan sus propios capitales. De este modo, Mar del Plata alcanzaría su autonomía financiera, requisito de su desenvolvimiento futuro, dejando de ser apéndice colonial del área metropolitana.

Ello podría ser obra de bancos regionales que paulatinamente absorbieran las funciones hoy cumplidas heterogéneamente por las instituciones que responden a decisiones elaboradas en la me-

trópoli nacional. Jean Labasse analizó en su "Les capitaux et la region", cómo la región lionesa (Lyon, segunda ciudad de Francia) obtuvo su autonomía financiera, a través de la labor persistente e innovadora de sus institutos locales, que "corrigieron" el espacio inicial, trazado por entes exteriores, que dejaba "vacíos" en aldeas e incluso en ciudades. El análisis profundo de los ejes de desarrollo de la zona, de las imbricadas vinculaciones intra-regionales, y de las posibilidades de captación de fondos propios que se utilicen efectivamente en la misma región, deberá preceder a la materialización de iniciativas de dicha índole.

3. Servicios gubernamentales:

En los cálculos de los economistas acerca del Ingreso Nacional, los servicios del Gobierno siempre se consideran productivos, único modo de justificar su porción de atribución del Producto. Cuando los políticos (desde el llano) o los particulares, reflexionan sobre ellos, empero, son adjetivados en forma totalmente opuesta. En la región de nuestro estudio, coexisten servicios y prestaciones —así como recaudaciones— de tres tipos de estados: el Estado Nacional, el Gobierno Provincial y las Comunas de los respectivos Partidos. Al Estado Nacional, a través de entes autárquicos (como Agua y Energía Eléctrica, o Vialidad Nacional, por ejemplo), compete la atención y desarrollo de la infraestructura de la zona, y parte de su equipamiento social (hospitales, escuelas). También el Gobierno Provincial participa en sectores infraestructurales (rutas provinciales, jurisdicción sobre playas, electrificación, escuelas, hospitales, etc.), restando para la comuna un reducido marco de desenvolvimiento. Claro que también las recaudaciones nacional y provincial en la zona superan largamente a las municipales.

Las comunas han procurado hacerse de recursos en base a tasas que gravan la prestación o no de determinados servicios elementales (alumbrado, barrido, limpieza, seguridad, higiene,

pesas y medidas, marcas), así como reclaman tributos en función de la existencia de signos visibles de propiedad (patentes de rodados, gravamen inmobiliario, etc.). En algún caso debieron apelar a fuentes extraordinarias (en Olavarría la ayuda de la principal empresa cementera). A su vez, procuran el reintegro de dichos fondos succionados ejerciendo funciones administrativas (lo que significa la erogación de la mayor parte de las recaudaciones), y aplicándolos en parte a la realización de obras públicas reclamadas por la comunidad (pavimentación, equipamiento social, etc.).

El detalle de los presupuestos municipales del área, para el año 1967, se expresa en el cuadro que se acompaña a este ítem. (cuadro 109).

Las cifras de los presupuestos para 1970: General Pueyrredón, m\$n 3.790.000.113, contra m\$n 2.924.558.352 en 1969 (inversión en obras m\$n 600 millones); Balcarce 351.925.000 (en 1969 fue 323.125.000); Azul m\$n 521.491.060 (en 1969 fue m\$n 514.000.314); Gral. Lavalle m\$n 334.206.000 (1969 190,7 millones m\$n); González Chaves m\$n 130 millones (1969 126 millones); Gral. Alvarado m\$n 363.235.887 (1969: m\$n 396 millones), raro caso de reducción; Gral. Madariaga m\$n 180 millones contra 147,3 millones en 1969; Juárez m\$n 422.935.653 (1969: m\$n 409,4 millones); Rauch 173.256.216 m\$n (1969: m\$n 147,6 millones); S. Cayetano m\$n 115 millones (1969: 105 millones m\$n); Tandil m\$n 765.153.000 (1969: m\$n 628.880.407); Tapalqué m\$n 112.948.400 (1969: m\$n 113.149.652); Tres Arroyos 664.713.800 m\$n (1969: 417,2 millones m\$n).

En el caso de Gral. Pueyrredón, cuyas estadísticas sobre el particular publicó la UCIP, los recursos ordinarios (tasas municipales) del presupuesto 1967 ascendían a m\$n 1.711.719.370, en tanto la recaudación de impuestos nacionales en el partido, durante el mismo año, arribó a m\$n 8.042.900.000 (casi el doble, sólo en créditos fue de 1.106,5 millones m\$n). Se desconoce el monto irrogado en el área comunal por los impuestos provinciales (Puede,

ESTADÍSTICAS MUNICIPALES

INGRESOS MUNICIPALES

Partidos	Total Ingresos	Recursos Ordinarios	Recursos Extraord.	Recursos Especiales	Recursos del Crédito
<u>año 1957: en miles de pesos</u>					
Ayacucho	123.004	98.574	-	24.330	-
Azul	268.394	213.883	2.988	31.523	20.000
Balcarce	197.179	157.775	-	34.404	15.000
Gral. Alvarado	170.423	134.064	4.156	12.203	-
Gral. Guido	58.236	31.173	-	27.063	-
Gral. Lamadrid	106.538	85.065	21	21.452	-
Gral. Madariaga	105.378	89.121	1.143	15.114	-
Gral. Pueyrredón	1.984.839	1.948.488	56	5.000	31.295
González Chaves	130.508	76.014	-	54.494	-
Juárez	318.599	254.196	800	63.603	-
Laprida	80.712	53.943	-	14.269	12.500
Lobería	159.800	138.337	262	21.201	-
Maipú	51.431	42.774	-	8.707	-
Mar Chiquita	74.323	60.510	-	13.813	-
Necochea	356.916	279.936	-	62.992	23.988
Olavarría	848.533	762.385	50.000	35.648	-
Rauch	89.344	80.912	707	7.725	-
San Cayetano	62.361	53.274	-	9.087	-
Tandil	424.594	362.822	712	61.060	-
Tapalqué	52.972	52.912	-	-	-
Tres Arroyos	256.371	226.812	13	29.546	-
Gral. Lavalle	117.682	103.266	-	13.723	-
Total Area Sudeste	6.068.164	5.327.596	60.858	556.957	102.783
Pcia. Bs. As.	38.579.009	35.527.490	263.449	2.579.919	208.143

ESTADÍSTICAS PRESUPUESTARIAS

Partidos	EGRESOS MUNICIPALES					
	Total Egresos	Gastos en Personal	Otros Gastos Año 1967	Deuda Pública	Inversiones	Reservas
	en miles de pesos					
Ayacuchó	120.647	58.000	46.348	3.652	8.044	4.203
Azul	242.203	148.767	48.354	1.590	43.692	-
Balcarce	181.953	61.357	83.272	4.266	32.658	-
Gral. Alvarado	147.367	89.191	28.093	8.467	22.116	-
Gral. Guido	48.682	16.988	12.749	-	14.179	4.766
Gral. Lamadrid	107.070	31.071	31.522	3.163	41.314	-
Gral. Madariaga	91.362	43.960	24.566	986	12.728	9.122
Gral. Pueyrredón	1.900.253	714.792	494.114	88.013	612.334	-
Consález Chaves	105.566	39.880	59.947	264	5.475	-
Jufres	249.171	71.364	80.214	12.305	77.288	8.000
Laprida	89.725	18.162	34.727	3.009	33.827	-
Lobería	148.623	77.367	26.893	4.313	40.050	-
Maipú	43.548	27.274	12.063	-	1.536	7.675
Mar Chiquita	67.854	25.836	35.699	112	5.536	671
Necochea	353.259	156.839	104.088	21.641	69.891	800
Olavarría	724.219	245.064	150.805	29.119	298.586	645
Rauch	89.042	37.269	29.721	115	21.937	-
San Cayetano	61.872	23.626	20.784	1.064	16.398	-
Tandil	373.554	199.164	109.147	4.934	60.309	-
Tapalqué	46.443	19.245	14.962	80	12.156	-
Tres Arroyos	254.193	133.055	79.743	11.722	28.491	1.142
Gral. Lavalle	81.612	39.591	22.106	657	9.258	-
Total Area Sudeste	5.542.278	2.278.262	1.559.617	199.572	1.467.803	37.024
Pcia. Bs.As.	36.116.024	19.587.891	9.290.247	1.460.883	6.639.023	137.980

no obstante, estimarse aproximadamente: en 1967 la Provincia recaudó, en concepto de rentas generales administradas por ella, en todo el área del estado, la suma de mín 59.137.154.000.- Atribuyendo a Gral. Pueyrredón un índice del 4% de la población provincial y del 10% de su riqueza, si se la gravó a razón, digamos, de un 7% de aquel monto, su aporte hubiese sido de mín 4.000 millones mín, vale decir que, en conjunto, los impuestos provinciales y nacionales en la región triplican o más las recaudaciones municipales).

Infraestructura de la Región S.E. de la Pcia. de Bs. Aires:

1. TRANSPORTES:

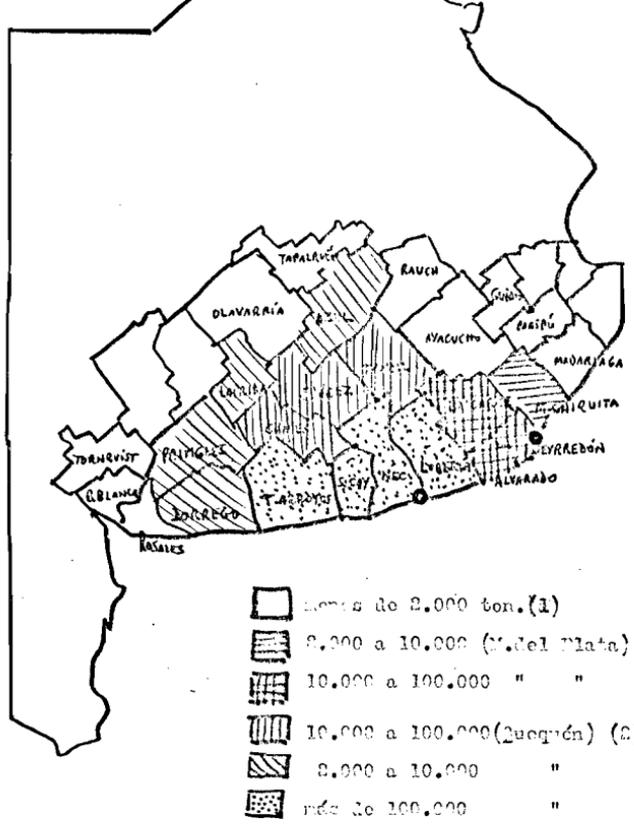
a) PUERTOS:

La infraestructura portuaria de la región está constituida por dos centros: Mar del Plata y Quequén. Su dotación, de acuerdo al trabajo del Grupo de Planeamiento de los Transportes del CONADE, se caracterizaba, en 1965, por los siguientes elementos y condiciones:

1. Mar del Plata: canales de acceso de 22 a 23 pies, 560 km. de distancia a Bs. Aires (el puerto atlántico más cercano a la metrópoli), 1,52 m. de marca máxima, 2.040 metros de muelles (1.160 con profundidad máxima admisible de 30 pies, 650 con sólo 21 pies, y un embarcadero de 230 m. con profundidad de 30 pies, si bien estos datos están convertidos por la realidad actual, que denota sólo 16 a 20 pies de profundidad máxima, en tanto el dragado podrá llevarlos en 1970 a 27 ó 30 nuevamente y un proyecto japonés confía en elevarlo a 40 pies, requisito mínimo para un puerto de aguas profundas, como éste desea ser), capacidad de admisión de 25.000 ton. en su elevador de granos, que embolsa a una velocidad de

FIGURA 233: AREA DE INFLUENCIA DE LOS PUERTOS DE M. DEL PLATA Y QUEQUEN PARA EMBARQUES TRIGUENOS (acceden a ellos por automotor).

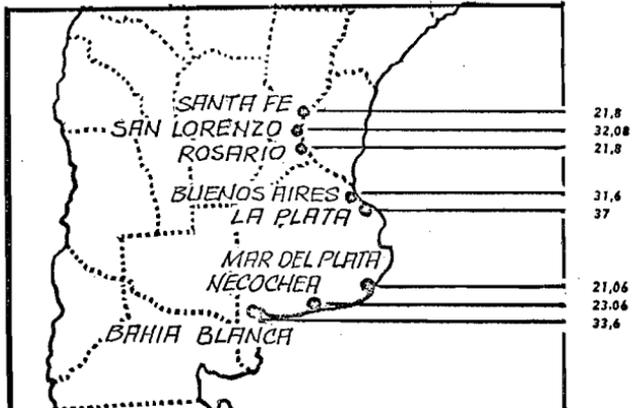
fuentes: Bol. Estadist. Poia. Bs. As., 4º trim. 68)



(1) Para destinos en Buenos Aires, pero con el destino del puerto de Quequén en el momento de embarque.
 (2) Para destinos en Mar del Plata, pero con el destino del puerto de Quequén en el momento de embarque.
 (3) Para destinos en Mar del Plata, pero con el destino del puerto de Quequén en el momento de embarque.
 (4) Para destinos en Mar del Plata, pero con el destino del puerto de Quequén en el momento de embarque.
 (5) Para destinos en Mar del Plata, pero con el destino del puerto de Quequén en el momento de embarque.
 (6) Para destinos en Mar del Plata, pero con el destino del puerto de Quequén en el momento de embarque.

FIGURA 232:
 Calado de Puertos en la Argentina
 (fuente: Clarín, 1970)

CALADO DE LOS PUERTOS



600 ton/hora, 47.900 ton. de silos, depósitos de gas de YPF para 2.000 m³, y cañerías en escollera sur para 50.800 m³. Además existen instalaciones y muelles para carga y descarga de pescado.

2. Hecochea-quequén: canales de acceso de 21 a 23 pies (como Mar del Plata, menos que Bahía Blanca: 30 a 34 pies), máxima longitud de embarcaciones 175 m., el puente carretero reciente permite mayor altura de desplazamiento también, distancia a Bs. Aires 695 km., marea máxima 1,83 m., (más que M. del Plata, menos que B. Blanca: 4,27 m.), 1.300 m. de muelles (con calados de 23 a 28 pies), capacidad de almacenaje: 85.600 ton. en elevadores de granos y 354.000 en silos y depósitos (velocidad de almacenaje: 450 ton/hora en elevadores), con industrias radicadas: 1 de conservas y 2 de harina de pescado).

Su área de influencia comprende una superficie poligonal de unos 42.000 km². (Lobería, S. Cayetano, Hecochea, G. Chaves, Juárez, parte de Balcarce y Gral. Alvarado, parte de Tandil, Azul y Olavarría y con B. Blanca se reparten por mitad el cereal de T. Arroyos).

El puerto de Mar del Plata se encuentra bloqueado, a un tiempo, por los bancos de arena que disminuyen sensiblemente su calado (trataremos más extensamente este problema poco más adelante), y por el crecimiento urbano de la ciudad y la cadena de playas y villas que la prolongan hacia Miramar, tanto que los cruces ferroviarios y accesos camineros se interfieren recíprocamente con las rutas y las calles de más tráfico de la ciudad. En verano coexisten el turismo y el transporte de la cosecha, lo que limita la velocidad de desplazamiento hacia el puerto de Mar del Plata.

Ambos puertos movilizan el 12,5% del movimiento portuario del país. El 96% del movimiento de Quequén es de ultramar (la mayor parte cereales), en tanto el 31% del de Mar del Plata es de cabotaje (la mayor parte pescado y sus manufacturas). En materia de elevadores de granos, ambos poseen en conjunto el 11%, del país, el 35% de la Pcia., el 33% de la capacidad instalada en los puertos argentinos.

El dragado en ambos puertos constituye un elemento permanente y fundamental. CEUR estimó que, en el período 1957/63, Mar del Plata movilizó 446.000 ton., con un costo de dragado de más 21.735.000 (relación costos/movimiento, en más por ton: 48,60), Quequén movió 351.000 ton. y el dragado le costó más 67.320.000. (relación más 79 por ton.). (En B. Blanca el costo por ton., de dragado, fue de más 65, para 2.406.000 ton y dragado por más 157.174.000.-).

Las necesidades comerciales y estratégicas de la Nación requieren la instalación de un puerto atlántico de ultramar dentro de las condiciones tecnológicas más modernas. Bahía Blanca reclama ser el asiento de tal "puerto de aguas profundas", en tanto Mar del Plata aún alimenta ciertas esperanzas. No obstante (y nada dice que haya de haber un solo puerto en esas condiciones), se ha elegido el emplazamiento del extremo norte del Cabo San Antonio -poco más arriba de San Clemente del Tuyú- para su instalación. Se utilizaría como puerto de trasbordo desde y hacia barcos graneleros de gran tonelaje.

CUADRO N° 110

TRANSPORTE DE GRANOS POR AUTOMOTOR A PUERTOS EN 1967

Quequén	875.871 ton. (31,6% del total que integran Bs.As., B. Blanca, S. Nicolás, M. del Plata, Quequén y S. Pedro).
Mar del Plata	103.714 " (3,7%)

CUADRO N° 111
DESTINO QUEQUEN (1967):

Procedencia	Total(ton.)	Composición por rubros (ton.)			
Azul (0,3%)	2.590	Trigo 2.213,	avena 377.		
Balcarce(4,7%)	41.294	Trigo 32.093,	avena 8.469,	cebada 724,	otro 8
Dorrego (0,7%)	6.164	" 5.450,	" 667,	" 47.	
Pringles (0,4%)	3.215	" 2.483,	" 670,	" 62.	
Alvarado (3,3%)	28.993	" 19.845,	" 9.039,	" 109.	
Pueyrred.(0,5%)	4.531	" 2.830,	" 1.631,	" 70.	
G.Chavez (7,9%)	69.457	" 57.480,	" 10.878,	" 1.099.	
Juárez (2,6%)	22.842	" 19.349,	" 3.454,	" 39.	
Laprida (0,5%)	4.021	" 3.631,	" 254,	" 136.	
Lobería (13,7%)	119.772	" 35.369,	" 27.346,	" 1.183,	lino 5.847 otros 27.
Necochea(23,3%)	204.777	" 155.783,	" 44.135,	" 1.462,	lino 3.323 otros 74.
S.Cayet.(11,6%)	101.459	" 79.218,	" 20.496,	" 1.670,	otros 75.
Tandil (2,3%)	19.827	" 17.192,	" 2.568,	" 67.	
T.Arroyos(26,1%)	228.829	" 174.676,	" 45.584,	" 5.085,	lino 407. otros 77.
otros (2,1%)	18.100	" 14.133,	" 3.029,	" 126,	lino 762.
Total (100,0%)	875.871	Trigo 672.245, Avena 181.597, Cebada 11.879, Lino 9.839, otros (alpiste, maíz, papa, etc.) 311 ton.			

meses de mayor tráfico: Enero 244.503 ton, Feb. 195.976 ton, Marzo 117.019 ton. y Diciembre 120.675 (coinciden con los mayores embarques en todos los rubros, salvo lino, cuyos picos están en julio y Octubre).

CUADRO Nº 112
DESTINO MAR DEL PLATA (1967)

Procedencia	% del Total	Total (ton.)	Cubros (ton.)			
Balcarce	35%	36.394	Trigo	35.443,	Avena	951
G.Alvarado	27,2%	28.161	"	27.363,	"	798
G.Pueyrredón	31,6%	32.764	"	31.072,	"	1.692
M. Chiquita	2,3%	2.339	"	1.969,	"	370
otros	3,9%	4.056	"	3.824,	"	232
TOTAL	100,0%	103.714	Trigo	99.671,	Avena	4.043

meses de mayor tráfico: febrero 37.823 ton, Enero 26.566, Marzo 16.629, Abril 7.336 ton.

b). FERROCARRILES.

El F.C.M.Gral. Roca representa el 25% del tráfico de los ferrocarriles argentinos, y experimentó la misma tendencia de pérdidas de cargas de éstos. La región sudeste de la Pcia. de Bs.Aires, con 2.744 km. de vías (densidad media 0,019 km. de vía por km². y distancia media entre estaciones de 20,8 km., lo que implica una red bastante densa y bien distribuida, salvo su inexistencia total en el partido de Gral. Lavalle -y en el de Tordillo, extrarregional aunque limítrofe-, de las que unos 700 km. se encuentran en la zona costera elegida como polo Necochea-Quequén-Mar del Plata; participa aproximadamente del 40% del tonelaje de cargas movilizado por dicho ente ferroviario, y su variación en menos en la última década fue del 44,5% (1955-65), contra una pérdida general experimentada por el F.C.Roca (ex F.C.Sud) en la materia, del orden del 31,5%.

En 1965, de acuerdo a estadísticas compiladas por CEUR, la región despachó cargas generales, encomiendas y hacienda por un total de 2.224.302 ton. (habían sido 4.002.370 ton. en 1955). Correspondieron los mayores montos a los partidos sin comunicación marítima con la metrópoli, como Olavarría (686.696 ton. en 1965) y Juárez (335.607 ton. en 1965). Las haciendas reemplazaron en el

período 1955/65 al tren por el camión en altísimo grado (el 1.º perdió el 88% de dichas cargas). En el caso de los granos, en 1965 ingresó por camión a los dos puertos del área alrededor del 90% de las cargas de cereales (91,1% en Quequén y 84,8% en Mar del Plata), en tanto que la harina se movilizó por tren en sólo el 9,5% (idéntica proporción que el cereal, prácticamente). El problema principal radica en las cortas distancias que debe recorrer esta producción zonal hasta los puertos, siendo que la competitividad del ferrocarril radica en las grandes distancias (mínimo 300 km.). En el caso de las papas, el S.C. redujo sus cargas, de un 41,8% en 1954/55, al 14,2% en 1963/64, sobre el total movillizado por la región. (Aquí incide también la poca dimensión de cada explotación, y la propiedad de camiones por sus propietarios, en la mayoría de los casos). En el caso del cemento, aunque bajó su participación, aún es importante la del S.C.: 19,9% de los depachos de Olavarría y 36,4% de los de Juárez (en total promedio un 25,1%) en 1965 (había sido un 39,2% diez años antes).

Por lo tanto, si bien el área posee, en líneas generales, una suficiente infraestructura ferroviaria, la existencia paralela de una importante red vial troncal le permite prescindir cada vez más de aquélla, la que podrá, eventualmente, conservar su vigencia para el transporte de pasajeros, o bien de cargas provenientes de zonas más alejadas del gran centro de consumo metropolitano, de modo de advertirse la vigencia diferencial de las tarifas ferroviarias.

c) VARIABLES.

La red vial de la región abarca unos 9.800 km. (constituye el 24,8% de la red vial instalada en la Pcia., lo que significa una participación importante, dado que parte de aquélla corresponde a la densísima red metropolitana). El 12,1% de dicho conjunto corresponde a rutas nacionales. La mayor densidad de la red se advierte en la subregión polar de Necochea y Mar del Plata, que

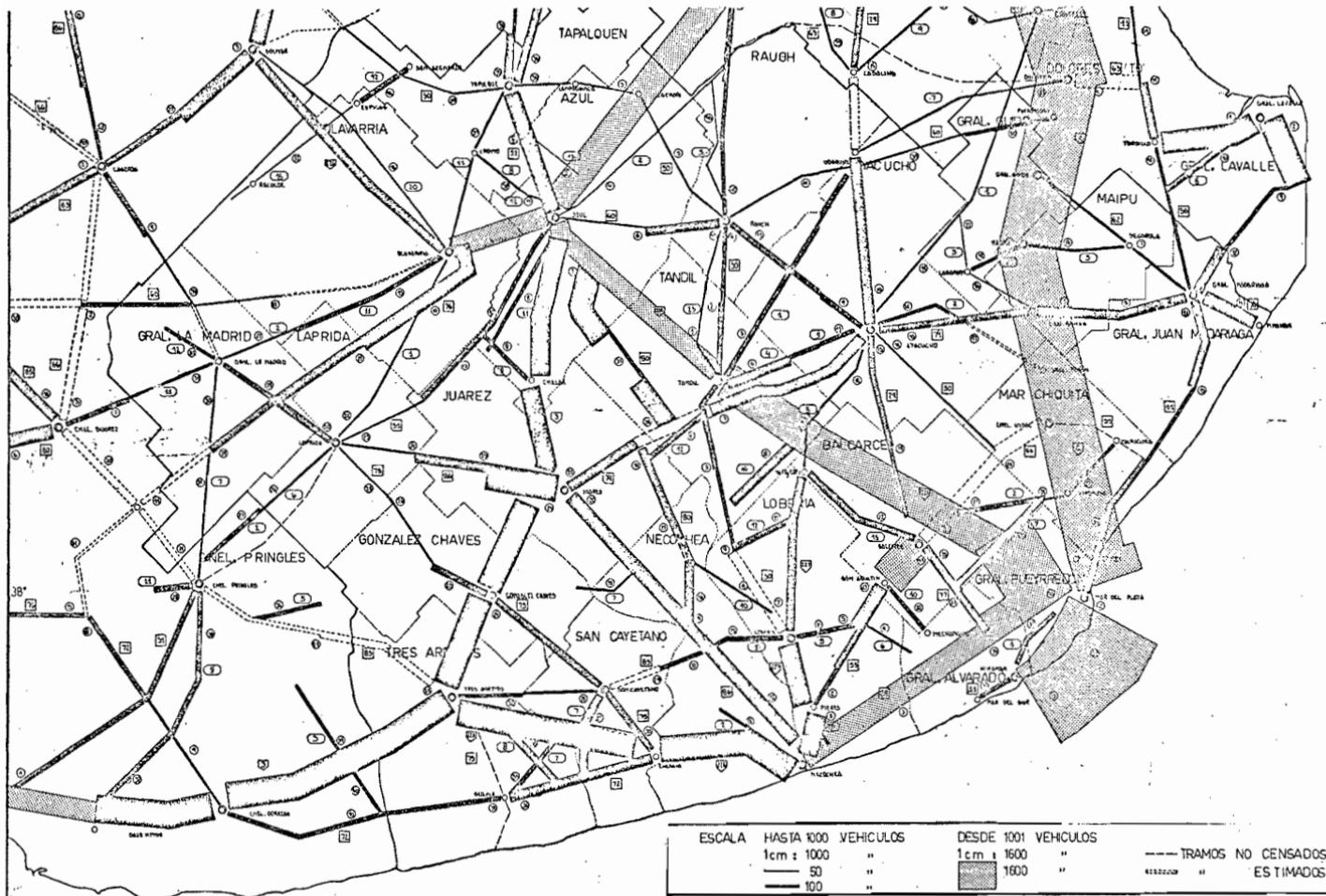


FIGURA 236: RED VIAL DE LA PCIA.DE BUENOS AIRES (fuente: MOT, Polo N-0-M.dol Plata)

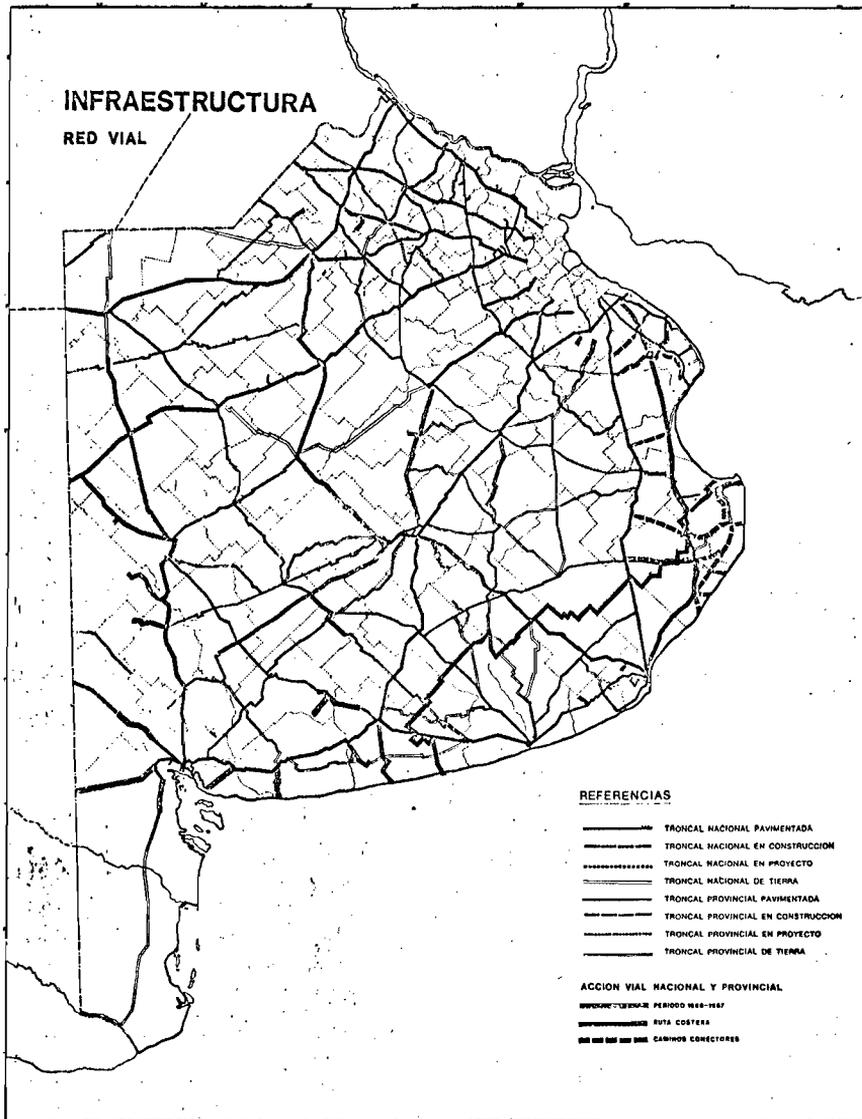
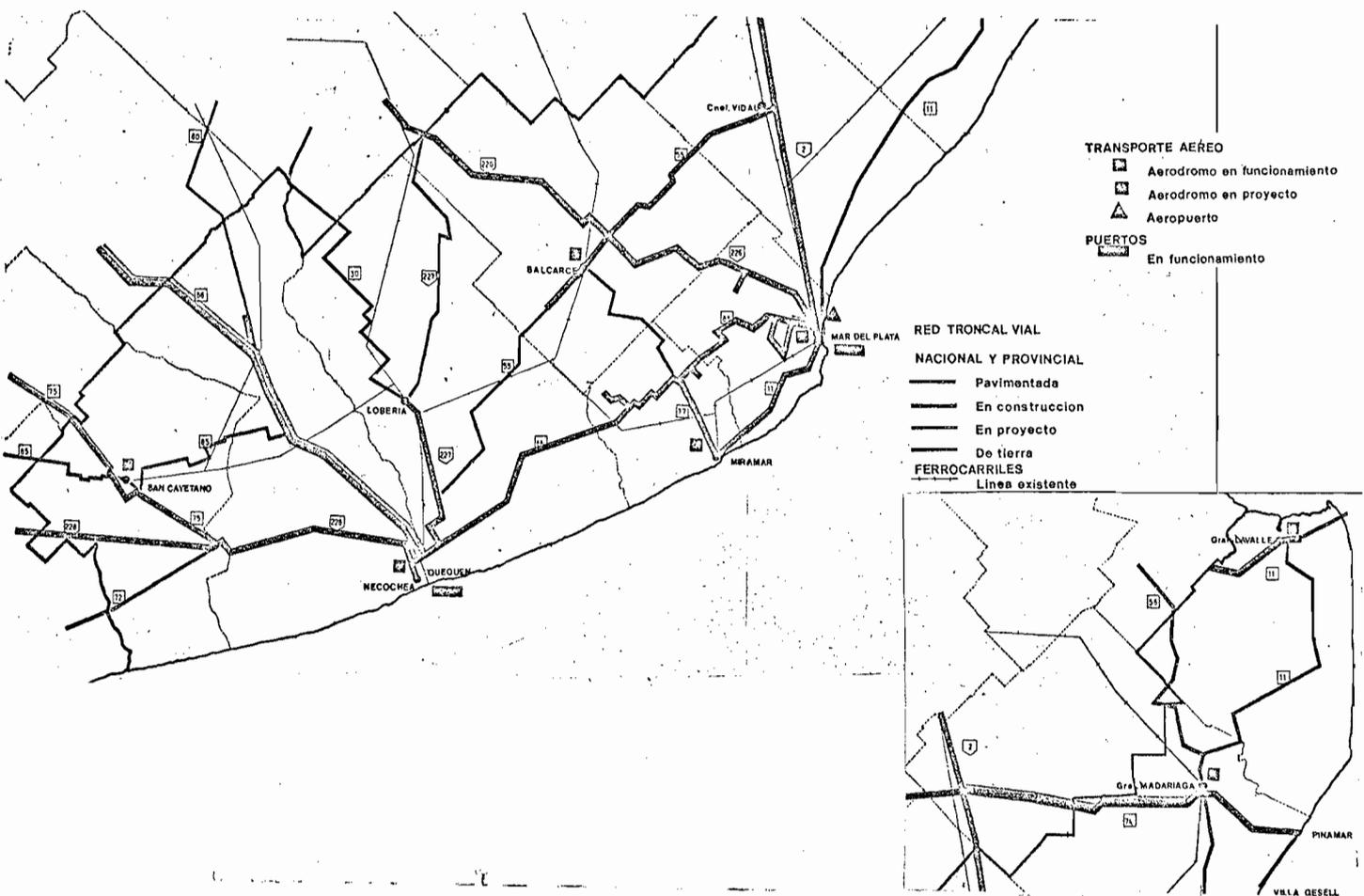


FIGURA 287: INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES EN AREA POLO N-2-100 (pub. of



poseen 3.822 km., con 133 km. por habitante, en tanto el nivel promedio provincial es de 123 km./habitante.

Las principales rutas troncales de la región son las nacionales N° 2 y 3, a Mar del Plata acceden la ruta nacional 2 que la conecta a la Capital Federal, la ruta nacional 226 que moviliza el tráfico de Olavarría, Azul y el N.O. provincial, pasando también por Tandil y Balcarce; la ruta provincial 88, que pasa por Gral. Alvarado, y arriba a Quequén y Necochea; y un tramo pavimentado de la ruta 11 la comunica con Miramar.

A Necochea y Quequén acceden la ruta nacional 228, que las vincula con la ruta 3, la ruta provincial 75, vinculación con S. Cayetano; la ruta provincial 86 a Juárez; la ruta nacional 227 a Lobería, la ruta provincial 88 a Mar del Plata (y mediante un acceso de 17 km. a Miramar). La ruta nacional 3 constituye el gran eje vinculatorio entre Buenos Aires y la rica zona minero-ganadero-industrial de Olavarría, Azul, Tandil y Juárez (en parte mediante accesos por medio de rutas provinciales y locales).

La Provincia ha ido incrementando en los últimos años el acervo de rutas, preocupándose, sobre todo, de establecer caminos transversales de interconexión entre las distintas regiones de su jurisdicción. No obstante, continúa sin pavimentar la ruta costera, nacional, N° 11, lo que perjudica sobre todo a la porción N.E. de la región, en mayor grado aún por la inexistencia de intercomunicaciones pavimentadas entre sus balnearios (las propias calles de los mismos son generalmente de arena, lo que de muestra que su instalación aún se encuentra, en la materia, en estado incipiente).

CUADRO N° 113

LONGITUD (EN KM) Y TIPO DE CAMINOS DEL AREA SUDESTE DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES. POR PARTIDO.

Area	Caminos Pavimentados			Caminos no pavimenta- dos provin- ciales (km)	Total (km)
	Red nacio- nal (km)	Red Provin- cial (km)	Subtotal (km)		
Ayacucho	10	86	96	448	544
Azul	224	46	294	372	666
Balcarce	130	57	187	338	525
Gral. Alvarado	7	82	89	160	249
Gral. Guido	16	-	16	102	118
Gral. Lamadrid	-	107	107	485	592
Gral. Madariaga	-	66	66	252	318
Gral. Pueyrredón	60	67	127	191	318
González Chaves	39	-	39	490	529
Juárez	49	138	187	547	734
Laprida	-	70	70	215	285
Lobería	47	61	108	430(1)	538
Maipú	37	27	64	152	216
Mar Chiquita	73	23	106	137	243
Necochea	54	110	164	321	485
Olavarría	105	87	192	698	890
Rauch	-	60	60	289	349
San Cayetano	36	34	70	312	382
Tandil	91	105	196	405	601
Tapalquén	-	40	40	289(2)	329
Tres Arroyos	107	-	107	676	783
Gral. Lavalle	-	27	27	80	107
TOTAL AREA SUDESTE	1.085	1.327	2.412	7.389	9.801

(1) 65 km. pertenecen a la red nacional no pavimentada (Ruta Nacional N° 227).

(2) 22 km. pertenecen a la Ruta Nacional N° 205.

CUADRO N° 114

INDICADORES DE LA RED DE CAMINOS Y PARQUE AUTOMOTOR

POR PARTIDO

Area	% Red Pa- vimentada sobre el total de red (1966)	Total de la Red en $\text{km} \times 100$ km^2 (1964)	Red Pa- vimenta da en $\text{km} \times 100$ km^2 (1966)	N° Hab/ total autom. + cam. (1964) (2)	N° Hab/ automo vil (1964)	N° Hab/ ca- mión (1964)
Ayacucho	17,6	8,0	1,4	6,8	11,0	17,6
Azul	44,1	10,1	4,4	10,6	17,4	27,0
Balcarce	35,6	12,7	4,5	9,1	21,2	16,0
Gral. Alvarado	35,7	14,8	5,3	14,6	40,2	22,8
Gral. Guido	13,6	5,0	0,7	11,7	21,0	26,6
Gral. Lamadrid	18,1	12,3	2,2	12,2	21,1	29,2
Gral. Madariaga	20,8	9,6	2,0	8,5	14,8	20,1
Gral. Pueyrredón	39,9	21,8	8,7	13,8	24,2	32,4
González Chaves	7,4	14,0	1,0	7,5	14,0	16,0
Juárez	25,5	13,9	3,5	8,5	17,6	16,2
Laprida	24,6	8,3	2,0	8,0	15,0	16,9
Lobería	20,1	11,3	2,3	10,6	24,4	18,8
Maipú	29,6	8,2	2,4	9,3	15,5	23,3
Mar Chiquita	43,6	7,8	3,4	11,4	23,1	22,7
Necochea	33,8	29,8	10,1	7,7	15,2	15,7
Olavarría	21,6	11,5	2,5	9,1	10,6	20,0
Rauch	17,2	8,1	1,4	8,4	15,6	18,3
San Cayetano	18,3	12,7	2,3	6,9	15,0	12,7
Tandil	32,6	12,2	4,0	9,2	17,8	19,0
Tapalquén	12,2	7,9	1,0	15,7	26,7	38,2
Tres Arroyos	13,7	13,4	1,8	6,4	12,3	13,2
Total Area Sudeste	24,6	11,3	2,8	10,1	18,8	21,6
Pcia. Buenos Aires	18,4	13,0(1)	1,2	14,2	22,9	37,4
Rep. Argentina	Inf. Incom- pleta	7,0(1)	Inf. Inc.	(3)	1970= = 11	(3)

(1) Grupo de Planeamiento de los Transportes. Op.cit.

(2) No se incluyen taxis, ómnibus y vehículos especiales.

(3) Sin datos.

El flujo automotor es muy importante en la región, y el camión ha desplazado en alta medida al ferrocarril para el transporte de cargas componentes de las exportaciones del área (ya hemos analizado tal transferencia en el ítem anterior). El trazado de la red troncal favorece la convergencia de turistas a Mar del Plata, y de cereales a Puerto Quequén.

Estudios recientes (ADEFA, 1969) han llamado la atención sobre el reducido equipamiento vial de la Argentina (EP.UV. 6.000.000 km. de caminos, Brasil en el 4° lugar con 900.000, hasta Pakistán, con 250.000, está antes que nosotros, con 213.481, de los que sólo 54.808 km. son pavimentados), que se transformará en rotundo déficit a medida que siga incrementando el parque automotor radicado en el país (hoy es de 1.575.000 unidades, y aumenta en casi 200.000 por año). En la Provincia de Bs. Aires, como en gran parte del país, vienen haciéndose notables esfuerzos para anticiparse a tal problema. La situación existente a fines de 1967 en la Pcia. en materia vial, se aprecia mediante el siguiente mapa:

En 1968, año de lanzamiento del programa de los polos de crecimiento en la Provincia, el mapa aún no ofrecía grandes diferencias.

En lo que atañe a la región S.E., habían sido ejecutados, a juzgar por los gráficos, el camino de Gral. Lonasa a Gral. Lavalle, el camino de ésta a Mar de Ajó, un tramo de la ruta provincial 86, entre Laprida hasta las cercanías de Dunge, y se había efectuado la apertura de traza de los caminos G.Chavez-Salayetano y Rauch-Ayacucho.

Otro año más (Día del Camino 5-10-69), y la Provincia anuncia que las nuevas Mitaciones realizadas en el último período anual sumaron 23.110.000.000.- msn. que incluyen: mejoramiento y reconstrucción tramo ruta provincial 51, desde la ruta nacional 226 hasta el km. 70 (Olavarría), sumamente importante por-

que esta ruta 51 interconecta el centro y el norte de la Provincia (uniendo Azul, Tapalqué, Saladillo, 25 de Mayo, Chivilcoy, C. de Areco, Arrecifes, Bahalló); mejoramiento y reconstrucción camino entre Azul y Tandil; id. entre Ayacucho y Las Armas, tramo de la ruta pcial. 74, cuya licitación sumó 1.282 millones msn; diversos trabajos en la ruta pcial. 76: tramos Tornquist-Glavarría, Tres Arroyos-Onel. Pringles-Onel. Suárez, Laprida-Gral. Lamadrid; tramo Balcarce-Pieras de la ruta pcial. 55; tramos de camino en los partidos de Tapalqué, S. Cayetano, Gral. Guido y Maipú; apertura traza del camino La Garma (G. Chaves) a Laprida, etc.-

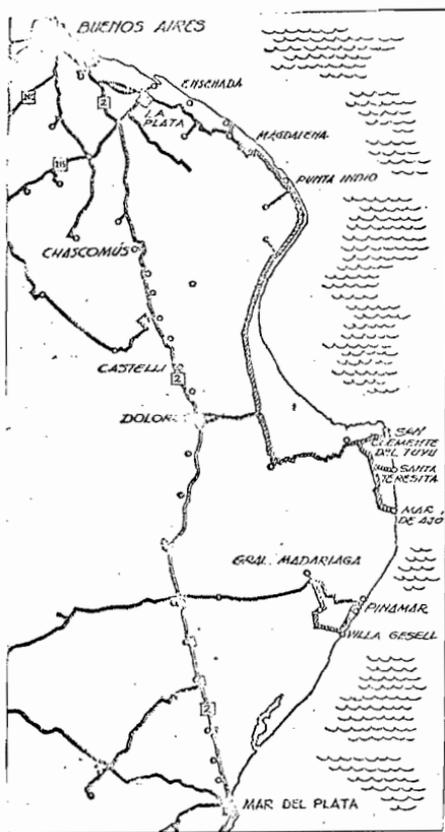
Todo ello implica la trabajosa erección de un esqueleto de vías de comunicación regional, preferentemente en los núcleos ya desarrollados del sistema. Continúa virgen la pavimentación de la ruta nacional 11, costera. La propia Provincia confiesa paladinamente carecer de fondos, en tanto la Nación guarda insólito silencio sobre el particular (es ruta nacional!). La ruta ya tiene determinada su traza óptima, todo está estudiado, menos la posibilidad de su financiamiento. Constará de una autovía de peaje entre La Plata y Mar del Plata, con accesos a las principales playas y caminos interconectores con la ruta nacional 2, así como un camino costanero entre los balnearios.

Recientemente, se hizo conocer la licitación del ensanche y pavimentación de la ruta pcial. 74, tramo Madariaga-Las Armas, con un presupuesto de msn 1.281.838.000.-

Las declaraciones oficiales (Dirección de Vialidad de la Pcia. de Bs.As.) manifiestan que las metas cuantitativas del plan quinquenal de obras del gobierno bonaerense son:

- a) completamiento de las conexiones interregionales, con el objeto de comunicar las distintas zonas productivas entre sí, complementando la política de Vialidad Nacional.
- b) facilitar el acceso a los puertos de la provincia (especialmente B. Blanca).

FIGURA 240: El aún inexistente Camino de la Costa, futura ruta 11 en la Región Sudeste.
(línea llena: asfalto; cortada= consolidado).



- c) integración de la red provincial con la de otros estados (La Pampa).
- d) mantenimiento y mejoramiento de la red vial existente.
- e) mejoramiento de los accesos a centros turísticos.
- f) dar ágil salida a la producción industrial del centro de la provincia.

Las últimas dos metas se relacionan estrechamente con la región S.E.

d) ELECTRICIDAD.

En el área circunscripta por el polo de desarrollo Necochea-Quequén-Mar del Plata, la potencia eléctrica instalada alcanzaba en 1967 a 176.700 kw. El 49,8% correspondía a Gral. Pueyrredón y el 41,4% a Necochea (en relación con el anterior, sumamente alta la posición de un centro tanto menor que aquél). Con las ampliaciones dispuestas en Gral. Madariaga y Necochea, tal potencia acrecerá próximamente a 300.000 kw.

Datos levemente más antiguos (1964) compilados por CEUR exhibían, para toda el área (no computa Gral. Lavalle), una potencia instalada de 218.019 kw (pública) más 45.908 kw de autoproducción. Las cifras correspondientes al conjunto del país, en 1964, eran: 3.013.858 kw de energía instalada de origen público, y 1.484.000 kw de autoproducida.

En ese año, existía en el área el siguiente número de centrales públicas proveedoras de energía:

a) cooperativas:	29,	con una potencia total de	47.188 kw.
b) nacionales :	3	" "	88.270 "
c) provinciales:	7	" "	72.951 "
d) municipales:	2	" "	110 "
e) privadas:	2	" "	9.500, "

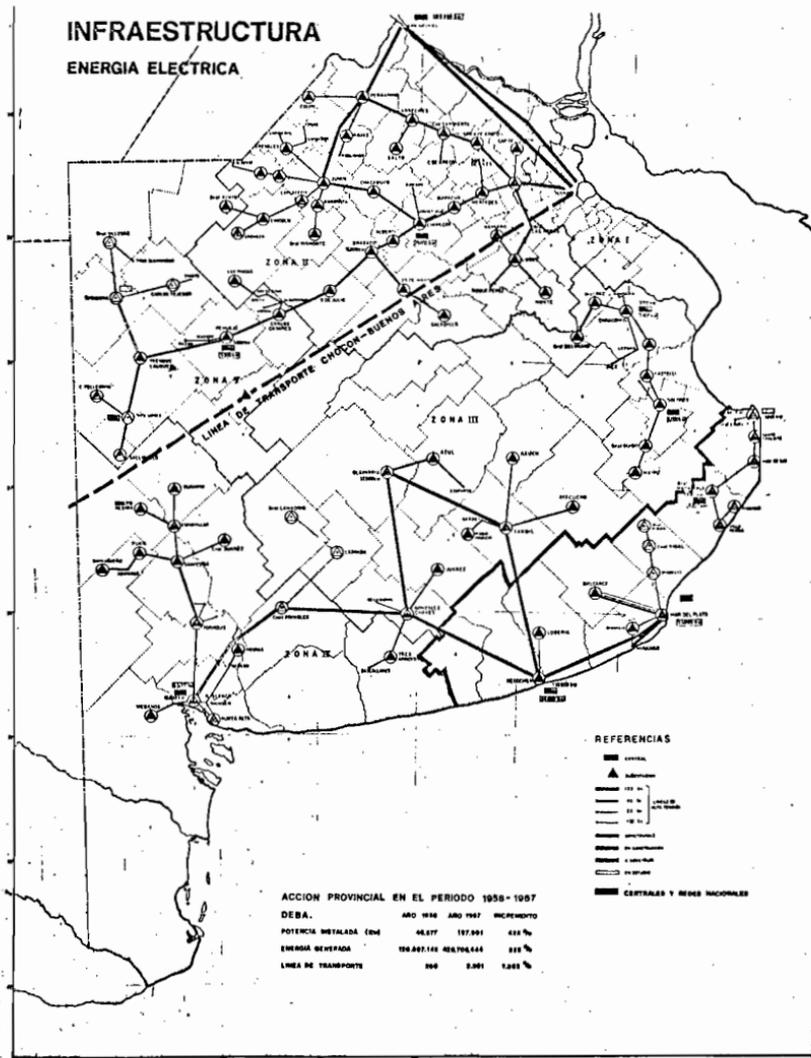
El consumo de energía eléctrica en la región SE alcanzó en 1964 a 522.646.000 kw, contra 10.815.735.000 en el país (La

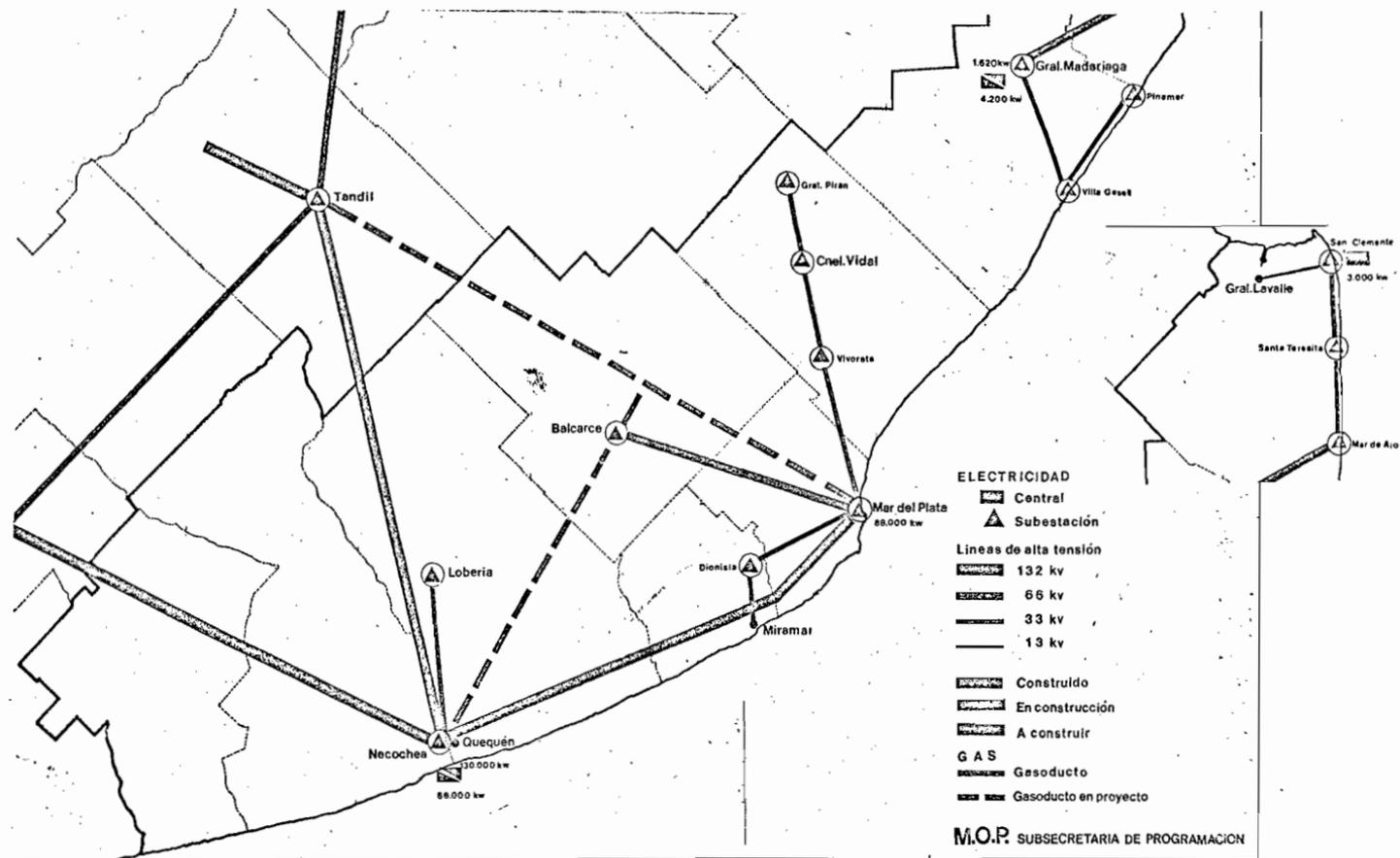
el período 1958-64, el consumo de la región creció un 44% -del cual el 60% en materia de centrales públicas- y el del país sólo el 36% -el 66% fue autoproducción-. Estos datos parecen indicar un mayor interés por parte de organismos públicos hacia los emplazamientos energéticos de la región). El consumo de la región, entonces, equivaldría aproximadamente el 5% del país, en tanto su población sólo llega al 3,4% y su grado relativo de riqueza y producto no superan los niveles medios del país (influidos, claro está, por las cifras del área metropolitana).

La relativa antigüedad de estas cifras surge de datos de 1967, relativos a la zona del polo Necochea-Mar del Plata, que revelan que, por sí sola, ésta consumió en ese año 279.461.000 kw (sobre 483.156.100 kw producidos), de los que General Lavalle, no considerada en el análisis de CEUR, tan sólo participó en 4.400.000 kw (sobre 4.536.000 producidos, su consumo es apenas el 1,6% de la subzona, donde Mar del Plata absorbe el 78,2%). En la misma, el consumo residencial alcanzó el 55% y el comercial e industrial el 29,5%, correspondiendo el resto -15,5%- a alumbrado y uso oficial. Volvemos a las cifras antes expresadas, del CEUR, para toda la región.

En dicho consumo, participan casi por igual la población y las empresas: 47% consumo civil y 53% consumo industrial de energía en 1964. (las medias nacionales son, respectivamente, 52 y 48%). En el caso del consumo civil, la media por habitante urbano fue en 1964 de 520 kw en los partidos beneficiados por el turismo, y sólo 257 en los otros (promedio regional 399 kw de consumo eléctrico civil por habitante). De este modo, los partidos costeros turísticos requirieron la utilización del 70% de la energía ofertada en la región. En cambio, el consumo industrial es muy alto en Olavarría y Juárez, donde la media de consumo de energía industrial por habitante alcanzó a 3.945 kw en 1964, contra sólo 128 kw en el resto de los partidos (promedio regional 487 kw).

FIGURA 241: Infraestructura eléctrica en la Región.
(fuente: public.oficial Polo N-Q-M.del Plata)





Surge de estos análisis que las fuentes primordiales de consumo están constituidas en la región por la industria del cemento (que trabaja todo el año) y por la abigarrada colonia turística (que sólo la invade en el verano). En el segundo caso, es evidente que tal circunstancia obliga a un sobreequipamiento, con pico estacional, que en nada beneficia la economía y eficiencia del sistema generador y proveedor de energía a la costa.

En materia de electrificación rural, la región está sumamente retrasada.

Las obras en ejecución y en proyecto en el área, son: Líneas de alta tensión entre Mar del Plata-Gral. Pirán y Mar del Plata-Balcarce (inversión 300.000.000 m\$n.), ampliación de la central Necochea (por DEBA, ente provincial, inversión 7.000 millones m\$n., probablemente la obra más importante en la materia en la región), la interconexión de los sistemas S. y Centro Este (incluyendo B. Blanca) con centro en Necochea (inversión 2.150.000.000 m\$n.), la ampliación de potencia de la central 9 de Julio, marplatense (inversión 7.000 millones m\$n.) y un programa de electrificación rural en Balcarce (600 usuarios, costo m\$n 100.000.000).

CUADRO N° 115

CONSUMO DE ENERGIA ELECTRICA EN LA REGION (1967).

Partidos	Total (miles kwh)	Facturado en miles de m\$n.	Distribución(en miles de kw/h).			
			Resid.	Com.	Ind.	Otros(ofi- cial, alum- brado pú- bl., etc.
Gral. Pueyrredón	219.804	2.880.160	81.621	51.708	34.873	51.602
Olavarría	25.709	260.669	9.453	4.136	7.622	4.498
Tandil	42.673	233.495	11.880	4.031	23.996	2.766
Ayacucho	4.348	63.833	1.817	758	263	1.510
Azul	25.952	211.656	6.532	3.702	12.004	3.714
Balcarce	9.012	137.587	4.815	2.606	261	1.330
Gral. Alvarado	8.623	141.743	3.945	2.776	113	1.789
Gral. Guido	256	4.254	87	64	-	105
Gral. Comandante Madrid	1.367	27.826	642	260	138	327
Gral. Lavalle	5.311	104.327	1.896	1.758	383	1.274

Gral. Madariaga	4.613	74.156	1.959	1.107	571	976
Gonz. Chaves	3.269	58.132	1.435	798	168	868
Juárez	3.577	53.433	1.469	630	377	1.101
Leprida	1.098	23.445	514	301	108	175
Lobería	2.954	50.137	1.378	1.080	143	363
Maipú	1.853	36.458	724	568	28	533
Mar Chiquita	1.584	30.299	853	243	150	338
Necochea	28.769	286.840	9.749	3.059	2.467	11.494
Rauch	1.687	27.976	700	584	28	375
S. Cayetano	1.968	29.165	954	366	220	426
Tapalqué	830	20.353	285	292	14	239
T. Arroyos	16.854	197.702	6.846	3.488	3.581	2.939

Totales

Fuente: Boletín Estadístico de la Pcia. de Bs.As., 3° trimestre 1968.

2. COMUNICACIONES. Los aparatos telefónicos instalados en la región surgen del siguiente cuadro.

CUADRO N° 116

APARATOS TELEFONICOS INSTALADOS EN LA REGION

(CIFRAS APROXIMADAS, REDONDEADAS)

Partidos	Centros urbanos	Total de aparatos instalad.	(a fechas:)
Gral. Lavalle	S. Clemente (285), H. Ajó (172), G. Lavalle (58), S. Teresa (27)	540	1967
G. Madariaga	G. Madariaga (200), V. Gesell (200), Pinamar (100)	500	1968/69
M. Chiquita	Cnel. Vidal (300), Grl. Pirán (200), S. Clara del Mar (20)	520	" "
Balcarce	Balcarce (1000), S. Agust. (20)	1.020	" "
Maipú	Maipú	400	" "
Gral. Guido	Gral. Guido (50), Lobería (50)	100	" "
Ayacucho	Ayacucho	500	" "
Rauch	Rauch	200	" "
Azul	Azul (3.500), Cachán (100) Chillar (100)	3.700	" "

Olavarría	Olavarría(4.500), Hinojo(70), Pourtale(20), S. Bayas(20).	4.610	1968/69
Tapalqué	Tapalqué	100	" "
Tandil	Tandil(3.000), Vela(100), La Pas- tora(7)	3.116	" "
Juárez	Juárez	300	1967/68
G. Pueyrredón	M. del Plata	25.000	1968/69
G. Alvarado	Miramar(400), Echongué(40), Stamendi(130)	570	" "
Lobería	Lobería(200), Quequén(150), Pierres(8), Matienzo(7), El Ho- ro(5), S. Manuel(70)	440	" "
Necochea	Necochea(4.000), J. N. Fernández (100), Claraz(15), La Dulce(100), R. Santamarina(15)	4.230	" "
S. Cayetano	S. Cayetano	250	" "
T. Arroyos	T. Arroyos(3.200), Cascallares(42), Claromecó(40), Copetonas(63), Orense(80), Bellocá(40), Vásquez (8), La Sortija(4).	3.480	1967/68
G. Chaves	A. G. Chaves(500), Alzaga(2), De la Garra(50), J. E. Barra(10).	560	" "
Laprida	Laprida	200	" "
Gral. Lamadrid	Gral. Lamadrid	200	" "
	Total en la zona (aprox.)	<u>50.530</u>	

Como todo el país, la región reclama un mayor equipamien-
to y mejor servicio telefónico.

Existe comunicación automática por "tele-discado" en Mar
del Plata y Necochea. En general, las comunicaciones se estable-
cen con Buenos Aires, polo receptor de la mayoría de las llamadas
desde la región. El siguiente cuadro da cuenta de ello.

CUADRO N° 117
DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LAS COMUNICACIONES TELEFONICAS EMITIDAS POR CENTROS
PRINCIPALES DEL AREA SUDESTE SEGUN DESTINO
(DATOS DE 10 DIAS - AÑO 1962)

Origen	Destino Aires	Bahía Blanca	Mar del Plata	Necochea	Olavarría	Tandil	Tres Arroyos	La Plata	Otros	T.
Bahía Blanca	59,7	- -	8,4	3,7	1,9	2,1	11,3	3,5	9,4	100
Mar del Plata	89,4	0,6	- -	1,9	0,3	1,7	0,5	2,8	2,8	100
Necochea	53,3	3,1	21,5	- -	0,5	5,2	10,4	2,0	4,0	100
Olavarría	63,1	5,2	9,7	1,6	- -	10,1	3,3	4,8	2,2	100
Tandil	54,9	2,2	24,1	6,6	3,9	- -	4,2	2,7	1,4	100
Tres Arroyos	35,3	19,6	11,1	22,2	2,1	7,1	- -	1,5	1,1	100

Fuente: Di Tella - CIF.

CUADRO N° 117

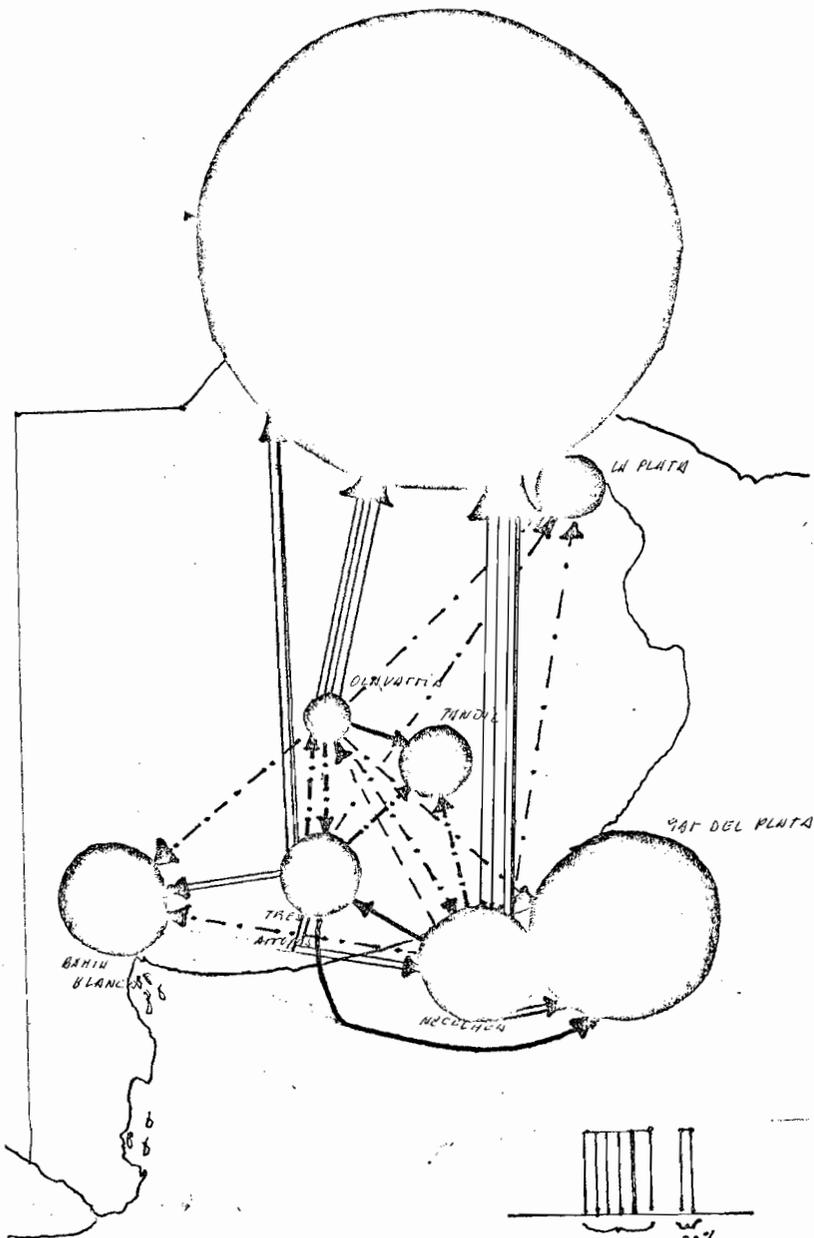
DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS TELEGRAMAS EMITIDOS POR CENTRO
SEGUN DESTINOS (10 DIAS - 1962)

Destino - Origen	Buenos Aires %	Bahía Blanca %	Mar del Plata %	Necochea %	Olavarría %	Tandil %	Tres Arroyos %	La Plata %	Otros Dest. %	Total %
Bahía Blanca	66,7	- -	3,5	1,0	0,6	1,5	1,6	4,5	20,6	100
Mar del Plata	79,6	1,4	- -	0,7	0,1	0,6	0,5	4,3	12,8	100
Necochea	70,8	4,1	6,6	- -	0,4	1,5	1,8	5,3	9,5	100
Olavarría	66,6	4,1	2,6	0,7	- -	2,7	0,9	10,3	12,1	100
Tandil	68,6	5,5	5,0	1,3	1,3	- -	1,2	5,2	11,9	100
Tres Arroyos	61,5	9,2	7,1	2,5	0,7	1,8	- -	4,6	12,6	1--

Fuente: Di Tella - CFI. Op. cit.

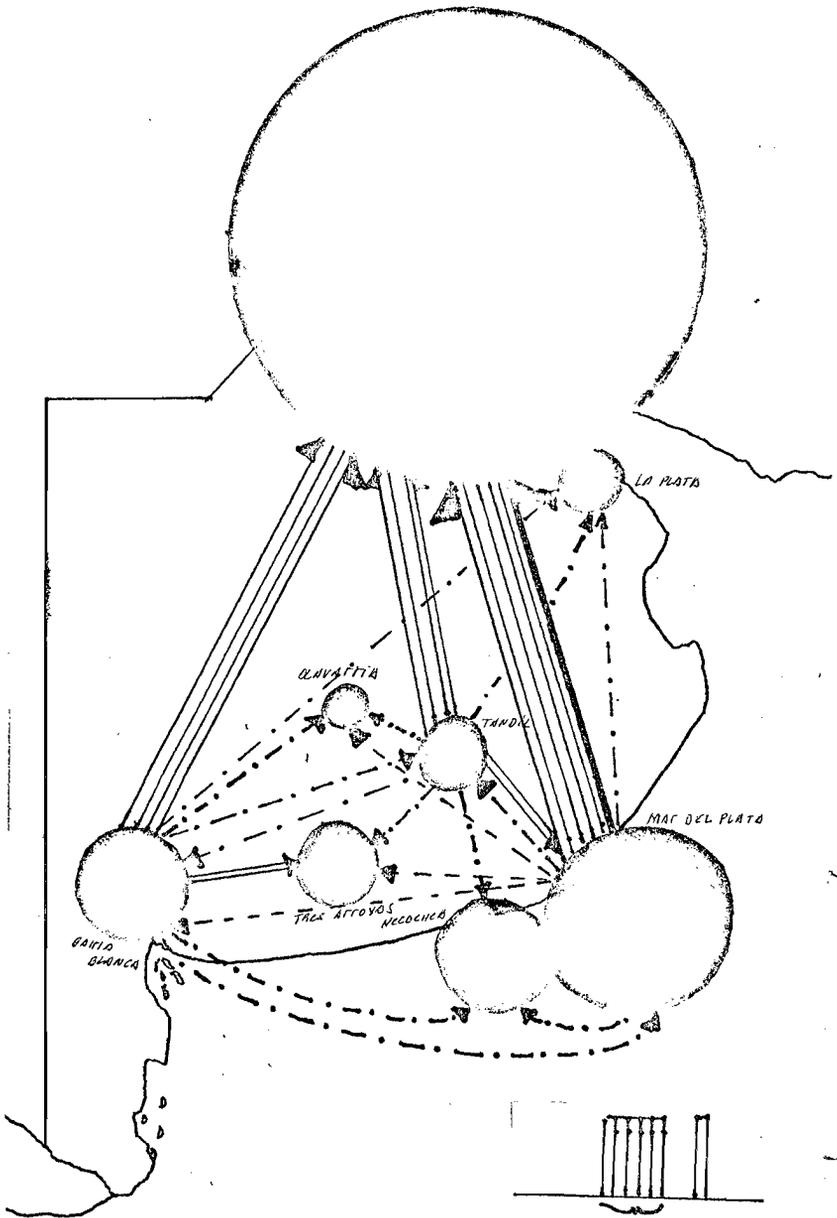
Análogo destino tienen los telegramas que se expiden desde la región. En general, fuera de Buenos Aires, se nota la atracción de Mar del Plata y el polo extrarregional aunque alrededor de Bahía Blanca. Su carácter de centros complejos de servicios diversificados, condujo a esta circunstancia.

FIGURA 243: Distribución porcentual de comunicaciones telefónicas en la Región (fuente: Lic.S.Muavero)
 Emitidas por centros del área: Necochea, Olavarría, T. Arroyos.



----- menor que 1
 - - - - - " " 10

FIGURA 244: Distribución porcentual de comunicaciones telefónicas emitidas por centros principales del área: Mar del Plata, B. Blanca, Tandil, (fuente: Lic.S. Muavero).-



--- menor que 2
 - . - . " " 10

Análisis particular de un renglón fundamental en la región:
el TUI (BEC).

Desde la punta norte del Cabo San Antonio hasta las islas que bordean la costa frente a Bahía Blanca, hay alrededor de 600 km. de playas. Ya no se puede hablar solamente de Mar del Plata, la que, si bien conserva la primacía en la región en virtud de su equipamiento, su organización, la consabida poca movilidad frente al cambio que caracteriza al ser humano, particularmente al espécimen ciudadano de clase media que practica turismo; se ve enfrentada ahora al incipiente desafío de un collar de balnearios que se desgrana por la extensión arriba mencionada.

En la medida que esta sana competitividad garantice que la mayor parte de los argentinos practique el turismo en su propio país, el hecho es estimulante. Conviene acrecentar su influjo, para lo cual es imprescindible equipar a las playas del N.E., las más desarrolladas entre las nuevas, y que poseen aguas cálidas, interesante elemento de diferenciación que las gratifica, lo mismo que su temperatura media, generalmente un par de grados más alta que la de Mar del Plata. Esas playas requieren caminos pavimentados, teléfonos, energía, centros de salubridad, organización interna de los balnearios, intercomunicación entre sí, etc. Es hora que el interés oficial se subrogue al esfuerzo privado desarrollado hasta el presente (salvo que el bienestar de las playas uruguayas esté inscripto entre las metas de política económica de nuestro país).

El turismo es un desplazamiento espacial del consumo. Como fenómeno masivo, tiene implicancias macroeconómicas y sociológicas. Su importancia no puede ser desafiada, en un mundo al que las comunicaciones acortan día a día, por ningún país, sea para allegar divisas a su erario, sea para sustituir la "importación" de jornadas de playa en el extranjero por sus propios habitantes.

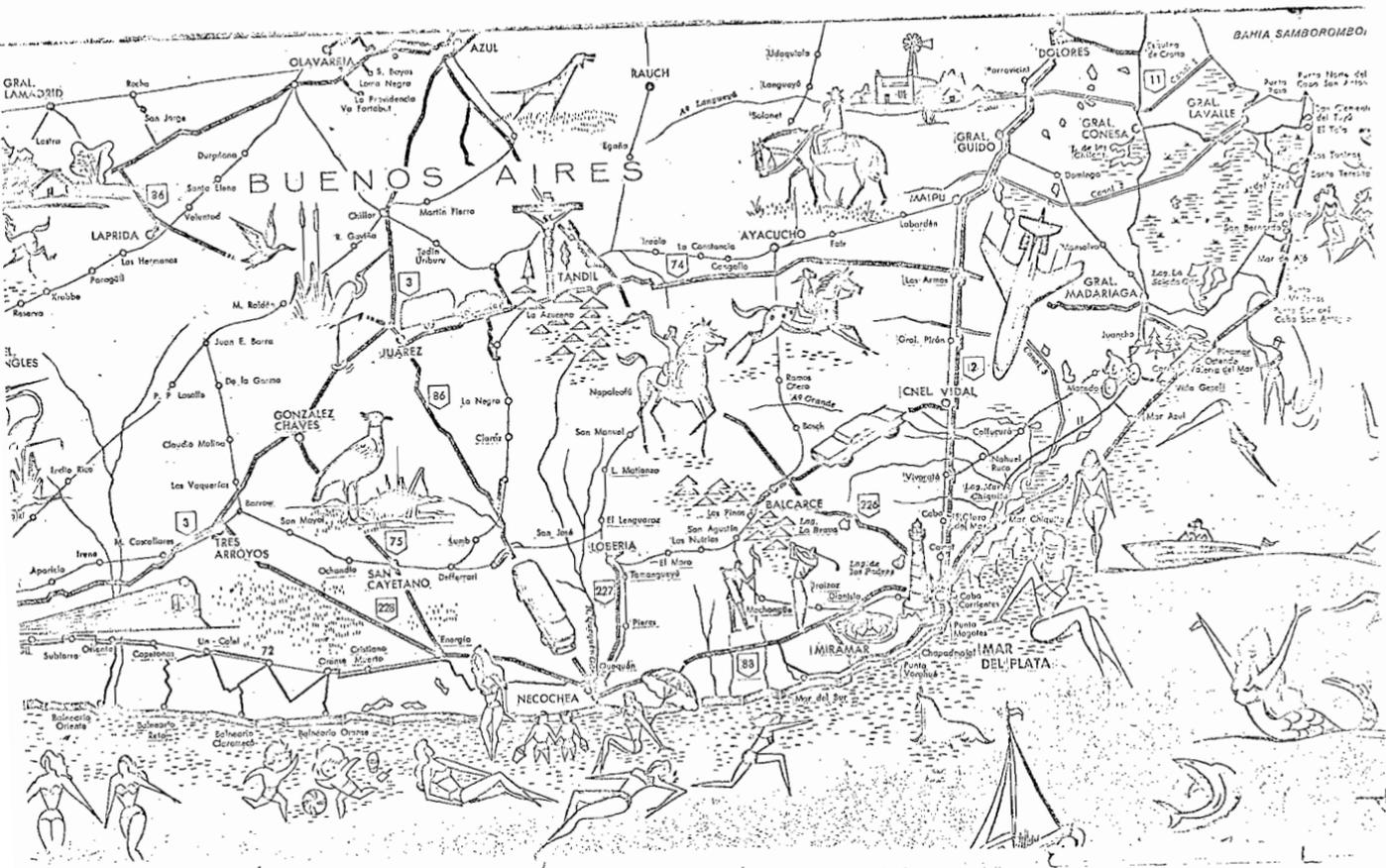


FIGURA 246: BALNEARIOS EN LA REGION SURESTE (fuente: La Prensa)

Realizando un análisis a escala mundial, se advierte que el turismo ha devenido un fenómeno de gran magnitud. En 1960 los movimientos turísticos internacionales fueron de 72 millones, en 1967 138.000.000, en 1968 140.000.000, y se calcula que en 1970 no menos de 200.000.000 de personas se movilizarán para conocer lugares distintos al de su residencia habitual (y estas sólo son cifras de turismo internacional, vale decir que no incluyen los desplazamientos intranacionales, como los de nuestros ciudadanos del Área metropolitana a Mar del Plata o San Clemente del Tuyú). Sobre una renta mundial de u\$s 1.250.000.000.000 en 1965, se afirma que u\$s 50.000 millones correspondieron al renglón Turismo (4%), que, en tal caso, incluso superó al de la Siderurgia = 1,85% de la renta mundial. A América Latina sólo llega un 11% de aquella suma, y a América del Sur mucho menos: el 1,3% de los 50.000 millones de dólares, nada más (cifras anuales). En tanto que España nutrió sus reservas en 1966 con 1.132 millones de dólares (el 48% de sus ingresos exteriores) e Italia con 1.460 millones u\$s (el 13% de sus ingresos exteriores). En México representan el 8% de sus entradas netas de divisas. En Argentina, en cambio, tenemos saldo negativo.

En todo el mundo, el turismo creció más que el propio intercambio comercial. Las exportaciones mundiales aumentaron el 7,4% entre 1958 y 1966, el turismo en el 11,2% en igual período.

Por lo tanto, cabe despejar el fenómeno turístico de su aparente espontaneidad, así como del nivel artesanal de los servicios puestos a su disposición por las naciones favorecidas. Debe organizárselo, estudiarlo y planificarlo como un sector industrial, y, en el exterior, crear una imagen turística atractiva, que condiga, a su vez, con el adecuado equipamiento interno (gran falla que los expertos adjudican a nuestros centros turísticos tradicionales). Primero, evitaremos así las evasiones internas, que en 1969/70 representaron u\$s 70.000.000 gastados en playas extranjeras -de preferencia Punta del Este- por 655.000 turistas

argentinos. Luego, se procurará invertir en parte las corrientes turísticas mundiales, generalmente volcadas sobre Europa (pero que en la estación opuesta podrían procurar encontrar en playas argentinas análogas satisfacciones que en las costas del Mediterráneo).

Las últimas cifras sobre el turismo en Argentina, revelan un saldo negativo anual de unos uis 40.000.000.- Se anunció a fines de Diciembre de 1969 una ley de promoción de servicios turísticos (mediante la publicitación internacional de una triangulación básica: Mar del Plata-Iguazú-Bariloche), la N° 17.752, que dispone estímulos para inversiones privadas en equipamiento turístico internacional (aplicación de tasas de amortización acelerada, hasta el 31-12-73), y que, como nunca falta el disconforme, es atacada por los hoteleros dedicados al turismo interno, que no advierten que, dentro de las limitadas posibilidades del Gobierno de prescindir de rentas fiscales (amén de la limitada comprensión de algunos funcionarios por evaluar la multiplicación de ingresos futuros que puede surgir del sacrificio de tributos presentes), aquélla ley está inscripta en una estrategia global de ampliación de los recursos en divisas del país, que nada tiene que ver -aunque graviten igualmente sobre el sector de esparcimiento de no-residentes- con el turismo consuetudinario local.

En lo que atañe a nuestra región, la infraestructura turística está amparada por una línea de créditos del Banco de la Provincia de Bs. As., que otorga créditos por el 50% de la inversión en construcción o ampliación de hoteles, a 5 años de plazo, y otros por el 70% del equipamiento de los mismos, a 3 años, todos al 14% anual (tasa usual en créditos industriales en nuestro país).

Además, en la Provincia se puso recientemente en ejecución un denominado "Plan de Equipamiento Turístico", cuyo primer

paso consistió, a fines de Enero de 1970, en la entrega de subsidios por mñ 658.000.000 a diversas comunas, entre las que podemos citar, por corresponder a nuestra región de estudio:

- 1. Gral.Lavalle: mñ 60 millones (por mitades para el camino interbalneario y el muelle de pesca de San Clemente).
A su vez, esta comuna invirtió mñ 106 millones en 1969, en pavimentos y alumbrado (M. de Ajó 37 millones, S.Clemente 36,5 millones, S.Teresita 30,5 millones, G.Lavalle 2 millones). La erogación en pavimentos, naturalmente, duplicó a la de alumbrado.
El plan trienal de obras comprende una inversión de mñ 400 millones (95 en M. de Ajó, 55 en S.Clemente, 90 en S.Teresita, 70 en S.Bernardo y 50 millones mñ en Gral.Lavalle).
- 2.Gral.Madariaga: mñ 76 millones (33 para el muelle de Pinamar, 28 para el espigón de pesca en V.Gesell, 15 para un camping en Pinamar).
- 3. Balcarce: 10 millones mñ para terminación camino y hosteria La Barrosa.
- 4. Gonz.Chaves: 5 millones mñ para compra de un parque de 25 has.
- 5. M. Chiquita: 17,6 millones mñ para un puente sobre arroyo El Cangrejo, etc.
- 6. Loberia: 4,5 millones mñ para refección colonia de Vacaciones y apertura calle en la ribera del Quequén.
- 7. G.Alvarado: 6 millones mñ para baños públicos en Miramar.

8. Ayacucho: 15 millones mfn para centro turístico y educativo.
9. Clavarría: 10 millones mfn para balneario en Parque S. Martín.
10. Necochea; 8,5 millones mfn para camino a grutas y alumbrado sobre el Quequén.
11. T.Arroyos: 5 millones mfn para muro de contención en balneario Claromecó.

No se trata de inversiones fundamentales para el equipamiento regional, pero permiten el "mantenimiento" de sus estructuras.

Podemos calcular el ingreso anual de turistas en las playas del N.E. en unos 500 a 600.000 anuales en jurisdicción de Gral.Lavalle, otro tanto en Gral.Madariaga. A continuación, M. del Plata recoge 2.500.000 a 3.000.000 anuales, Miramar un 10% de esa suma, en tanto que Necochea iguala el conjunto de Madariaga o de Lavalle. Una breve reseña de las principales playas nos proporcionaría las siguientes informaciones acerca de las ciudades balnearias gravitantes en la zona:

1. San Clemente del Tuyú: El primero de la "costa caliente", en jurisdicción de Gral.Lavalle, a 331 km. de Bs.As., con 7.000 habitantes permanentes y unos 350.000 veraneantes por temporada anual estival. Atracción: amplias playas, excelente clima, pesca de la corvina negra. Frecuentada por sectores de menores recursos de la clase media, en su mayoría. Inconvenientes de acceso: 100 km. sin pavimentar luego de salir de la ruta 2, calles de arena en la ciudad, deficiente equipo turístico, particularmente en sanidad y organización de playas.

En invierno se aceleran las construcciones, ya hay unas 5.000 casas.

2. Santa Teresita:

A 340 km. de Bs.Aires, ubicada entre balnearios menores (Las Toninas y Mar del Tuyú), a 20 km. de San Clemente. Pesca y golf. Plano en cuadrícula, casas chatas y espaciadas, 500 hoteles, 5.000 habitantes, tal vez 150.000 turistas por temporada.

3. Mar de Ajó:

Como las anteriores, en Gral.Lavalle. A 357 km. de Bs.Aires. 7000 habitantes, 150.000 turistas por temporada (en todos estos casos, estamos apelando a las cifras que se adjudican los propios interesados, las que, probablemente, sean menores). 70 hoteles y 40 cuadras asfaltadas (privilegio de la antigüedad del asentamiento). Licitado: camino interbalneario con S.Bernardo y La Lucila del Mar (inversión 68,8 millones mfn).

4. Pinamar:

En jurisdicción de Gral.Madariaga. A 400 km. de Bs.Aires, como todos los anteriores y el que le sigue, con grandes dificultades de acceso hasta la ruta 2 (caminos de tierra, estrechos, infranqueables cuando llueve), amén de deficientísima comunicación interbalnearia. En 1943, Pinamar S.A. proyectó una ciudad jardín integral. El equipamiento fue paulatino, y, con el tiempo, el crecimiento urbano modificó un tanto la traza original —que seguía la topografía del terreno, procurando una integración entre hábitat y paisaje—, con suave pendiente hacia la playa de aguas templadas (como en toda la "costa caliente", la vecindad de la Bahía de Samborombón, y la corriente cálida

de Brasil contribuyen a templar el agua que la baña). Hay 1 millón de árboles, producto de una extraordinaria labor forestadora, tendiente a fijar los médanos, iniciada en 1938 por Jorge Bunge. Balneario de cierto carácter "exclusivo", sólo tiene 40 hoteles, 2.500 habitantes permanentes, unos 40.000 veraneantes (clase alta y elevados estratos de clase media).

5. Villa Gesell: También en Mar del Plata, a 400 km. de Bs.As. y 115 km. de M. del Plata. Fundada en 1931 por Carlos I. Gesell, quien procuró fijar un bosque sobre los médanos y dunas. 6.000 habitantes, cada año 600 nuevas construcciones. 270.000 veraneantes anuales; de los que 100.000 constituyen el monto permanente. Se calcula que un 20% son empresarios y un 30% profesionales (Vale decir que también este balneario, como el anterior, reviste condiciones que dificultan un acceso masivo). Sus características renovadoras hicieron el "milagro" de restar cierto cupo de turistas argentinos a Punta del Este. Dispone de 160 hoteles. Un Centro de Observación Oceanográfica, que estudia la fauna marina del litoral.
6. Mar Chiquita: A 33 km. de Mar del Plata. Fruto del saneamiento de 18.000 has. pantanosas en 1962/63. La inversión ya alcanza a unos 400 millones mín. Forestada con eucaliptus. Recién nace, como años ha sus vecinas y antecesoras, recién nombradas.

El gran problema, en toda la zona narrada, consiste en la falta de accesos y la incomunicación interbalnearia. La ruta na-

cional 11: su principal rémora. La pavimentación fue decidida por ley provincial 6438/64: 500 km. desde Avelianeda a Mar del Sud, con un costo de más 10.400 millones (en esa época). Cinco años después, en Setiembre de 1969, se anunció oficialmente la ejecución de los primeros trabajos de pavimentación entre Pinamar y V. Gesell (19 km. a más 288 millones). Poco después (Marzo 1970) se anuncia la licitación para el ensanche de la ruta 74, entre Nadariaga y Las Armas, (67 km. a más 1.500 millones). Entretanto, los días de lluvia provocan atascamientos que, en plena temporada estival, pueden cubrir los accesos a la ruta 2, de autos, ómnibus y camiones inmóviles a lo largo de 10 ó 15 km.

En una convención de entidades turísticas atlánticas, realizada en Abril de 1970 en S. Clemente del Tuyú, el representante oficial afirmó que "el 30/12/69 la Provincia confirmó al COMADE su decisión de proseguir, con los recursos que se le asignen, los estudios de factibilidad de la ruta 11" (¿aún los estudios!?) y que el tramo Gral. Lavalle-Mar de Ajó fue incluido en el plan quinquenal de obras de la provincia 1970/74, previéndose su iniciación en 1971.

7. Mar del Plata: A 404 km. de Bs. Aires, su historia es la del turismo marítimo en la Argentina. En 1956 se instala un saladero en Cabo Corrientes, con el objeto de producir con destino al mercado brasileño, cuya nacionalidad ostentan los capitalistas, dirigidos por José Coelho de Meyrellos. Se fue afincando una población en las cercanías, la de Laguna de los Padres. En 1860, Patricio Peralta Ramos adquiere la mayor parte de las tierras de Coelho, y en 1873 propone al Gobernador de la Provincia, Mariano Acosta, la fundación de Mar del Plata, dispuesta el 10/2/74 por éste.

FIGURA 246: MAR DEL PLATA (perspectiva del núcleo central turístico)

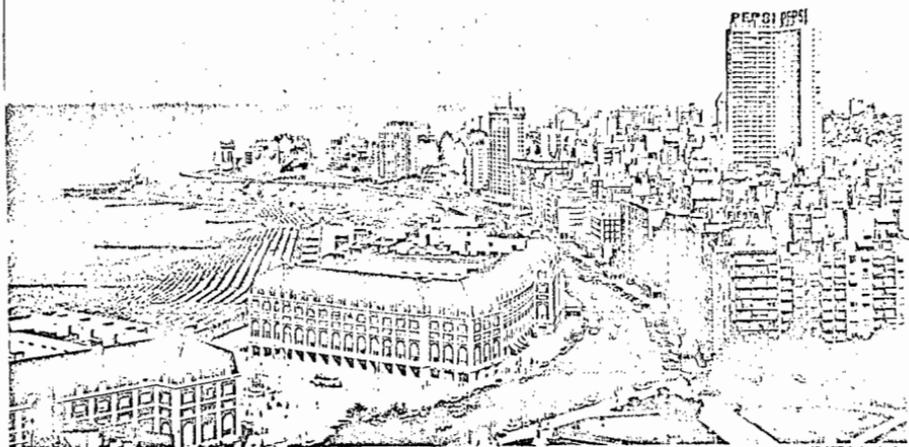
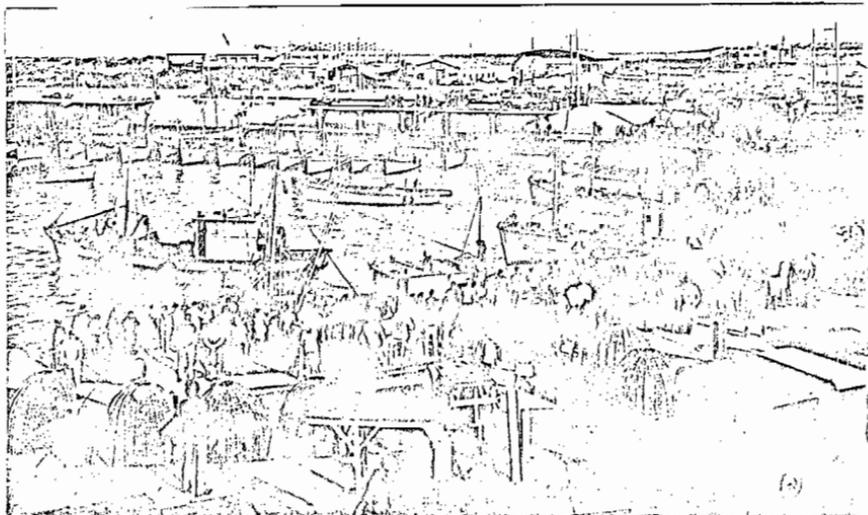


FIGURA 247: MAR DEL PLATA (Puerto y Muelle de Pescadores)



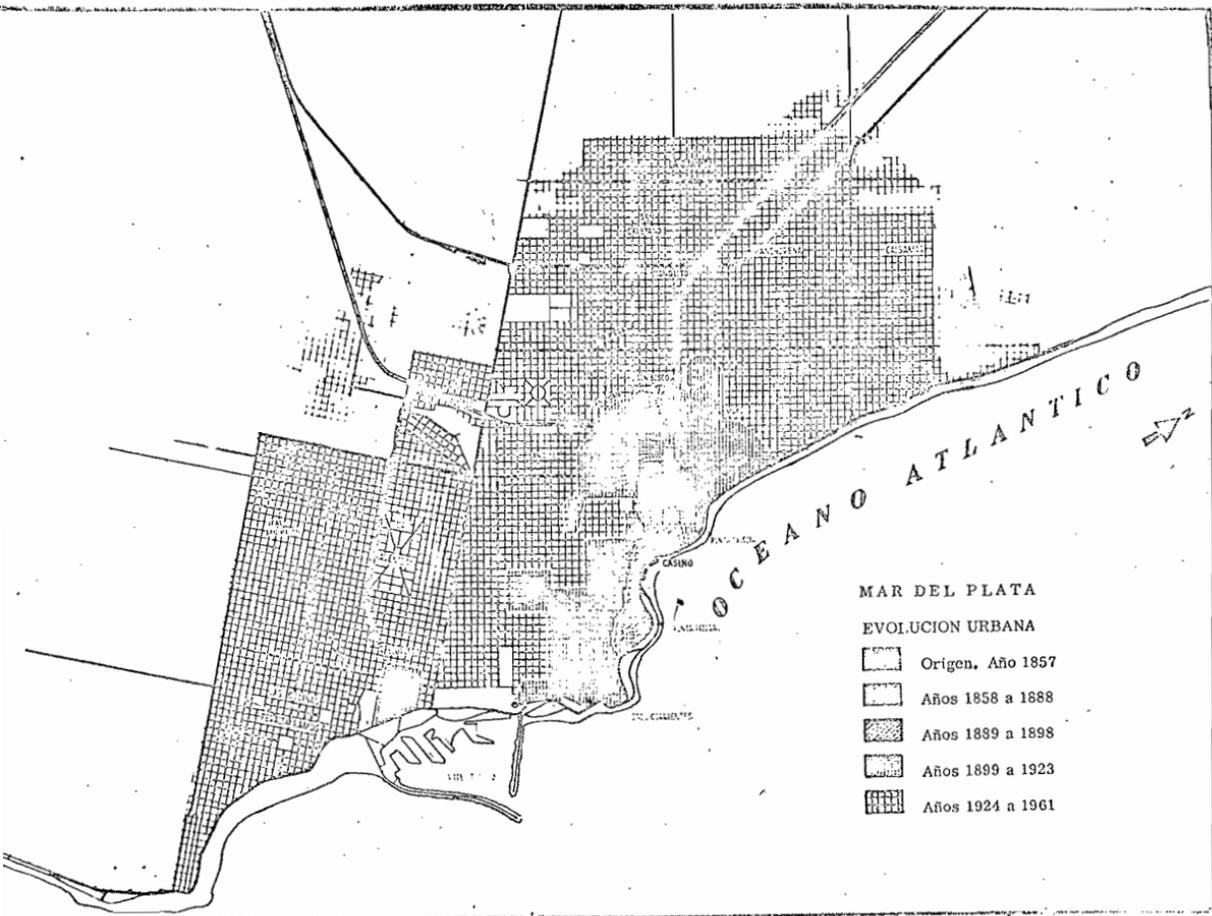
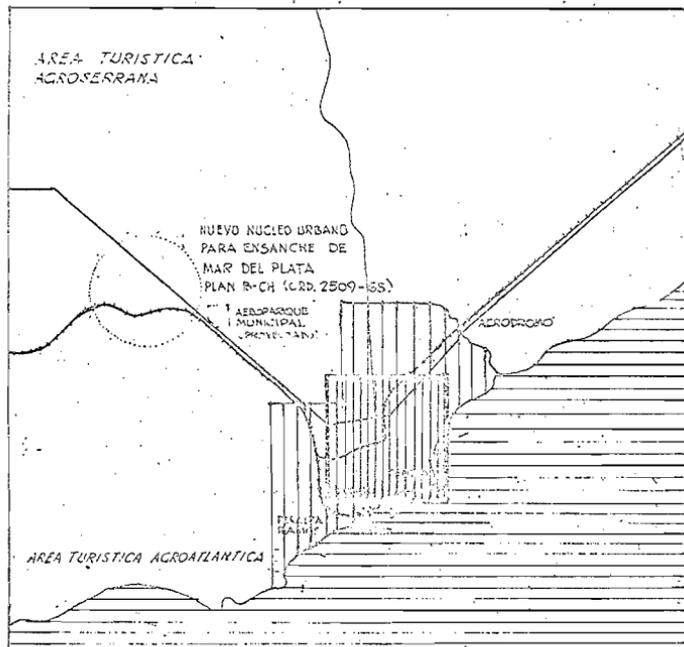


FIGURA 240: PLANO DE MAR DEL PLATA (EN EVOLUCION)
(Fuente: CPT)

FIGURA 249: Mar del Plata, otro caso de distorsión en el crecimiento urbano (fuente: Ingn. Pastor y Bonilla):

EXPANSION DESMESURADA DE AREAS URBANAS
 DEL ESTUDIO DEL DESARROLLO URBANO ARGENTINO E.D.U.R.A. DIRIGIDO POR LOS
 EXPERTOS EN PLANEAMIENTO JOSÉ M.F. PASTOR Y JOSÉ BONILLA



MAR DEL PLATA

500.000 hab.*

* 300 MIL PERMANENTE MAS 200 MIL TURISTICA EN VERANO, 1967

9.000 Ha.

56

area
densidad

5.000 Ha.

100

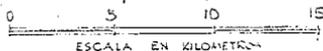
1.400 Km.

2,8

equipo urbano
m. per cápita

500 Km.

1



ESCALA EN KILOMETROS



AREA HABILITADA PARA
 USO URBANO MEDIANTE
 PLANOS DE SUBDIVISION
 APROBADOS POR LA
 MUNICIPALIDAD (EN EL
 EJIDO URBANO SOLAMENTE)

SUPERFICIE DE
 TIERRA URBANA
 NECESARIA Y SUFICIENTE
 PARA LA ACTUAL
 POBLACION DEL AREA
 (PERMANENTE Y TU-
 RISTICA VERANEANTE)



Fue balneario de la clase alta de Bs.As., hasta el advenimiento del turismo masivo, poco más de dos décadas atrás. Constituye un fenómeno urbanístico único en la Argentina. En la última década, más de 3 millones de m². construidos, por valor de 100.000 millones de pesos m/n. Su movimiento comercial anual es de más 30.000 millones (unos 10.000 comercios). 800 hoteles. Casinos: más 200 millones diarios en la temporada. Su recaudación anual decuplica el presupuesto municipal. Ingresos de la ciudad por el turismo veraniego: hay quien los evalúa en más 60.000 millones por temporada.

Sucesión de balnearios desde Camet hasta Alfar, y aún más allá, camino a Miramar, pero la ciudad también resplandece de noche, tanto o más que Buenos Aires. La habitan unas 365 ó 370 ó 375.000 (hay distintas evaluaciones, incluso el COMADE llegó a 405.000, y, no obstante, en las estadísticas oficiales -de la Provincia, por ejemplo- no alcanza los 300.000), y en la temporada 1968/69 se produjeron 3.668.635 arribos turísticos en 554.815 automóviles, 30.310 ómnibus, 2.274 trenes y 1.221 aviones. Aún considerando que algunos viajaron varias veces -los cónyuges en fin de semana-, la cifra neta estaría comprendida entre los 2,5 y 3 millones de personas.

Durante tres cuartas partes del año, 50.000 viviendas están vacías, dos tercios de sus 380 restaurantes cerrados. En cambio, trabajan normalmente sus alrededor de 2.000 establecimientos industriales (la mayoría artesanales), y 22.795 automóviles propios la surcan sin apremios, en tanto que 33.000 alumnos primarios y 9.724 secundarios

darios construyen su futuro mediato. La edificación crece constantemente: 113.786 m². en 1969, y la ciudad ha comenzado a dispersarse hacia sus márgenes, pese al intenso crecimiento vertical de la zona centro-costera. En ésta, problemas de estacionamiento en el verano (los coches requerirían, allí en pleno nudo central, 12 manzanas libres más), congestión de calles y avenidas, falta de luz y agua (la ciudad gasta en verano más de 200.000 l. de agua diarios). Contra tales problemas, la comuna y la Pcia. buscan soluciones: incremento de la capacidad de la central eléctrica 9 de Julio, desagües en avenidas periféricas al centro, incremento de la conexión domiciliaria de gas, pavimento de 308 cuadras en 1969... La congestión crea un deterioro estético (construcción masiva, desorden en las playas). Por otra parte, el equipamiento de las playas más antiguas está obsoleto en gran medida (v.g., en El Torreón y Cabo Corrientes, calles sucias, bocas de tormentas mal tapadas, escaleras a la playa rotas y cubiertas de malezas, canteros descuidados, desperdicios, espigones deteriorados, mal servicios de agua domiciliaria con cañerías rotas, etc.). Hay problemas de erosión en las playas, y derrumbes en los accesos (se está construyendo un nuevo muro de contención de 1.700 m. entre la calle French y la rotonda de Av. Constitución). Los temporales, no poco frecuentes en verano, hallan una ciudad inane, a la que inundan y destrozan en contados minutos.

Se ha resuelto la realización de estudios para la urbanización y mejoramiento de la ruta y los balnearios entre Mar del Plata y Miramar. En lu

gares de reserva, como Laguna de los Padres, vienen efectuándose tareas de remodelación y urbanización. La ciudad procura mantener su hegemonía en las decisiones de los turistas argentinos.

La Dirección de Hidráulica del Ministerio de Obras públicas de la Provincia de Buenos Aires, anunció en Abril 1970 que en el corriente año se invertirán más 500 millones para obras de mejoramiento y defensa de la costa marplatense (La Perla, Bristol, tramo Av. Constitución-French). El 90% de quienes acuden a ella son argentinos, y más del 50% provenientes de Buenos Aires.

CUADRO N° 118

PERMISOS ACORDADOS PARA CONSTRUCCIONES NUEVAS Y AMPLIACIONES POR DESTINO DE LA OBRA SEGUN SUPERFICIE CUBIERTA Y VALOR, y CANTIDAD DE LOCALES, EN EL PARTIDO DE GENERAL PUEYRREDÓN, DURANTE EL AÑO 1968.

N°	Destino de la obra	Cantidad de Permis.	Sup. Cubierta m2.		Valor sup. cubierta mfn.	U n i d a d e s		
			Total	Locales exclusiv.		Departam.	Habitac.	Locales
	T O T A L	2.377	355.923	69.923	3.396.052.812	2.871	11.354	541
1	Vivienda unifamiliar, sin locales	1.479	72.220	-	766.899.927	-	4.210	-
2	Vivienda unifamiliar, con locales	176	30.469	12.891	272.115.960	-	322	171
3	Vivienda multifamiliar, sin locales	355	113.786	-	1.061.096.615	1.610	4.127	-
4	Vivienda multifamiliar, con locales	136	73.682	6.703	659.287.427	1.260	2.305	131
5	Locales p/cualquier destino, sin viv. familiar	187	49.017	49.017	439.964.130	-	-	229
6	Hoteles, pensiones y alojam.	35	13.210	642	163.561.683	1	390	10
7	Otros destinos que no se pueden incluir entre los anter.	8	3.539	-	33.127.070	-	-	-

Fuente: Mar del Plata. Municipalidad del Pdo. de Gral. Pueyrredón. Secretaría de Economía y Hacienda. Dirección del Servicios Estadístico.
 Serie: (E.C.) Estadística de Construcciones.
 Compilación: Dirección del Servicio Estadístico. AÑO 1969.

CUADRO N° 119

CERTIFICADOS FINALES OTORGADOS DE CONSTRUCCIONES NUEVAS Y AMPLIACIONES POR DESTINO DE LA OBRA SEGUN SUPERFICIE CUBIERTA Y VALOR Y CANTIDAD DE LOCALES, EN EL PARTIDO DE GENERAL PUEYRRÉDON, DURANTE EL AÑO 1968

N°	Destino de la obra	Cantidad de Certif.	Sup.Cubierta m2.		Valor sup. cubierta m\$	Unidades		
			Total	Locales exclusiv.		Departam.	Habitac.	Locales
	T O T A L	2.141	230.148	33.239	1.359.172.239	1.731	6.606	272
1	Vivienda unifamiliar, sin locales	1.373	95.793	-	481.943.896	-	3.153	-
2	Vivienda unifamiliar, con locales	151	14.377	8.351	86.706.938	-	183	110
3	Vivienda multifamiliar, sin locales	385	51.750	-	348.219.464	945	1.873	-
4	Vivienda multifamiliar, con locales	109	42.571	7.334	265.087.444	786	1.222	91
5	Locales p/cualquier destino, sin viv. familiar	72	17.352	17.352	100.799.881	-	-	70
6	Hoteles, pensiones y alojamientos	38	6.962	202	64.491.893	-	175	1
7	Otros destinos que no se pueden incluir entre los anteriores	13	1.343	-	11.922.723	-	-	-

Fuente: Mar del Plata, Municipalidad del Partido de Gral. Pueyrredón. Secretaría de Economía y Hacienda. Dirección del Servicio Estadístico.
 Serie: (E.C.) Estadística de Construcciones
 Compilación: Dirección del Servicio Estadístico. Año 1969.

CUADRO N° 120

CUADRO COMPARATIVO DE PASAJEROS INGRESADOS AL PARTIDO DE GENERAL PUEYRRÉDON, EN LAS
TEMPORADAS 1963/64 A 1968/69, COMPRENDIDAS ENTRE EL 1° DE DICIEMBRE AL 30 DE ABRIL? SEGUN
MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS

PERIODO	Total	Autos	Pasajeros	Micros	Pasajeros	Trenes	Pasajeros	Aviones	Pasajeros
1963/64	1.755.814	219.109	840.949	19.704	611.388	907	280.256	603	17.211
1964/65	1.351.009	154.313	491.273	17.217	519.044	668	224.615	498	16.077
1965/66	1.511.220	194.586	750.199	15.929	465.285	724	280.640	480	15.096
1966/67	1.637.789	231.901	913.520	13.770	443.253	769	260.678	552	20.338
1967/68	2.277.093	348.159	1.342.474	16.279	544.465	873	360.360	769	29.794
1968/69	2.297.686	377.498	1.367.408	14.462	470.175	1.124	422.078	736	38.025

Fuente: Policía Casinera de la Pcia. de Buenos Aires (Ruta Nac. N° 2). Ferrocarril Nacional General Roca.
Cías. de aviación.

Compilación: Dirección del Servicio Estadístico. Mayo de 1969.

Mar del Plata. Municipalidad del Pdo. de Gral. Pueyrredón. Secretaría de Economía y Hacienda.

Dirección del Servicio Estadístico.

Serie: (E.V.P.) Estadística de Vehículos y Pasajeros.

7. Miramar: fundada en 1888 por Fortunato de la Plaza, quien loteó terrenos de su propiedad. El Partido de Gral. Alvarado se creó en 1891, sobre la base del pueblo ya existente, de Miramar. El F.C.Sud llegó en 1911. Situada a 45 km. de M. del Plata, representó durante mucho tiempo un remanso de paz frente a la vida fragorosa del verano marplatense. El epíteto de "ciudad de los niños", le valió hasta ahora la adhesión consecuente de familias de clase media y con descendencia de poca edad. No obstante, el incremento del caudal turístico, la congestión edilicia en la zona central-costera, y la tremenda congestión automovilística en las contadas arterias de la pequeñísima ciudad ("ciudad de bolsillo", muy chica, pero casi completamente equipada, pavimentada, plétórica de comercios y lugares de recreo tradicional), para la que su dimensión y estructura ortogonal no están preparadas, parece indicar que se halla próxima a su saturación en punto a admisión de habitantes temporarios (unos 250 a 300.000 ya, para 16 a 20.000 habitantes en el Partido, la mayoría en Miramar, salvo los dedicados a tareas rurales, en otras localidades de la zona, como Stamendi o Mechongué, o en la playa de Mar del Sud). Lo peor es que todos quieren estar cerca del mar...

Tal valor límite podría trascenderse, en la medida en que la ciudad sepa extenderse a lo ancho de la costa (hacia atrás, pasando las vías del ferrocarril, se halla el suburbio (pobre", habitado por quienes ejercen los trabajos menos remunerados en la ciudad balnearia, o bien se emplean en labores rurales en el partido. Hacia adelante está el mar. Quedan los laterales). Más allá del arco de entrada a la ciudad, la zona aneja está dividiéndose en quintas y chalets, algunos de categoría, con una urbanización incipiente. Del otro lado, donde los abruptos acantilados y el

FIGURA 253: Visión panorámica de Miramar:

(congestión edilicia vertical en la costa,
amplios espacios vacíos en derredor)



Vivero Dunicola parecían limitar totalmente la expansión, ha surgido una cuasi-urbanización formada por chalets, y que puede constituir la válvula de dispersión del balneario, siempre aprovechando su principal riqueza: el mar.

La construcción ha constituido importante reservorio para la mano de obra local, y su expansión ha corrido pareja con la de M. del Plata. En 1969: 239 permisos para 52.027 m² (valor mín 471.517.398), o sea 13.372 m² más que en 1968. A 17 km., la playa de Mar del Sud (sin teléfono, ruta de tierra). Del otro lado, a 20 km., ya en jurisdicción de Gral. Pueyrredón, una suerte de satélite de Miramar, los hoteles y baggalows de la SEPAC en Chapadmalal (25.000 veraneantes por temporada).

8. Necochea: Fundada en 1881, algo alejada del mar, orientada más bien hacia la pampa cerealera. El puerto se construyó a 3 km. del centro urbano, y en tierras adyacentes se creó el emplazamiento del balneario "la villa". Tiene 60.000 habitantes permanentes, y 600.000 turistas en la temporada estival. 139 hoteles, 1.300 casas y chalets y 20 edificios de departamentos para los turistas. A 2 km., Puerto Quequén, con 9.000 habitantes, a 7 km. el balneario Costa Bonita.

9. Claromecó: En la desembocadura del Arroyo Claromecó, en Tres Arroyos, a la altura de la ciudad homónima, pero frente al mar. Fundado en 1912. Sólo 18 cuadras pavimentadas. Lejos de Buenos Aires: 550 km. No obstante, más cerca de otro tipo de turistas: los del interior argentino.

Condiciones generales de la zona atlántica respecto del turismo:

a) En toda la zona: 1. Favorables: playas con amplia capacidad de absorción para contingentes

tes incrementados de turistas nacionales y extranjeros, particularmente en el N.E.
Suficiente capacidad hotelera y de viviendas.

2. Desfavorables: escasa infraestructura energética (salvo Mar del Plata y Necochea), casi nula en materia de agua potable y saneamiento ambiental, escasa organización e higiene de los balnearios.

b) En determinadas áreas:

2. Desfavorables: elevado costo del turismo, que perjudica su difusión hacia más amplias capas de población. Incomunicación interbalnearia y falta de accesos pavimentados en playas del N.E.
Falta de adecuada infraestructura de comunicaciones en los balnearios medianos y menores (falta de teléfonos en Miramar, y otras playas).
Deficiente abastecimiento alimentario de Mar del Plata en el verano.

El equipamiento hotelero global de la región surge del siguiente cuadro:

CUADRO N° 121
ESTADÍSTICA DE HOTELES EN LAS ZONAS DECLARADAS
DE TURISMO EN LA PCIA. DE BUENOS AIRES
1967 y 1968

Localidad	Cant. Establec.	Cant. habit.	Cant. Plazas	Con Pen-sión	Sin Pen-sión	Baños Priv.	Baños Comun.
M. del Plata	1.134	25.292	69.020	540	594	14.702	4.965
Necochea	130	3.041	8.922	74	56	2.035	508
Miramar	84	1.551	4.155	24	60	997	230
Tandil	80	1.391	3.803	42	38	507	307
Chascomús	25	404	1.046	13	12	233	76
Carmue	96	1.723	4.067	48	48	420	486
S.de la Ventana	18	279	747	11	7	112	94
Delta	38	453	1.120	38	-	67	185
Luján	28	323	754	-	28	118	95
Mte.Hermoso	26	531	1.312	11	15	337	97
Claromeco	3	97	233	3	-	37	15
Monte	7	91	192	1	6	27	30
Punta Indio	6	60	159	1	4	22	15
Mar de Ajó	65	1.566	4.460	31	34	1.169	239
S.C. del Tuyú	61	1.300	3.488	38	23	880	237
Sta. Teresita	38	134	2.054	18	20	592	99
Villa Gesell	89	1.428	3.550	26	63	1.250	145
Pinamar	40	721	1.754	21	19	550	72
Punta Lara	5	30	90	-	5	9	15
Mar del Tuyú	3	105	271	3	-	54	20
Azul	12	284	611	2	10	129	62
Junín	14	308	600	2	11	135	59
Totales	2.002	41.712	112.408	947	1.053	24.384	8.051

Fuente: Dirección de Turismo de Buenos Aires.

Algunas experiencias extranjeras en materia de Turismo:

Hemos creído conveniente agregar a los párrafos anteriores, alguna mención ilustrativa sobre los esfuerzos que, particularmente, se realizan en países de gran experiencia en materia de captación de turismo internacional, casos de España, Francia e Italia. Por otra parte, el hecho conjuga en forma total con el propósito de nuestro trabajo, pues los expertos de esos países, a través de profundos análisis, han demostrado que:

- a) el desarrollo de una zona turística debe considerarse como un caso particular de la teoría y de la política de Desarrollo Regional.

Dice José González Paz, economista e ingeniero español (de quien, como de otros expertos, internacionales, hemos extractado partes significativas de sus intervenciones en los congresos organizados por el Instituto de Estudios Turísticos, de Madrid, en Tarragona 1964, Torremolinos 1965 y en Islas Canarias 1966):

1. El fenómeno turístico tiene un carácter fundamentalmente geográfico, por lo cual no puede ser contemplado con profundidad, independientemente de su aspecto locacional.
2. El turismo da lugar a una nueva forma de desarrollo económico, donde el crecimiento autónomo del sector servicios induce, a su vez, el crecimiento industrial y el desarrollo agrario (éste puede ser en zonas alejadas, apropiadas, lo cual incrementa el hinterland subsidiario de la urbanización turística).
3. Por lo tanto, el desarrollo turístico en zonas subdesarrolladas debe programarse como parte (esencial) de su desarrollo económico regional.

- b) tanto se analice el problema desde el punto de vista público (desarrollo regional), como del privado (búsqueda

de una rentabilidad acorde con el esfuerzo promocional), las inversiones turísticas deben orientarse hacia aquellas zonas (Elio Galeotti dice "hacia aquellas zonas del litoral", lo que conjuga con nuestro interés presente por el desarrollo turístico de esta zona marítima) con máxima receptividad, que, eventualmente (o evidentemente) requerirían de adecuada dotación de infraestructura para permitir su desarrollo.

José González Paz expresa que un centro turístico apto para ser aprovechado también en forma hebdomadaria, no debe hallarse a demasiada distancia de las grandes aglomeraciones urbanas (en nuestro caso, por ejemplo, San Clemente del Tuyú, de poseer la infraestructura adecuada -ruta 11 - sería más apropiado para tal fin que Mar del Plata). A su vez, Jacinto Ros Bombravella entiende que la dimensión óptima de una urbanización turística se halla no más allá de los 150 a 200.000 habitantes de población receptora, pues, si bien ésta debe ser suficiente para proporcionar servicios a la masa de visitantes, aquél sería el umbral donde comienzan los costos crecientes por habitante, por requerirse distintas y costosas obras de infraestructura, asén de la dificultad de administración, la aparición de congestión, etc. Angelo Mariotti coincide con aquél aserto, y comenta que, si bien las zonas turísticas que poseen particular interés respecto a la urbanística son aquellas que constituyen el núcleo de asentamientos periféricos complementarios de grandes aglomeraciones metropolitanas (recordemos que la experiencia italiana es de grandes ciudades vecinas al mar, por su especial geografía), el Lido de Ostia, por ejemplo, ya no puede ser considerado zona turística, habiendo asumido el carácter de centro residencial adscripto al colosal núcleo metropolitano de Roma,

por su población que supera los 300.000 habitantes (otro elemento para juzgar la actual situación de Mar del Plata, ciudad integral ya por sí misma, que ni atiende debidamente al fenómeno turístico, ni permite, por cierta tendencia vóraz inmanente, el desarrollo de otros centros turísticos más proporcionados a un óptimo idea, que, a la vez, implicarían el desarrollo de regiones contiguas, caso del N.E. de la costa atlántica). Elio Galeotti va más allá, al recomendar expresamente la creación de "microurbanizaciones" de 800 a 2.000 personas, radicadas sobre 7 a 10 has., en puntos accesibles y atractivos del litoral marítimo, establecidas en cierta forma de fajas cuasi-concéntricas: una faja verde a partir del mar, conteniendo los establecimientos balnearios pertinentes; plazuelas con los comercios y edificios públicos requeridos por la urbanización; franja de hoteles, y finalmente franjas de viviendas. Serían instalaciones semi-intensivas, de alcance limitado, que mantendrían el carácter natural del turismo.

El propósito de aprovechar zonas de máxima receptividad, y, al par desarrollar regiones subdesarrolladas, movió a algunos gobiernos europeos a intentar la planificación regional de litorales marítimos que, según sus condiciones y posición relativa anterior al programa de revalorización, mantienen ciertos significativos puntos de contacto con la zona que recomendamos atender primordialmente en nuestro país (dentro de la región que estudiamos en este trabajo).

Así, Francia ha procurado el desarrollo del Languedoc-Roussillon, España el de la Costa del Sol. A continuación, procuraremos brindar una rápida visión de tales programas:

1. España: Según Giuliano Magnoni, las zonas naturales de emplazamientos turísticos en España, son:

- a) Zona I, mediterránea (por geografía y por clima): Gero-
na, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante,
Murcia, Almería, Granada, Málaga, islas Baleares, e in-
corpora también las Islas Canarias, situadas en el Atlán-
tico.
- b) Zona II, del litoral atlántico, de Cádiz a San Sebastián,
sin computar la costa portuguesa.
- c) Zona III, central.

De 1955 a 1962, la zona I pasó del 35% de disponibili-
dad nacional de plazas-cama, al 55%, en tanto la II bajó del 31
al 21% y la III del 44 al 32%. Esto implica que la tendencia de
los turistas ha sido la de concurrir a los balnearios mediterrá-
neos. Una política regional debería procurar, en el caso de satu-
ración de aquéllos, desviar contingentes hacia la costa atlánti-
ca, por ejemplo (caso de provincias de menores recursos, como Ga-
licia, por ejemplo). Pero aún no está saturada la costa mediterrá-
nea, y enseguida veremos qué planes se han desarrollado, en ella
como en la otra. Hay otro problema, no ya geográfico, sino climá-
tico: la estación cálida es la que atrae al turismo, que busca
sol y mar (mar caliente, como el que Argentina puede brindar en
las costas de Gral.Lavalle y Gral.Madariaga), y Agosto registra
el pico del 20% del contingente turístico (con el resto de la
temporada estival, el 60% del total). En la costa mediterránea
española encontramos sucesivamente, las llamadas: Costa Brava
(provincia de Tarragona), Costa Dorada (Levante), Costa de Azahar
y Costa del Sol (provincia de Málaga).

Según cálculos de Doxiadis, en la Costa del Sol se radica
del 3 al 7% del tráfico turístico español (estimado en unos 18
millones de turistas extranjeros y 7 millones de nacionales), lo
que implica que la misma es susceptible aún de desarrollo. La prue-
ba está en el explosivo avance registrado en los últimos años por
Marbella y Torremolinos, en la costa del sol occidental. Junto a
ella, la provincia de Almería, como, del otro lado de Cádiz, la de

Huelva, por insuficiencia de infraestructura vial, esperan aún su turno (vale decir, que aún hay más reservas en las costas mediterráneas españolas, como para dedicar esfuerzos, dentro de sus magras posibilidades financieras, a desarrollar las regiones turísticas del Atlántico, que no poseen la temperatura del mar que los turistas norteamericanos y nórdicos buscan en las anteriores).

Vamos a reseñar sucintamente algunas experiencias significativas en zonas aún casi-virgenes, de gran receptividad. Algunas son promovidas por intereses particulares, lo que conjuga con el gran apoyo que en España se brinda a tales iniciativas, como veremos luego.

a) La Coruña: costa atlántica, provincia de Galicia. A pocos km. de aquella capital, Magnoni daba cuenta en 1965 de un complejo en curso de realización, compuesto por dos grupos de unidades residenciales, distantes entre sí unos 5 km., entre los pequeños pueblos pesqueros de Santa Cruz y Mera (Atalaya de Santa Cruz-Cascaxeira y Morro de Canido), con una superficie global de más de 500.000 m². y una capacidad receptiva de 6/7.000 personas. Inversión 1.200 millones de pesetas. En el primer centro, bloques de apartamentos residenciales; en el otro los hoteles y moteles, amén de chalets unifamiliares. Equipamiento deportivo y recreativo integral.

Así comenzaron también muestras experiencias en Pizamar, en Villa Gessell, en la incipiente Santa Clara del Mar, y otros balnearios atlánticos, y sin el apoyo financiero y fiscal que, como veremos, brinda el Estado Español.

b) Mazarrón, provincia de Murcia, costa mediterránea, al sur de la Costa Brava, cerca de Cartagena. Acondicionamiento de 100.000 m². frente a playa de Los Porcheles, dirigida a clases medias extranjeras (núcleos familiares). Comprende la construcción de dos tramos de carreteras para enlazar la zona marítima a dos autopistas: una nacional, y la que va de Francia

a Gibraltar. Instalaciones deportivas y club náutico. Magnífica playa, donde debe penetrarse 89 km. mar adentro para que las olas cubran la estatura media de una persona. Inversión 400 millones de pesetas.

Lo significativo de esta promoción es que incorpora la realización de infraestructura vial desde su base.

c) San Roque: la más importante de estas realizaciones privadas.

A 12 km. de S. Roque, dentro de su término municipal, cerca del límite entre provincias de Cádiz y Málaga, junto al margen derecho del río Guadiara, en su desembocadura, ocupando 1.300 has. El Ayuntamiento aprobó en 1965 la realización de este complejo, que demandará 25 años (tomemos nota, porque luego volveremos sobre este problema del plazo, cuando tratemos características de las promociones privadas y su rentabilidad), y que prevé una población de 40.000 personas, con la creación de 5.000 puestos de trabajo para la atención de los servicios que demandará aquélla. Ya se realizó la autopista que comunica la playa con la carretera general 340 (Cádiz a Barcelona, pasando por Málaga), con un ancho de 25 metros en dos manos, y una longitud de 3.000 metros; al término de la misma el Club de Golf, piscinas con temperaturas regulables y grandes zonas de estacionamiento. Se comenzaron a erigir bungalows y hoteles, y una pequeña ciudad ("Peña Venecia"^{que}) sobre el Guadiara, controlando el estanque mediante compuertas. Es decir, hay una infraestructura vial y un sistema de alojamientos y recreaciones, previos a la urbanización, requisito para la efectiva instalación de la misma.

d) El 7/3/58 se creó una Comisión Especial para la formulación del Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol, en la provincia de Málaga.

La Costa del Sol puede dividirse en dos tramos, con objetos de análisis, el occidental, de Gibraltar a Málaga, y el oriental desde Málaga al cabo de Gata, más allá de Almería. No obs

tante, los planeadores prefirieron circunscribirse a tramos más reducidos, consecuentes con aspectos geográficos, urbanos y financieros de su programa. Hemos seguido a Juan Gómez y G. de la Suela en el caso de la ordenación y planeamiento comarcal de la costa del sol occidental, y al arq. Gabriel Riesco Fernández en el programa de ordenación de la costa del sol oriental.

En la costa occidental se programó una suerte de "ciudad lineal" de 80 km. entre el borde oriental de Málaga, junto al río Guadalhorco, y la ciudad de Estepona. Comprende cinco términos municipales: Estepona, Marbella, Fuengirola, Mijas y Benalmádena, más una parte del de Málaga. Las ciudades que van continuándose a la vera del Mediterráneo, en forma sucesiva, de noreste a sudoeste, son: Málaga, Torremolinos, Fuengirola, Marbella y Estepona. En la zona, la concurrencia acude, en un 60%, a las playas de Torremolinos, que, no obstante, apenas poseía, a la fecha del plan, un 25% de receptividad dentro de la región, por lo cual se imponía mejorar el acceso y el interés de las otras playas.

Un primer problema lo constituyó el acceso desde el interior de la península hacia las playas, dada la existencia del sistema orográfico de Andalucía: la cordillera Penibética, con alturas importantes en la sierra de Bonda y las sierras Bermeja, Blanca y de Mijas (del otro lado, en la zona oriental de la costa del Sol, se halla la famosa Sierra Nevada). Se ha planeado la realización de túneles en la sierra para facilitar un acceso continuo y sin molestias a la costa.

El Plan comarcal se desarrolló como adición de los planes generales de los municipios comprendidos. Entre los inconvenientes previos se computaban: insuficiencia de rutas costeras, dificultades de abastecimiento de agua (parece ser un problema general en las costas mediterráneas españolas durante el estío), núcleos deficientemente urbanizados, falta de accesos, deficiente infraestructura de saneamiento, falta de instala-

ciones deportivas, etc. En fin, el panorama propio de una zona costera ocupada por pequeños pueblos pesqueros y a la que el turismo ha tardado en descubrir.

La población nativa creció con lentitud (1900: 38.600 habitantes, 1960: 57.000). Emigración. Si bien entre 1951 y la actualidad, cambia el signo, se registra inmigración, y la zona absorbe mano de obra de otras regiones de Andalucía y del norte de África (proceso parecido a nuestro partido de Gral. Lavalle, cuando comienza el auge turístico de sus poblaciones costeras). Cambia la estructura de la población activa, la agricultura pasa a ser, entre 1957 y 1962, del 54 al 16%. El sector terciario representa en 1962 el 41% y hay 15.000 empleos en la construcción.

Se definieron las superficies aptas para asentamientos turísticos en la región, llegándose a 30.000 has., cifra manifiestamente superior a la que pueda proyectarse, aún por varias décadas. Se dimensionó luego la capacidad receptiva de las playas, llegándose al millón de bañistas (hoy son 100.000, de los cuales 60.000 de población permanente). Las posibilidades de agua en la zona, creando los correspondientes aprovechamientos, daría para 1.500.000 de habitantes (la afluencia de turistas en 1963 fue de 200.000, alojados en las 40.000 plazas antes referidas, con un coeficiente de simultaneidad de 0,5). Luego de estos análisis, se definió como meta la instalación de 300.000 plazas turísticas en la zona (para ser ocupadas, con aquél coeficiente, por unos 1.500.000 de turistas, o más, si el período de ocupación —en prin ipio estación estival— se amplía). Reparemos en que la extensión de playas de General Lavalle y General Madariaga supera a la de la costa del sol occidental, y a que sus aguas son similarmente cálidas (y las playas son amplísimas), lo que da la pauta del trayecto desarrollo que podrían experimentar, aplicando planes de ordenamiento y promoción como los españoles (además, están más cerca de la metrópoli nacional, si se pavimentara la ruta

costera, que las playas españolas de Madrid, incluso con el inconveniente del paso por la sierra. La diferencia se halla en que las muestras no pueden ofrecer, a pocos pasos, las distracciones de montaña).

Se definieron como polos turísticos los de Torremolinos, Buengirola, Marbella y Estepona, calculando formarían una unidad lineal costera de unos 100.000 habitantes estables.

- e) En el caso de la costa oriental, se planificó el tramo que va de Málaga hasta Gualchos, al oriente de Motril, comprendiendo trece municipios (seis de Málaga y siete de la provincia de Granada). Se definieron cuatro sectores consecutivos, de oeste a este, constituidos por cuatro centros significativos de atracción turística: 1) Vélez-Málaga (municipios de Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga y Algarrobo), 2) Nerja (Nerja, Frigiliana y Torrox), 3) Almuñécar (Almuñécar, Jefe, Itrabo y Molbizo), 4) Motril (Motril, Salobreña y Gualchos). Salvo los centros costeros, la mayoría de las otras urbanizaciones nombradas son interiores. El programa comprendió la realización de 13 planes generales territoriales de los respectivos municipios, 26 planes generales de núcleos de población, y el plan comarcal, amén de otros siete documentos sectoriales subsidiarios. La zona posee una gran densidad de población (éstas son diferencias importantes con el caso de nuestra región NE de playas atlánticas): 173 hab/km² (la de España es de 60, algunos núcleos de la región, como Algarrobo, poseen mucho más: 350). Inconvenientes infraestructurales (como el ferrocarril, de trocha angosta y pasajes que quiebran la continuidad de centros urbanos) tratan de subsanarse, y la zona presenta la atracción indudable de unir la playa a las distracciones de montaña de la Sierra Nevada (esquí). La zona tiene 80 km. de playa a desarrollar, y se calcula una receptividad, para 1972, de 1.000.000 de turistas (entre extranjeros y nacionales), debiéndose implementar unos 66.500 alojamientos (medidos en plazas-camas). Los centros costeros más notables son: Torre del Mar,

Vélez (25.000 habitantes), Nerja, Almuñécar, Torre Nueva, Gualchos, Casteldeferro. La disponibilidad actual de plazas-camas es de 6.000 solamente. Resulta importante acotar que, poco a poco, la Costa del Sol, como también las Baleares y las Canarias, van absorbiendo turismo invernal, lo que aumenta la rentabilidad de su equipamiento.

El mapa de España que a continuación se grafica, permite apreciar la ubicación de los programas reseñados.

- f) Otros programas de ordenamiento se han desarrollado en la isla de Ibiza (desarrollo urbanístico de Ibiza, San Antonio y Santa Eulalia, creación de una Comisión insular de urbanismo, superación de déficit de vivienda y alojamientos turísticos: planeados para 1980 en 865.000 turistas con estancia promedio de 12 días, camas disponibles 18.000 y necesarias 36.000, revalorización agrícola para impedir filtración en materia de abastecimientos (aquí el multiplicador turístico jugaría entonces a favor de otras regiones), afianzamiento de infraestructura portuaria, etc.), y en las Islas Canarias (115.000 turistas en 1962, y previsión de llegar a 1.127.540 en 1975, 8.418 plazas en 1963 y previsión de 56.377 en 1975, revalorización agrícola, infraestructura vial y portuaria).

2. Francia: El experimento que aquí nos interesa, es el del planeamiento turístico del litoral Languedoc-Roussillon. Su tema fue tratado, en las reuniones ya comentadas del I.E.T. español, por los arquitectos André Hardy y George Candilis, responsables entre otros trabajos de envergadura similar (como el planeamiento de Marsella el primero, por ejemplo), de tal ordenamiento. Refirieron cómo, hacia 1908, Niza era ponderada como "sanatorio", eminentemente para tuberculosos y durante muchos años el acceso turístico fue invernal, de cura y/o descanso, hasta que, promediando la década de los treinta (en 1935 se dictó en Francia la ley de vacaciones pagas), comienza el turismo de masas, atraído por el sol y beneficiado por cambios de estructura a nivel mun-

FIGURA 252: PROMOCION DEL LANGUEDOC-ROUSSILLON COMO ZONA TURIS-
TICA EN FRANCIA:



dial (mayores niveles de ingresos, revolución de los transportes, mayor grado de motorización individual). La Costa Azul presentaba, junto con una infraestructura ya creada, el ornato de construcciones otrora utilizadas por la aristocracia (y el efecto-demostración que tal contigüidad supone para la clase media, ávida de "status"), la cercanía de montañas nevadas donde practicar esquí. Actualmente se halla saturada, entrando en conflicto las dos clases de turismo. En tanto, fué olvidada la costa aldeaña, del oeste, por cuyos senderos pasan anualmente 8 millones de Franceses con rumbo a España. (Constituye geográficamente la continuación de la Costa Brava española). El IV Plan Francés decidió tonificar esta zona descuidada. La costa tiene 180 km. de playas de valor excepcional, de arena fina, cortada de cuando en cuando por colinas que descienden hasta el mar, y por algunos ríos ("graus" característicos del Languedoc), con presencia de numerosos planos de agua (lagos, estanques, pantanos) paralelos al mar (se nos antoja que la zona NF de nuestro litoral atlántico no es muy distinta). Como centro urbano importante existe Montpellier, con características de capital regional (en otra parte de nuestro trabajo hemos señalado su poder de atracción, transcribiendo un mapa de Jean Labasse), y lo acompañan el pintoresco puerto de Sète, las viejas ciudades romanas de Béziers y Narbonne, y Perpignan, más al sur. El gobierno no compró 3.000 has. antes de practicar los estudios (y de que trascendieran sus propósitos, desde luego), luego creó una agencia de planeamiento para establecer el plan de promoción y el programa a plazos corto, medio y largo. La región se dividió, al efecto del estudio, en 5 unidades turísticas, con su ámbito de atracción y su respectivo plan regulador.

El plan de desarrollo turístico concibió la región como una unidad de servicios (vías, puertos, balnearios, hoteles, etc.) paralela a la costa ("ciudad lineal", como en los ordenamientos de la Costa del Sol). Se clasificaron seis elementos

turísticos naturales: lenguas de tierra y arena entre el mar y estanques del interior, con paisaje de laguna; puertos y playas interiores en riberas de grandes estanques; playas situadas al borde de planicies agrícolas; playas al pie de arrecifes rocosos; zonas montañosas próximas al litoral; y los "graus". Se determinaron conjuntos de dimensión económica suficiente, dotándoles de "personalidad" y arquitectura coherentes con las características geográficas y la historia de la región, procurando que el planeamiento beneficiara en forma gradual a diversas subzonas, a fin de permitir una financiación escalonada en el tiempo.

Se definió la noción de "unidad turística" con 750 bañistas por ha., y se zonificó para tres clases de zonas: del mar hasta 20 km. de la costa, entre 20 y 50 km. (1 hora de viaje), más de 50 km. (viajes turísticos de 1 día).

El mapa exhibe la zona objeto de ordenamiento.

3. Italia: Magnoni refirió las experiencias de grupos promotores privados en Cerdeña (Costa Esmeralda, a cargo del Aga Khan Karim y grupos de inversores multimillonarios, que han diseñado y comenzado una urbanización gigante, en 82 playas, con una extensión de 50 km. de costa y más de 3.000 has. de terreno, entre el golfo de Cugnana y Liscia di Vacca, con arquitectura integrada en el paisaje, para acentuar la naturalidad del mismo, calculando una inversión de 15 mil millones de pesetas en 10 años. La Caja del Mediodía y los municipios regionales intervienen, a su vez, dotando de carreteras y acueductos a la urbanización) y en la costa adriática (Lido de las Naciones, a 50 kms. de Ferrara, sobre autopista Venecia-Roma, con capacidad para hospedaje de unas 18.500 personas, dotado de lugares de esparcimiento, fajas de verde, lagos artificiales, el conjunto integrado mediante fajas concéntricas: alrededor de un núcleo matriz, en lugar expectable de la playa, los almacenes y lugares de compra detrás, hoteles y edi

ficios de departamentos a los laterales. Detrás del conjunto las viviendas unifamiliares. Se prevé una densidad de 75 personas por ha., considerada ideal en los proyectos europeos).

Las experiencias narradas muestran que, se trate de planificación por parte de poderes públicos, o bien de esfuerzos de promotores privados con fin lucrativo, la búsqueda de lugares vírgenes de gran receptividad es requisito esencial. Hemos advertido la similitud entre dichas zonas, en los proyectos de mayor aliento (Languedoc, Costa del Sol), y nuestras jóvenes playas de la costa caliente (partidos de Gral. Lavalle, Gral. Madariaga, probablemente parte de Mar Chiquita).

Además, debemos hacer notar un elemento significativo, poco ó nada apreciado en general. En España, como comentó en las reuniones narradas, don José Fernández Alvarez, los antecedentes históricos más significativos de las nuevas urbanizaciones turísticas a las que se dota de promoción fiscal, son los fueros y cartas pueblas medioevales por las que se estimulaba, mediante la concesión de privilegios, a los que poblasen la "marca hispánica", o zona de frontera. Los territorios donde se procura desarrollar el turismo masivo son generalmente zonas descuidadas, sin población, y ubicadas en el borde del país. Por lo tanto, son "zonas de frontera", donde, independientemente del aspecto de revalorización regional, caben justificaciones geopolíticas para que el Estado practique una firme política de promoción (reparese en la extrema facilidad con que un litoral marítimo es accedido, tanto por mercancías extranjeras -tentación de los turistas de clase media y alta en países de menor desarrollo relativo-, como, eventualmente, por una invasión armada, que recibe cómodamente apoyo logístico desde el mar).

Hemos apreciado, por los comentarios anteriores, hasta qué punto interesa que el Estado prohíba la actividad turística. José Ignacio de Arrillaga, cuyo trabajo integral "Sistema de Po

lítica Turística" precedió a las importantes leyes españolas sobre la materia (tal vez las haya inspirado en parte), comentó que recién al comenzar la tercera década de este siglo, los gobiernos (algunos) comienzan a interesarse por el fenómeno turístico, y a brindarle su apoyo. Exhibe como razones para la intervención estatal:

- a) importante fuente de ingresos en divisas
- b) cuantía de capitales y de mano de obra invertidos en el turismo
- c) largo plazo de maduración y precaria rentabilidad de estas inversiones
- d) importantes ingresos fiscales (más aún si se repara en el "multiplicador turístico").
- e) revalorización de regiones deprimidas
- f) crea una imagen del país y permite el afianzamiento de relaciones internacionales.

La Ley de 1963, de centros y zonas de interés turístico nacional, resultó en España factor inestimable de florecimiento de tal actividad, al brindarle la condigna promoción y ayuda estatal (sin dejar de tener en cuenta la importancia del gasto en publicidad en el exterior, que hoy en día se evalúa, sólo para lo que España gasta en EE.UU., en u\$s 1.000.000 anuales). La ley española del 28/12/63, define como centros de interés turístico nacional a "aquellas áreas delimitadas de territorio que, teniendo condiciones especiales para la obtención y retención del turismo, son, previa a su declaración como tales, ordenadas racionalmente en cuanto a urbanización, servicios e instalaciones precisas para su mejor aprovechamiento". Los centros deben poseer una capacidad mínima de 500 plazas en alojamientos turísticos, extensión no inferior a 10 has. y servicios adecuados a su capacidad.

Las zonas, a su vez, deben integrarse con por lo menos dos centros turísticos, siendo su capacidad mínima de alojamiento de 5.000 plazas. El Plan de Desarrollo 1964/67 estableció zo

nas de apoyo turístico, al par que "zonas no auxiliares" (de saturación). El objetivo sectorial es el de creación de 464.000 nuevas plazas (piénsese que, con un factor de simultaneidad de 5, por ejemplo, ello equivale a 2.300.000 turistas más por año), afluencia estimada en 18 millones de turistas extranjeros y 7 nacionales, urbanización de 3.250 has., inversión total de 51.000 millones de pesetas, de las cuales 30.000 millones para hoteles, 12.400 millones para alojamientos privados, 4.000 millones para industrias turísticas complementarias. El Estado colaboraría con un fondo renovable de 1.428 millones de pesetas, de las cuales 600.000.000 irían a hoteles estatales, 603.000.000 a propaganda, 100.000.000 a oficinas de propaganda en el país y en el extranjero, 99.000.000 a formación profesional, 8 millones a planeamiento de zonas y 17 millones a alojamientos extrahoteleros.

Al término del período del plan (1967) se informó sobre la realización efectiva de 120.273 plazas hoteleras (previstas 226.000) y gran cantidad de albergues y paradores estatales, en 50 poblaciones (previstas 238.000 nuevas plazas). La inversión pública en el cuatrienio fué de 821 millones de pesetas, (o sea; esta parte del plan se cumplió en aprox. un 60%). El número de turistas extranjeros arribado en 1967 fué de 17.856.555, se abrieron 4 escuelas de hostelería y 148 oficinas de información en España, y el extranjero. Se aprobaron 36 centros de interés turístico nacional (sup. 10.785 has. 470.000 plazas).

En el país existe el Servicio de Crédito Hotelero, constituido en 1942 con un fondo de 25 millones de pesetas, hoy son 2.000 millones. Brinda el 40% de la inversión en construcciones nuevas, el 30% de las ampliaciones o modernizaciones, el 25% de las instalaciones y muebles. A cinco años, con un interés del 6,5% anual. Los préstamos para el período del plan 1964/67 se estimaban en 15.000 millones de pesetas, dentro de un programa de inversiones de 70.000 millones de pesetas. Además, hay líneas de

crédito para la construcción de inmuebles con destino a extranjeros (para su venta) con un fondo de 1.000 millones de pesetas, créditos de infraestructura urbana en zonas turísticas (Fondo 700 millones de pesetas), créditos para acondicionamiento de alojamientos en el "camino de Santiago" con fondos por 400 millones de pesetas, etc. (este "camino de Santiago" tiene una historia tan interesante que no resistimos su narración, que tomamos del informe del Dr. Ramón Martín Mateo, especialista en derecho administrativo y asistente a las jornadas del I.E.T. Además, implica un antecedente histórico inestimable, que muestra la forma como se cumple, inexorablemente el proceso de urbanización en torno a ejes de circulación. A partir del siglo XI, el sepulcro de Santiago Apóstol en Santiago de Compostela, atrajo un gran contingente de devotos de todos los países, en torno a los cuales, y a cuyos movimientos, se organizó una industria poderosa. A lo largo del camino de Santiago (ruta jacobea), fueron creándose núcleos de población provenientes del asentamiento de peregrinos extranjeros, y de quienes ofrecían a éstos sus servicios, a los que se concedieron fueros especiales: Jaca, Estella, Sangüesa, Puente La Reina, Monreal, Torralba, Pamplona. En el interior, progresaron muchas ciudades situadas al borde del camino de los peregrinos: Arcos, Logroño, Hájera, Santo Domingo, Sabagún, León, Astorga. La ciudad que más se benefició, naturalmente, fué Santiago de Compostela, en la que se construyó un acueducto, se mejoró el puerto, se crearon hospitales, albergues, y lugares de recreación para los peregrinos que, de tal modo, contribuyeron a promover la riqueza de la región). En 1964/67 se procedió a la planificación turística de las Canarias, la Costa del Sol (inc. Gibraltar), Cada-Miño (núcleo central de la Sierra de Guadarrama), Huelva, estaciones invernales.

Otra nación cercana a la nuestra por vínculos históricos y raciales, tanto como geográficos, México, ha desarrollado también una importante experiencia en punto a promoción estatal

del turismo. Este provee el 48% de las divisas del país (1.190 millones u\$s en 1969, como consecuencia del ingreso al país de 2.100.000 turistas, el 87% de los cuales provino de EE.UU.). El fomento del turismo por parte del gobierno se inició hace 41 años, con la creación de una comisión, convertida más adelante en el actual Departamento de Estado de Turismo, con rango ministerial y vinculado directamente a la Presidencia de dicha república. El índice de crecimiento anual del turismo en México, alcanza al 13%, que cuenta también con el concurso -aunque se note menos- de los propios nacionales, siendo su balance sumamente favorable, pese a que se calcula que, anualmente, unos 650.000 mexicanos visitan otras tierras. Dentro del Plan Quinquenal de Desarrollo Turístico, actualmente en ejecución, se instrumentó una empresa paraestatal, denominada Turismo Nacional Popular, presidida por el propio ministro del ramo, y que tiende a movilizar una corriente de turistas nacionales hacia los centros del país, no menor de 5.000.000 de personas anualmente, en su mayoría obreros y estudiantes. El financiamiento está a cargo de 14 entidades federativas encuadradas en dos grandes regiones turísticas. El Estado ha previsto, para 1970, un gasto de 1.142 millones de pesos mexicanos en aeropuertos, carreteras, obras marítimas y otros servicios de infraestructura. Se prevé una inversión de 942 millones de pesos mexicanos por parte de particulares y empresas privadas, para la construcción de hoteles, albergues, campamentos, restaurantes, balnearios, clubes, etc.

La promoción del turismo internacional cuesta a México unos 20 millones de pesos mex. anuales, y se espera que la masa de turistas llegue en 1974 a 3.000.000 de personas.

A su vez, la tarea de los expertos (economistas, urbanistas, sociólogos, políticos, ingenieros, etc.) puede ser sumamente importante, en la labor de investigación y creación de centros turísticos. La labor comienza en el propio análisis de

la región, como refiere Angel Alcaide Inchausti, director del I.E.T., quien señala que el análisis turístico regional comprende tres fases: a) descripción de la región (características geográficas, historia, administración, infraestructura, demografía, producción, análisis input-output intra e interregional), del lado de la oferta; en tanto, del lado de la demanda, cabe investigar países de origen, estratos sociales, capacidad adquisitiva, nivel cultural, motivaciones, requerimientos, época, etc., de los turistas potenciales (los que, pudiendo, aún no vienen. Incluso los que podrían venir en épocas descongestionadas. Estudios en Italia expresan que del 30 al 60% de la población podría viajar en cualquier época, y que de este modo, al acudir fuera de temporada, ahorrarían 40 al 45% de su presupuesto, como refiere Magnoni); b) interpretación de aquéllos datos, de modo de que la interdependencia entre las distintas variables tomadas en cuenta, permita discernir la correlación entre las mismas y sus tendencias; c) programación de las urbanizaciones turísticas. Galeotti coincide con lo expresado en fase a), que para él consiste en un inventario cuantitativo de los recursos turísticos naturales, o sea lo que llama el binomio "mar - sol" (capacidad receptiva de bañistas, superficie y naturaleza geológica del litoral; características urbanísticas, infraestructurales y geoeconómicas del hinterland inmediato) y en el análisis de las características cualitativas del paisaje (geoclimáticas, directamente influyentes sobre las opciones turísticas).

Para González Paz, siendo el desarrollo de zonas turísticas un caso que se inscribe en la praxis del desarrollo regional, debe programarse como parte del mismo. Tal promoción planificada debería precederse de un estudio de circunstancias económicas, culturales e históricas que configuran la zona y determinan sus tendencias; el diagnóstico actual e individualización de los factores activos en el desarrollo de la región; el análisis del potencial y posibilidades de la misma; y recién entonces la metodología aplicable al proyecto de desarrollo turístico. En-

tiende, consecuente con su idea, que recogemos (ver punto a) de este tema), que "el desarrollo turístico de una zona promueve fundamentalmente una transformación profunda de las estructuras regionales, con una maduración de las mismas, al poner en contacto, generalmente, una demanda correspondiente a economías más evolucionadas, con estructuras productivas atrasadas que se ven forzadas así a una transformación".

González Paz integra la metodología apta para el desarrollo de una urbanización turística con los siguientes rubros: a) Plan económico (objetivos, evaluación, etapas de la inversión, reintegros por venta de terrenos, por ejemplo, cuadro de fuentes y usos de fondos), b) carácter del centro (análisis de la demanda, porque influirá las instalaciones, los programas, el tipo de la urbanización), c) investigación de la demanda (de acuerdo a motivaciones y requerimientos, edades y situación socioeconómica de la misma), d) plan urbanístico (expresa que la urbanización turística trata de establecer, no sólo facilidades de alojamiento temporal para turistas, sino que procura crear un "hábitat" completo capaz de atraer de por sí a las corrientes turísticas, "fijándolas" en forma estable, para asegurar la rentabilidad de las inversiones previas. En lo posible, entonces, debe paliarse el aprovechamiento discontinuo propio de tales emplazamientos, con la urbanización óptima en cada renglón), e) servicios personales (núcleo marginal? ó enraizado en la nueva urbe?), f) equipo del centro (infraestructura integral), g) núcleo motris (las primeras instalaciones hoteleras, que promueven el desarrollo ulterior), h) estrategia económica (venta de lotes, con reserva de tierras para aprovechar valorización; concesión de servicios, etc.). El plan debe ser elástico y líquido.

Yendo a la construcción en sí de las urbanizaciones, el economista José Jané Solá recomienda la atención debida a los centros comerciales (así como toda ciudad posee su "downtown" o centro comercial en el casco viejo, y los suburbios de distin

guen por sus "shoppings centers", establecimientos integrales, con grandes facilidades de estacionamiento, las urbanizaciones turísticas se nuclean en torno a formaciones urbanas de carácter comercial, que permitan su abastecimiento fluido). En la investigación inicial, deberá advertirse cuál es la dimensión óptima de tal centro comercial, si el mismo abastecerá a cierto hinterland, a qué distancia se encuentran otros centros cuya atracción raquitice al que se proyecta, etc. Esta investigación se inscribe en la más pura aplicación de las técnicas de Christaller. El propio Jané Solá describe la situación de la costa catalana, en la que el centro principal es Barcelona, siendo su hegemonía dual: sobre un área circunscripta, hacia cualquier emplazamiento urbano allí existente (tanto esté a menos de 5 km., como Hospitalet, Badalona o Cornellá, como a más de 20 (23 km. Mataró), o casi 50 km. (Villafranca, Villanueva, Calella), y sobre un área de mercado mayor, donde otras ciudades intermedias a su vez, ejercen su vigencia (Gerona, a unos 100 km., con jerarquía sobre emplazamientos distantes entre 30 y 50 km., como San Peliú, Palafrugell, Lloret del Mar, Palamós y Figueras. La mayor distancia media se explica por la menor urbanización y dimensión poblacional de la zona. Del otro lado, al sur, Tarragona, Reus y la más alejada Tortosa, que compiten por el área de mercado del golfo de San Jorge).

Jané Solá también refiere un caso inverso, el de una urbanización sin centro comercial, la de la primera estación de esquí, La Molina, sin una calle que haga de eje comercial, con chalets desperdigados que obligan al languidecimiento de micro-centros incommunicados y sin fuerza.

El standard español (ley de centros y zonas) es del mercado de autoservicio y otros servicios menores (peluquería v.g.) para 1 centro de 500 habitantes. El standard sueco dispone 3 a 5 establecimientos para un área compuesta por 3 a 6.000 habitantes. Esencialmente, el centro debe basarse en es-

tablecimientos de abasto alimenticio (el turista gasta en España del 30 al 40% de su presupuesto en alimentos). Este dato tiene importancia, por lo pronto para no confundir turismo con hotelería. En España el turista gasta por alojamiento un 20 al 25% de su presupuesto (y sólo el 15% es hotelería), en alimentación 32 al 38% (el 30 al 40% que refería Jané Colá, para González Paz es 32 al 38%, no hay gran diferencia), en transportes el 5 al 10%, en distracciones 10 al 12%, en compras diversas 20 al 25%. En México se calcula 20% en hoteles, 23,3% en tiendas y almacenes, 20,5% en restaurantes, alimentos y bebidas, 18,5% en transportes internos en el país (aparentemente, por turismo a mayores distancias), el 3,3% en taxis y autos de alquiler, 8,5% en espectáculos y recreaciones, 9,9% en compras varias.

La presencia más o menos prolongada de los contingentes turísticos y las necesidades de los organismos públicos y privados de producción de servicios a quéllos, gravitan en pro del aumento y mantenimiento de una importante dotación infraestructural y de servicios públicos, en cada urbanización turística. El problema de formación de capital social fijo también acompaña al de la conformación de la misma en punto a capacidad de alojamiento. Por otra parte, de su existencia depende la efectiva obtención, por parte de los organismos empresarios de prestación de servicios, y venta de bienes, de economías externas que estimulen la concertación de precios que no disuadan a los turistas de acceder a la zona en lo sucesivo. La situación generalmente deficitaria de los municipios (refiere Ros Hombravella, por lo visto el panorama español no se diferencia del argentino en esta materia), obliga a pensar, como solución, en el aporte nacional para la erección de tal capital social fijo, y, además, en la necesidad de responsabilizar con tributos adecuados a los particulares que se benefician de las plusvalías del terreno. Además de la lógica valorización del suelo urbano, en las zo-

nas turísticas influye la particular industria local a acentuar tal plusvalía. En general, la misma favorece, bien a los especuladores inmobiliarios, bien a quienes se radican permanentemente (es decir, para un goce efectivo durante la temporada turística propiamente dicha) en la localidad. Martín Mateo está de acuerdo con adoptar criterios usuales en Holanda, en países nórdicos (en la propia Francia, en el Languedoc), esto es, en que la urbanización turística se emplace en terrenos fiscales. A su vez, otros autores recomiendan estimular la radicación permanente de los adquirentes de fincas o departamentos, pues aseguran una cuota de ingreso estable a la comunidad turística. (en España, como hemos visto, hay créditos para erigir alojamientos que se vendan a turistas extranjeros).

Otra solución puede ser el desarrollo de urbanizaciones turísticas por parte de corporaciones locales, privadas o incluso mixtas (como es Francia. González Paz cita el caso de L'Alpe d'Huez, en L'Isere, que se beneficia anualmente en 11 millones de francos, de los que el 20% implican mayor percepción fiscal, y el resto va a las arcas de la población local que abastece de servicios a los turistas. Por esto, y porque el desarrollo de una región turística es parte de una economía de desarrollo regional integral, González Paz insiste en que la promoción de la misma tiene carácter social, interesa a toda la comunidad, y en su seno, las elites dirigentes deben preocuparse de crear firme adhesión al programa por parte de la población local). En España existen créditos a las corporaciones locales, a través del Banco de Crédito Local. A su vez, Magnoni recomienda la instalación de poderosos antes internacionales privados, de carácter integral, que suministren servicios de hotelería, transporte, urbanización, información, etc., y cuyos holdings, en cierta medida, podrían emitir su "propia moneda", especie de cartas de crédito válidas en cualquier parte del área cubierta. Claro que esto se presta más bien al turismo mediterráneo, por la gran variedad que el

mismo ofrece, en punto a paisajes y costumbres, en una extensión relativamente corta.

Finalmente, podemos informarnos acerca de algunos esfuerzos de aplicación de técnicas cuantitativas para la investigación del fenómeno turístico, particularmente en el campo de la econometría. Considerado el turismo como industria (según Jané Solá es una economía de consumo y una industria de servicios), pueden aplicársele, como Antonio Pulido San Román preconiza, las técnicas econométricas usuales, caso, por ejemplo, de un modelo primario:

$$N_t = a + bP_t + c L_t + d N_{t-1}$$

donde N_t = nº de turistas en el año incógnita, P_t = nivel de precios en el mismo, L_t = gastos de publicidad para el mismo, N_{t-1} = cantidad de turistas en el año anterior. Los parámetros a, b, c, d, varían regional y cronológicamente. También recomienda la aplicación del "multiplicador turístico" (relación entre el volumen de gastos de los turistas y su repercusión sobre niveles de renta regional, que precipitan el incremento en sectores eslabonados), los modelos gravitatorios (el número de turistas que visitan una zona es función de la distancia hacia ella, medida en coste de desplazamiento, el que incluye comodidad, velocidad y coste monetario, y de la población de la zona de origen), la función de producción en la industria hotelera, que proporciona capital y brazos (aplica una función de Cobb-Douglas: $Y_t = aZ_{1t}^b Z_{2t}^c$, donde Y_t es la producción hotelera, Z_{1t} es el capital empleado y Z_{2t} el volumen de trabajo aplicado a la explotación).

Angelo Mariotti proporciona, a su vez, fórmulas matemáticas para evaluar el grado de atracción turística de una población. Como la fórmula cuantitativa de Troisi:

$$\frac{t_a}{t_p}$$

que es el índice de preferencia de turistas arribados a A, en relación a la masa total P de turismo.

$$\text{El índice de atracción de Benini: } n = \frac{E-P}{N-P}$$

donde E=turistas llegados a la localidad que interesa, N=total de turistas en la región considerada, P=punto de indiferencia (cantidad de turistas sobre cantidad de localizaciones). Cuanto más alto el coeficiente, mayor la preferencia por la localidad E.

$$\text{El índice de Hunziker, más elaborado: } n = \frac{L \cdot 100}{B \cdot T}$$

donde L=número de permutaciones; B= número de camas; T=días de estancia.

RECURSOS PESQUEROS Y SU INDUSTRIALIZACION

El mar argentino inmensamente rico en especies icticolas posee una de las más importantes plataformas continentales del mundo. La meseta continental argentina se extiende frente a las costas de la Provincia de Buenos Aires y de la Patagonia y su área se calcula en más de 900.000 km².

No obstante, la distancia del mercado hace que la pesca se concentre casi exclusivamente en Mar del Plata y Buenos Aires, a fin de proveer al principal centro consumidor, la Capital.

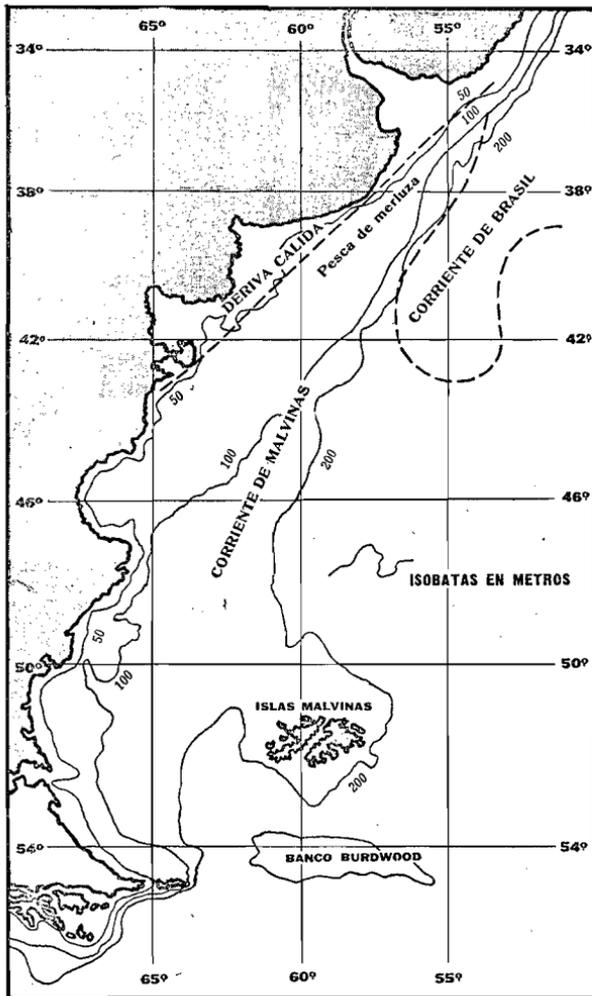
La variedad de especies comerciales que se encuentran en sus aguas, hace incomprendible el escaso desarrollo registrado en la industria pesquera, motivado en especial por el reducido consumo ya que, pese a contar con una flota costera inadecuada y con una flota de altura en general no actualizada en adelantos tecnológicos, su capacidad de producción es mayor que el consumo, creando incertidumbre en su explotación.

Naciones con costas mucho más reducidas, Perú por ejemplo, se hallan a la vanguardia mundial en ese sentido, según puede apreciarse en el Cuadro N°128, del que también se desprende que la producción pesquera argentina correspondiente al año 1967 registra un nivel ligeramente inferior al del año 1966, originado por un receso de todas las actividades derivadas de la pesca y que según informa la Dirección General de Pesca y Conservación de la Fauna, responde a diversas motivaciones relacionadas todas ellas con la demanda de los productos pesqueros.

El consumo de los productos de la pesca fue siempre muy reducido en nuestro país, habiendo sido para el año 1967 de 3,100 kilogramos por habitante, que es el más bajo registrado en los últimos años.

En el rubro correspondiente al consumo de pescado fresco es donde se anota la mayor disminución, registrándose un aumento del consumo en el renglón referente a conservas y salazón;

FIGURA 253: LA RIQUISIMA PLATAFORMA SUBMARINA ARGENTINA:



aunque puede señalarse que parte de esa menor demanda se origina en la tendencia del consumidor hacia la adquisición de productos enfriados o congelados ya preparados, como el filet, por la facilidad que ofrece para la preparación de comidas.

De acuerdo con la información producida por la Dirección General de Pesca y Conservación de la Fauna, las especies más solicitadas en el mercado, el atún, corvina, abadejo, bonito, lenguado, anchova, anchoíta, merluza, etc., se encuentran en su mayor volumen entre los paralelos 35 y 47 y dentro de esa zona la mayor cantidad aparece entre los paralelos 35 y 42, es decir frente a Mar del Plata, General Lavalle, Necocheas, Bahía Blanca, San Antonio y Puerto Madryn, donde se ejerce la mayor parte de esa actividad.

El pescado se consume fresco, envasado y salado. El primer proceso comprende un proceso que comienza en la descarga en puerto, el cambio de cajón y la reposición de hielo y la carga en camiones isotérmicos para el transporte, al gran centro consumidor: la Capital, hacia donde se dirige la mayor cantidad de pescado obtenido en la zona.

La explotación ictícola tiene un enemigo: el tiempo. El pescado es uno de los productos más perecederos. Por ello, el uso de elementos inadecuados no permite un rendimiento aceptable en esta actividad.

La falta de cámaras frigoríficas en los principales centros de consumo del interior hace que el pescado no sea un alimento común en la dieta argentina. Esta falta de plantas adecuadas para la conservación en fresco incide sobre el sistema de distribución, totalmente deficiente, agravado además por la falta de transporte adecuado.

Otro elemento que incide en el bajo consumo, es el precio, que se ve aumentado por estos factores negativos. La diferencia en el precio que media entre el pescado y la carne roja

no alienta al consumidor, tradicionalmente reticente al pescado.

Una adecuada promoción publicitaria, conjuntamente con medidas globales que tiendan a disminuir precios, harían que el consumidor se vuelque hacia el pescado que, al ofrecerse en forma atractiva y ventajosa podría mejorar su posición en el consumo interno.

La mayor parte del pescado producido se extrae del mar y el resto de aguas dulces, es decir, de nuestros ríos, lagunas y embalse, tal como surge de las cifras del Cuadro N°129.

La pesca marítima se efectúa mediante dos tipos de embarcaciones: las que se dedican a la pesca costera y aquellas dedicadas a la pesca de altura (en ésta se utilizan embarcaciones sayahes, se sale a mar abierto, las expediciones suelen durar varios días y la extensión del área recorrida supera los movimientos eventuales de los cardámenes).

En el cuadro N°130, se consigna la evolución relativa a cada uno de estos sectores, en el período 1962/1968.

El puerto principal en lo referente a pesca marítima es el de Mar del Plata, con el 90,8% de la producción total, siguiéndole en orden de importancia Quequén con el 6,4%, correspondiendo a los demás puertos el 2,8% restante.

Esto revela una deficiencia en el sistema, ya que a todo lo largo de la costa de Buenos Aires y Chubut, que es la zona de mayor abundancia y variedad ictícola, sólo funciona un puerto de cabal importancia económica, como es el de Mar del Plata.

La pesca costera se efectúa con embarcaciones que tienen asiento en Mar del Plata (donde se descarga más del 80% de la producción total) Secochea, Bahía Blanca, Puerto Madryn y Rawson.

Las embarcaciones utilizadas son las denominadas "lag

chas" y "barquitos", que sumaban en 1968 304 unidades, de las cuales 213 amarraban en Mar del Plata (47 de "media altura" y 176 costeras) 40 en Quequén (13 y 27), 5 de "media altura" en Rawson y 36 costeras en Ing. White.

Estas embarcaciones si bien han aumentado en los últimos años su poder de captura, presentan deficiencias en cuanto a sus condiciones de navegabilidad y de seguridad ya que muchas de ellas datan de los primeros años de este siglo (al 31/12/68 se encontraban en construcción en astilleros argentinos 35 nuevas embarcaciones, con capacidad p/ 36.480 cajones).

La pesca de altura se realiza casi totalmente con los pesqueros denominados "arrastreros" que en su gran parte tienen su base de operaciones, en Mar del Plata. También la de media altura es arrastrera. Hay pocos barcos de pesca combinada (arrastrere-cerco) y sólo 17,4% de la flota pesquera total) y sólo 4 atuneros de alta mar.

La flota de altura durante 1968 operó con 64 unidades, cuya eslora varía entre 20 y 46. En su mayoría se trata de embarcaciones con casco de acero cuya capacidad total de bodega representa en la actualidad unos 70.000.- cajones de 45 kg. de pescado por cajón.

Las embarcaciones incorporadas ultimamente a la flota de altura cuentan con importantes adelantos técnicos en sus equipos. La demanda, en los últimos años, favoreció el desarrollo de la pesca de altura, cuyo capital invertido excede en más del 200% al valor del equipamiento de la flota costera. /Toda la flota de altura se radica en Mar del Plata.

Tripulan la flota pesquera 2444 marinos (cifras 1968); 2031 en M. del Plata (782 de altura, 319 de media y 930 costera), 184 en Quequén (64 de media y 120 costera), 206 en B. Blanca y 23 en Rawson. El valor total de las embarcaciones se evaluó en 1968 en msn. 357,3 millones = U\$8 1.021.000 (U\$8 329.200 las de altura y U\$8 334.500 las de media altura).

La industrialización del pescado incluye todas las fases a que es sometida la materia prima para obtener productos y subproductos diversos, utilizables o no en la alimentación humana.

Una gran porción de los desperdicios que quedan luego de practicarse la limpieza del pescado (cabeza, vísceras, etc.) que antes se tiraban y que representan entre uno y dos tercios de su peso, se aplican a la producción de harinas de pescado para la alimentación de animales, o en aceite con fines alimenticios o industriales. Del hígado se extraen vitaminas y aceites vitamínicos; de la cabeza, de las espinas, de la piel, de las aletas y de la cola se hace gelatina; la piel de los crustáceos se muele para obtener alimento para aves; etc.

La industrialización de la pesca comprende en la Argentina las siguientes industrias:

- a) conservas de pescado y mariscos;
- b) salazón y secado de pescado;
- c) pescados y mariscos enfriados y congelados;
- d) harina y aceite de pescado;
- e) algas marinas.

a) Conservas de pescados y mariscos:

La mayoría de los establecimientos se encuentran ubicados en Mar del Plata, que es el mayor centro productor de conservas, el resto se distribuye en Necochea, Bahía Blanca y Puerto Madryn.

El número de establecimientos inscriptos en la Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería alcanza a 191, de los cuales 49 son fábricas de conservas de pescado y mariscos, 37 frigoríficos y plantas fileteadoras, 63 saladeros y secaderos, 13 locales transvasadores y fraccionadores, 12 fábricas de harina de pescado, de las 12 fábricas de harina de pescado de río y 5 depósitos.

El total de la producción de conserva de pescado alcanzó para el año 1968 la cantidad de 13.560.807 toneladas métricas.

En el año 1967 la producción de conservas arrojó las cifras más bajas de los últimos años, esa disminución se debió fundamentalmente a la existencia de remanentes sin vender de conservas elaboradas en la cosecha anterior, circunstancia que provocó la restricción de los programas de producción.

Por el contrario, la elaboración de conservas de mariscos en ese año alcanzó mayor volumen que el año anterior, notándose aumentos en la producción de las preparadas en base a centolla, calamares, cholgas, vieyras y pulpos.

El total general producido durante 1968 registró un ligero aumento.

Es de hacer notar el progreso alcanzado en la fabricación de conservas, los establecimientos dedicados a esta actividad, cuentan con equipos modernos que les permiten obtener excelentes conservas, comparables a las mejores importadas.

La producción alcanzada abastece con normalidad la demanda del mercado interno y además proporciona un saldo para su negociación en el mercado exterior.

Es digno de hacer notar la cantidad y el valor de las exportaciones registradas en los últimos años, circunstancia importante para el desarrollo de la industria pesquera.

CUADRO 122

Conservas de pescados y mariscos
(toneladas métricas)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
<u>Producción total:</u>	7.587,0	13.263,5	14.098,3	17.882,6	15.489,0	9.668,2	13.560,8
<u>Pescados:</u>	7.115,7	12.850,3	13.585,1	16.909,6	14.870,8	8.984,1	12.657,7
<u>Mariscos:</u>	431,3	413,2	513,2	892,9	618,1	684,1	903,1

b) Salazón y secado de pescado:

En la elaboración de productos pesqueros mediante salazón y secado, la producción fue en el último año de 3.025.070 ton. métricas; estas formas de producción, si bien son tradicionales, tienen poca importancia a pesar de que existen especies aptas para ser utilizadas como materia prima, tales como la anchoíta para preparar en salmuera, el abadejo, el salmón de mar y otras especies.

En este rubro se destaca la preparación de anchoíta en salmuera que alcanzó en 1968 a 1.959.396 tn. métricas, especie con la que se elaboraron también 145.697 ton. métricas de filetes de anchoítas en aceite.

La elaboración de pescado salado y seco, tipo bacalao, fue ligeramente superior a la del año anterior, incidiendo por su volumen los productos preparados a base de bacalao importado, salmón de mar, tiburones varios y abadejo.

CUADRO 123

Salazón de pescados
(ton. métricas)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
<u>Produc.</u>							
<u>Total:</u>	1.835,4	2.796,3	3.734,4	2.922,8	2.577,3	2.285,1	3.025,1

c) Pescados y mariscos enfriados y congelados:

En lo que respecta a la industria de elaboración de pescados y mariscos enfriados y congelados, es donde más se advierte la reducción en el consumo, como consecuencia de la demanda limitada del mercado interno donde el gusto del consumidor se inclina hacia las carnes rojas y las dificultades para la colocación del mismo en el exterior.

En el cuadro siguiente puede verse la evolución que registra la producción de pescado fresco, congelado y enfriado en los últimos siete años.

CUADRO 124

Enfriado y congelado

(ton.métricas)

	<u>1962</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>
<u>Produc. total:</u>	7.206,2	14.852,4	25.086,6	27.356,0
<u>Enfriado:</u>	5.273,4	8.751,8	17.180,3	19.220,0
<u>Congelado:</u>	1.932,8	6.100,6	7.888,3	8.136,0
		<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>
<u>Producción total:</u>		19.198,1	20.746,0	23.544,6
<u>Enfriado:</u>		14.201,3	16.442,2	17.932,9
<u>Congelado:</u>		4.996,8	4.303,8	5.611,7

d) Harina y aceite de pescado:

Esta rama industrial tuvo un desarrollo en los últimos años que la ubica en un lugar de singular importancia dentro de la actividad pesquera. El crecimiento industrial comienza a raíz de las buenas perspectivas que ofrecía esta actividad frente a la creciente demanda en el orden local y a las halagüeñas condiciones del mercado internacional.

La harina de pescado es un componente que prácticamente no puede reemplazarse en los distintos alimentos balanceados, indispensables en la cría de aves y cerdos.

La producción de harina de pescado alcanzó la cifra de 18.643,2 toneladas métricas en el año 1968.

La demanda del producto ha registrado diversos altibajos en el transcurso del año, tanto en el orden interno como en

el mercado de exportación, circunstancia desfavorable para el desarrollo de esta actividad.

Mar del Plata sigue siendo el centro de esta actividad, registrándose allí la mayor producción.

Las cifras de producción obtenidas ponen en evidencia que esta industria utilizó en el año 1968 alrededor del 50% del potencial de que dispone, al no poder colocar su producción en el orden interno dado que la industria avícola se vio afectada en su producción y en cuanto al mercado exterior las ventas no pudieron concretarse por la baja que registraron las cotizaciones internacionales.

El aceite producido, destinado en su mayor proporción para usos industriales (entra en la composición de productos como el jabón, curtientes, pinturas, linóleos, etc.), es absorbido en gran parte por la industria nacional, manteniéndose activo el mercado para la exportación de los saldos disponibles.

CUADRO 125

Harina y aceite de pescado

(ton. métricas)

	<u>1962</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>
<u>Producción</u>				
<u>Harina:</u>	4.521,0	8.055,3	11.851,7	15.786,8
<u>Aceite:</u>	725,1	1.135,8	1.484,6	1.641,3
		<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>
<u>Producción:</u>				
<u>Harina:</u>		22.067,4	24.516,9	18.643,2
<u>Aceite:</u>		1.922,5	2.625,2	1.859,1

e) Algas marinas:

La explotación comercial de las algas marinas es otra de las actividades que logró expansión en los últimos años, destinándose gran parte de su producción a la exportación como materia deshidratada. No obstante, cabe hacer notar que su industrialización en nuestro medio ha tomado incremento, destacándose que la elaboración de agar agar, que se realiza en Gaimán (Chubut) es de gran trascendencia para el abastecimiento de las necesidades internas del país.

CUADRO 126
Algas Marinas
(tn.métricas)

	1962	1963	1964	1965
<u>Algas</u> <u>extraídas</u> (peso escu- rrido):	1.848,1	1.749,2	1.955,9	3.769,6
		1966	1967	1968
		5.987,2	6.362,6	4.904,5

Importación y exportación:

El comercio exterior de los productos de la pesca se ha caracterizado por predominar en valor el monto de las importaciones sobre las exportaciones, aunque éstas últimas, en especial a partir de 1963, han aumentado en cantidad en los últimos años, registrándose alzas principalmente en los rubros harina y aceite de pescado, así como en las ventas de algas marinas.

Esta circunstancia debe destacarse de manera especial dada la trascendencia que se asigna a ese mercado para la expansión de la industria pesquera.

En el rubro importaciones ocupa principal lugar las compras de pescados y mariscos frescos, particularmente bonito congelado, siguiendo luego en importancia la introducción de harina de pescado.

En el cuadro siguiente puede apreciarse la evolución del comercio exterior argentino de los productos de la pesca.

CUADRO 127

EXPORTACION			
AÑO	Ton. métricas	Mill. de mín.	Miles de US
1962	3.552,9	70,1	560,0
1963	8.918,4	217,2	1.530,4
1964	4.585,0	110,0	786,8
1965	9.260,1	266,6	1.840,7
1966	13.210,1	594,6	2.796,1
1967	17.196,5	1.293,7	4.053,9
1968	10.975,0	865,2	2.472,0

IMPORTACION			
	Ton. métricas	Mill. de mín.	Miles de US
1962	2.559,2	108,2	860,7
1963	2.366,7	115,9	891,5
1964	4.745,9	235,2	1.622,2
1965	20.012,3	772,7	4.281,6
1966	10.607,8	709,8	3.513,7
1967	4.422,4	700,1	2.214,8
1968	11.486,0	1.366,9	3.905,0

CUADRO N° 128

Pesca Mundial

(Miles de Ton. métricas)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Perú	6.957,5	6.899,0	9.116,5	7.461,9	8.789,0	10.110,2	10.300
Japón	6.866,9	6.698,5	6.350,7	6.907,7	9.077,4	7.814,0	
China Continental (1)	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	
E.U.S.S.	3.616,5	3.977,2	4.475,8	5.099,9	2.514,6	5.777,2	
Chile	638,6	761,9	1.160,9	708,5	1.383,5	1.052,9	
India	973,7	1.046,3	1.320,0	1.331,3	1.367,6	1.400,4	
España	1.107,5	1.125,3	1.203,5	1.341,5	1.357,4	1.430,6	
Canadá	1.123,5	1.197,6	1.211,0	1.262,3	1.348,8	1.289,8	
Islandia	832,6	784,5	972,7	1.199,0	1.240,3	896,3	
Unión Sudafricana	1.061,1	1.170,8	1.255,2	1.342,4	1.182,2	1.644,4	
Reino Unido	944,3	960,9	974,3	1.047,3	1.066,6	1.026,1	
Dinamarca	928,6	984,9	1.010,2	985,5	1.016,2	1.247,7	
Indonesia (3)	947,0	936,2	s/d	955,4	1.001,4	s/d	
Francia	744,3	742,3	780,4	767,6	804,8	820,0	
Filipinas	505,3	565,6	623,5	685,7	726,0	769,2	
Tailandia	339,7	418,7	577,0	615,1	708,1	849,4	
Corea del Sur	469,2	529,6	599,5	640,4	701,1	749,1	
Rep. Fed. Alemana	632,7	647,2	624,3	632,7	657,3	661,5	
Corea del Norte (3)	s/d	s/d	s/d	500,0	600,0	s/d	
Portugal	525,6	539,7	603,7	553,6	501,6	s/d	
China Nacionalista	327,0	350,7	376,7	381,7	425,3	458,1	
Pakistán	330,5	345,0	360,6	379,0	412,0	417,0	
Viet-Nam del Sur	255,0	378,6	397,0	375,0	380,5	s/d	
Brasil	379,4	411,4	330,8	373,2	s/d	s/d	
Birmania	360,0	360,0	360,0	360,0	360,0	s/d	

C U A D R O N° 128 (Cont.)

Países Bajos	321,9	361,0	387,8	377,0	353,1	314,6	
Polonia	179,6	226,7	264,3	297,5	334,9	338,9	
Italia	257,0	272,0	298,3	323,5	334,1	337,3	
Suecia	292,6	340,2	372,1	364,6	314,4	338,3	
Marruecos	171,4	184,1	199,6	214,9	303,4	258,0	
Malasia	s/d	230,8	241,1	253,3	295,6	367,1	
Viet-Nam del Norte (2)	288,7	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	
México	218,6	243,0	249,0	256,4	285,6	350,3	
Angola (3)	269,3	239,7	355,8	256,7	s/d	292,1	
<u>ARGENTINA</u>	101,4	130,5	168,5	205,0	250,8	240,9	211,9
Alemania Oriental (3)	150,1	189,4	224,9	230,9	s/d	s/d	
Cambodia	145,8	157,5	164,6	165,8	163,3	s/d	
Senegal	133,4	120,7	121,4	131,4	159,2	173,7	
Tarqufa (3)	60,6	130,7	121,7	135,7	s/d	s/d	
Grecia (3)	110,0	115,0	117,0	124,0	s/d	s/d	
Venezuela	94,9	97,3	110,5	119,3	116,8	107,3	
Ceylan	83,9	92,6	101,6	94,3	106,4	115,6	
Rep. Arabe Unida (3)	118,0	128,0	115,0	94,0	s/d	s/d	
Tanganika	60,2	74,0	s/d	92,9	92,0	118,4	
Australia	s/d	70,8	76,6	79,6	88,7	92,0	
Congo	81,6	69,5	75,0	81,0	84,0	93,2	
Uganda	64,5	69,9	70,5	76,3	83,3	88,4	
Hong Kong	70,8	75,1	76,3	81,8	83,2	s/d	
Otros	5.127,5	1.996,0	2.050,0	2.217,1	2.228,1		
<u>TOTAL MUNDIAL</u>	<u>46.400,0</u>	<u>48.200,0</u>	<u>52.500,0</u>	<u>53.300,0</u>	<u>56.800,0</u>	<u>60.500,0</u>	

(1) Se considera la última producción conocida: 5.800,0

(2) " " " " " " : 288,7

(3) " " " " " "

FUENTE: DIRECCION GENERAL DE PESCA Y CONSERVACION DE LA FAUNA.

CUADRO 129

Producción y valor de la Pesca en la Rep. Arg.

AÑOS	Pesca de Agua Dulce	Pesca Marítima	Algas Marinas	Totales	Valor mín. (mill. de \$)
1962	10.112,6	82.213,6	8.999,8	101.326,0	827,5
1963	11.988,3	110.320,0	8.255,5	130.563,8	1.193,5
1964	14.762,6	143.587,5	10.191,5	168.541,6	1.999,2
1965	13.029,7	172.107,2	19.907,4	205.044,3	2.586,9
1966	10.091,2	211.066,3	29.668,0	250.825,5	3.517,6
1967	13.114,2	195.060,2	32.760,6	240.935,0	4.210,7
1968	11.116,7	187.051,7	24.843,2	223.011,6	4.852,1 (1)

(1) Debe agregarse mín. 7.925 millones (harina y aceite de pescado, etc.), con lo que el valor total de productos pesqueros en 1968 ascendió a mín. 12.777 millones.

FUENTE: DIRECCION DE PESCA.

CUADRO 130

Producción de la Pesca Marítima

(Ton. métricas)

	1962	1963	1964	1965
Pesca de Altura M. del Plata	40.940,1 (34.658)	57.280,8 (52.181)	75.796,7 (72.619)	102.171,6 (98.696)
Pesca costera M. del Plata Quequén	41.213,5 (30.982) (6.914,3)	53.039,2 (40.741) (8.212,6)	67.790,8 (56.254) (7.110)	69.935,6 (59.324) (6.758,7)
TOTAL	82.213,6	110.320,0	143.587,5	172.107,2
			1966	1967
				1968
Pesca de Altura M. del Plata		135.740,3	122.848,2	99.642,6
Pesca Costera M. del Plata Quequén		75.326,0	72.212,0	87.409,1
TOTAL		211.066,3	195.060,2	187.051,7

FUENTES: DIRECCION DE PESCA
CEUR.

CUADRO N° 131

Consumo de Productos Pasqueros por Habitante

en la Rep. Arg. (1)

(Kilogramos)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
a) Consumo Fresco:	45.939.268	42.572.549	52.479.917	49.585.729	54.664.024	42.702.345	39.809.325
Consumo Aparente p/habitante	2,120	1,963	2,383	2,218	2,409	1,748	1,703
Consumo real (2)	1,270	1,178	1,430	1,331	1,449	1,112	1,022
b) Congelado y							
Enfriado :							
Importado	6.661.867	12.082.506	24.314.103	23.325.272	16.603.784	17.649.000	17.536.972
Consumo real p/habitante	0,349	0,600	1,147	1,075	0,785	0,822	0,856
c) Conservas y salazón:	9.403.666	15.926.865	17.770.043	20.744.511	18.041.571	11.885.347	16.371.610
Importado	471.526	553.622	491.337	654.691	228.044	321.521	608.993
Consumo Real	0,457	0,760	0,829	0,957	0,805	0,530	0,726
TOTAL CONSUMIDO:	63.345.955	72.077.440	96.002.532	95.017.440	90.739.020	73.843.006	76.813.785
Consumo Aparente p/habitante	2,935	3,323	4,360	4,251	3,999	3,100	3,286
Consumo Real	2,076	2,538	3,406	3,363	3,035	2,464	2,604

(1) 1962, 21.584,4; 1963, 21.688,0; 1964, 22.019,0; 1965, 22.352,0; 1966, 22.691,0; 1967, 23.031,0; 1968, 23.368,0; miles de habitantes.

(2) Parte comestible calculada en un 60% de su peso.

FUENTES: D.G. de P. C. de la F.

CUADRO N° 132Producción Nacional de Harina de Pescado

-Toneladas -

AÑO	Especies	Pescado	TOTAL
	de río	de mar	
1962	1.273,9	3.248,0	4.521,9
1963	1.418,9	6.636,4	8.055,3
1964	1.251,7	10.600,0	11.851,7
1965	1.070,3	14.716,5	15.786,8
1966	785,2	21.282,2	22.067,4
1967	946,1	23.570,8	24.516,9
1968	887,7	17.755,5	18.643,2 (1)

(1) Perú 1.470.000 ton.; Noruega 421.800, Japón 361.300, etc.

- - - - -

RECURSOS PESQUEROS Y SU INDUSTRIALIZACIÓN

Hasta aquí lo meramente "fotográfico", vale decir, la reseña de los recursos pesqueros explotados en nuestro país. Procedamos ahora con afán prospectivo: la situación actual es conveniente? puede modificarse? cuál es el futuro de la pesca, a nivel nacional y mundial?

En nuestro país se desdeña el pescado (como también se ha olvidado siempre al mar, de espaldas al cual se desarrolló nuestro devenir político). Sobre el particular, Hennig y Korbolt, enciclopedistas de la geopolítica, recuerdan la cita de la "Canción del Lestino" de Hölderlin: "La riqueza, pues, comienza en el mar". El mar es, para ellos, la mejor frontera política, un medio insustituible de promoción de la actividad de intercambio con otras tierras, un móvil de desarrollo ("este impulso -el de llegar al mar y montar sus puertos, para un país que pugna por crecer - suele presentarse con fuerza de idea fija"), puesto que el tráfico es un "creador de estados", o, frecuentemente, incluso un "conservador" de su supervivencia política. En definitiva, en esta circunstancia geográfica se inscribe el delicado problema de la "situación geovial" de un país,

conjunto de condiciones que lo vinculan o no a las grandes corrientes del tránsito internacional de personas y bienes. Parece ser que nuestro país padece de dos rémoras: la suavidad de sus costas, que no permite la instalación de puertos con la exuberancia de, por ejemplo, las costas nórdicas, u otras sembradas de accidentes y bordeadas de islas; la otra es su situación geográfica "a trasmano" de las grandes rutas habituales. No hace mucho trascendió la posible realización de conversaciones entre los pocos pero grandes países del hemisferio austral: Argentina, Brasil, Chile, Sudáfrica, Australia. No por desmentida deja de ser una idea interesante: por razones de defensa política, como de mejoramiento comercial y económico, esta cadena de países puede buscar en alguna forma de asociación la solución a la tradicional conformación de fuerzas mundiales que inclina la política y la economía hacia el predominio de los países septentrionales... En 1963 consumíamos 3,4 kg. de pescado por habitante, la cifra creció en 1964 a 4,3 para volver a caer en 1965 a 3,5 kg. por habitante, contra 70,5 kg. de carne vacuna, 5,3 kg. de carne ovina y 7,7 kg. de carne porcina consumidos por cada habitante en el año. El proceso regresivo se acentúa: la tasa de 1966 fue 3,1 kg. y de 1967 2,5 kg. por habitante! Así, el consumo de la extracción pesquera es de sólo un 25% fresco, destinándose el resto a la industria (harina, aceite, etc.). El Ing. García Cabrejas atribuye el reducido consumo a las pocas bocas de expendio (1 por cada 9.900 habitantes, según cifras del COMADE), aunque el problema parece ser bastante más complejo que sólo eso.

No obstante, el pescado es un alimento sumamente nutritivo, y bastante completo en su dotación de ingredientes vitales (vitamina A, fósforo, calcio, proteínas (18%), yodo, vitamina D, hierro) y es magro en grasas. Hace pocos años, una investigación gubernamental realizada en EE.UU., proponía subvenir a la solución del déficit alimentario mundial mediante un concentrado de harina de pescado, inodoro e insípido, con un 80% de proteínas.

Alrededor del 12% de las proteínas animales consumidas en el mundo provienen de la pesca, cuyo volumen ha ido aumentando rápidamente desde 1943, duplicándose prácticamente cada 10 a 12 años hasta alcanzar en 1968 un monto calculado en 64 millones de ton., previéndose 70 millones en 1970 (FAO) y 100 millones de ton. para 1985, siendo el tope potencial mundial de 140 millones de ton. anuales, en cuanto a demanda de segura cobertura (R.W. Harrison, "Financial Times", citado por la revista *POLSO*, de Es.As., 1-7-69). El científico nipón Nobuhiko Hanamura calcula la demanda para 1970 en 130 millones de ton.

CUADRO N° 133

Producción mundial pesquera en 1968

(millones de ton.)

Total mundial	64
Africa	4,1
América del Norte	4,5
América del Sur	13,1 (Perú 10,3)
Asia (sin URSS)	24,2
Europa (sin URSS)	11,9
Oceania	0,2
URSS	6,0

Del potencial mundial, superior a las cifras de Harrison y Hanamura, los estudios mundiales adjudican a la Argentina importante participación. Nuestra plataforma submarina o mar territorial, de 960.000 km²., con un ancho de 450 km. en la boca del R. de la Plata, 200 km. frente a Mar del Plata, 560 frente a Río Negro y hasta 900 km. en Santa Cruz, a la altura de Puerto Coyle, posee una posibilidad anual de captura del orden de los 3 a 6 millones de ton. (En 1901 Laevastu estimó 2 millones de ton. anuales, en 1962 G. Roseek 3 a 5 millones, en 1963 Richardson 3 a 3,5 y el Dr. Tomás Marini 5.000.000 ton. La FAO calcula 4 millones para 1980), en cuyo cuántum interviene el beneficio de las dos corrientes: cálida y fría, que transcurren en nuestro mar epicontinental. Teniendo semejantes posibilidades, Argentina sólo aprovecha una ínfima parte, menor a las 300.000 ton. anuales, si bien ésta no es la cifra total de capturas en nuestra

plataforma: el mundo la aprovecha, por conducto de la desembozada piratería de flotas extranjeras (rusas, alemanas, nórdicas, cubanas, etc.) que operan a sus anchas en nuestra pradera submarina, extrayendo anualmente no menos de 1.000.000 ton. de peces.

Tienen derecho a tal usufructo? Contra la pretensión de los países generalmente usurpadores de mares ajenos (EE.UU. y URSS pretenden que se limite el mar territorial a 12 millas, o sea aproximadamente 18 km. de la costa), los países más pequeños, cuya riqueza así se arrebatada, reivindican una posesión de 200 millas (Perú, Chile, Ecuador, Uruguay, nuestro país, ratificaron en 1969 este criterio). En la Argentina, la ley 18.502 dispuso jurisdicción provincial hasta 3 millas, y nacional hasta 200). En marzo 1970, Brasil se adhirió a esta determinación. Una reciente conferencia entre EE.UU. y las naciones latinoamericanas del Pacífico Sur, organizada por aquél para disuadir tales iniciativas, no alcanzó los resultados esperados, y el desacuerdo subsiste. El debate trasciende también hacia la reserva pacífica y a nivel mundial de los fondos marinos, fuente de importantísimas investigaciones oceanográficas.

Volviendo a nuestra afirmación anterior acerca de la riqueza de la plataforma submarina argentina, el Dr. Marini informó que estudios realizados por investigadores rusos, alemanes y japoneses evalúan la capacidad pesquera de la misma en 3 millones de ton. anuales de arrastre, y otras 3 millones de ton. de especies pelágicas: anchoítas, sardinias, caballas, bonitos. El valor de dicha extracción superaría los u\$s 1.000 millones anuales. Recientemente, el viaje del buque de investigación oceanográfica "Capitán Gámpa", corroboró las extraordinarias posibilidades apuntadas.

Hace poco tiempo, se informó sobre estudios realizados por el Servicio Geológico del Departamento del Interior de EE.UU. que elaboró una serie de mapas relativos a las riquezas minerales submarinas del mundo (En EE.UU. las grandes empresas públicas y privadas orientadas en la última década a la investigación

espacial, han comenzado a poner más énfasis ahora en la investigación oceanográfica). Aquellos estudios, presentados en la ONU ante la Comisión sobre utilización pacífica del fondo del mar, han determinado que la plataforma submarina argentina es sumamente rica en fosforita, el fósforo de cal natural, empleado como abono en la agricultura, y en otros recursos minerales salinos (cada litro de agua de mar contiene 35 gramos de sales de cloro, sodio, magnesio, azufre, calcio, potasio, bromo, carbono, estroncio, boro, fósforo, yodo, etc., y cada m3. de agua de mar contiene 0,006 miligramos de oro). Esta riqueza se une a las más comúnmente conocidas, como el plancton (enriquecido por las materias que arrastran nuestros ríos al desembocar en el Atlántico), las algas (producción mundial actual 600.000 ton., gran reserva de proteínas para el futuro, se trataron en una planta piloto algas de nuestro mar epicontinental, obteniéndose 17,5 ton. por acre de sustancia orgánica, al 50% de proteínas, la especie es la denominada *macrocystis pyrifera*), la pesca.... En 1966 el buque alemán "Walter Herwig" investigó el Atlántico Sur. El técnico Ulrich Schmidt informó que en sus pescas experimentales de arrastre, el buque obtuvo 42 ton. de merluza por hora, en tanto en el Mar del Norte no se llega a media ton. por hora. El Instituto de Biología Marina de Mar del Plata informó en 1969 que se calculó (Dra. Juana Ciechemski) que sólo entre el 15 de Octubre y el 15 de Noviembre de cada año, mes de mayor reproducción, se encuentran frente a las costas de la Pcia. de Bs. Aires 8.500.000 ton. de anchoíta (pesca actual: 32.000 ton. anuales!).

Además, la riqueza en petróleo puede ser fabulosa. Existen varias cuencas sedimentarias de la llanura costera sumergida: las del Salado, Bahía Blanca, S. Jorge, Magallanes, Extrapatagónica, Burdwood, y se calcula un sedimento de 2.000.000 km3.: potencial suficiente para abastecer la demanda mundial de petróleo por un quinquenio.

Frente a semejante panoramas, vienen reclamándose medi-

das oficiales de estímulo a la extracción e industrialización pesquera, desde hace muchos años. En 1965, una serie de publicaciones de "Clarín", comentaba el caso de Perú: en 1938 una captura de 20.000 ton., en 1958: 2.000.000 ton. (hoy pasa de 10 millones!) Logrado con 1.500 barcos de pesca de anchovetas, con 33.000 personas ocupadas (el impulso pesquero es, además, palanca de desarrollo urbano: Puerto Chimbote incrementa su población de 5.000 a 100.000 habitantes en pocos años). Se fundaron 93 astilleros (o sea, también se creó una industria naval), que produjeron a Perú en 1968 unos 233 millones de u\$s de exportaciones, en 1.172 barcos, con 23.000 tripulantes.

Dicha publicación recomendaba para la Argentina (1968: 368 barcos, 2444 marinos, 211.895 ton. de pesca exiguas exportaciones e incluso se producen importaciones de pescado) una pesca anual de 900.000 ton. (posible perfectamente, en 1968 los barcos extranjeros recolectaron en nuestro mar 1.000.000 ton.), con 300 barcos de altura (hoy son sólo 64), con 3.300 tripulantes y 10.000 hombres en tierra (plantas industrializadoras). Recomendaba también que los barcos fueran construídos en astilleros argentinos.

Vale decir, que, en virtud de sus eslabonamientos con otras, la actividad pesquera puede proporcionar al país: alimentos, divisas, independencia en materia de fletes, tecnología industrial dedicada a actividades estratégicas... Necesidad obliga, y el lanzamiento del proceso acumulativo descripto no debería demorarse más.

No sólo se trata de comparaciones entre el esfuerzo desplegado por Perú y el propio. También hay que advertir las ventajas comparativas, que parecen jugar a nuestro favor: el 97% de la captura peruana está constituida por anchovetas, que sólo sirven para harina y aceite, e incluso hacen falta 5 a 6 ton. para conformar 1 de harina. En la Argentina, la merluza, que además es comestible (como otras variedades de nuestro mar), proporciona 320 kg. de filet por tonelada, y los otros 680 kg. son

aptos para harina y aceite.

En 1965 el CONADE presentó un Plan de Promoción Pesquera. Proponía pasar de las 122.300 ton. de 1963 a 500.000 ton. en 1969, mediante incrementos graduales y consecutivos de aproximadamente el 25% anual. Requeriría inversiones por us.1.523.000, más otros mín. 2.635.000.000 (de 1965), para embarcaciones, equipamiento industrial, camiones frigoríficos y frigoríficos de pescado. Se destinaría aproximadamente el 25% a consumo fresco, el 20% a conserva y el resto a harina y aceite. La mitad de la cifra (250.000 ton. anuales) iría a exportaciones.

A fines de 1967 se sancionó la Ley de Pesca, N° 17.500, que reservó hasta 12 millas para exclusiva actuación de buques argentinos, y dividió el ámbito de aplicación en dos zonas, al sur y al norte del río Colorado, estableciendo estímulos impositivos y crediticios diferenciales. Estos últimos no llegaron a aplicarse aún, y la ley languidece. (la ley libera durante 4 años de derechos aduaneros, la importación de maquinarias, equipos, elementos e instrumental destinados a la pesca y su industrialización, que no se fabriquen en el país; respecto de buques completos, las empresas instaladas al sur del río Colorado podrán importar durante ocho años, tres barcos por cada uno que adquieran construido en el país, en tanto las localizadas al norte de aquél tendrán un privilegio menor dos barcos por uno, y sólo lo por cinco años).

Los estudios oficiales que sirvieron de base a esta ley, determinaron que harían falta 250 nuevos barcos si se deseaba incrementar la extracción a 564.000 ton. para 1970, y 319 nuevos barcos si se requiere un tope de captura de 829.000 ton. En cifras: 100 barcos nuevos necesitan, si se los produce en el país, 1.500 obreros durante 1 año cada uno para fabricarlos, dando trabajo luego a 15.000 personas anualmente, entre marinos y personal de fábricas en tierra (además, una gran flota pesquera es otro atributo de soberanía...).

La ley, que aún no comenzó realmente a producir frutos, despertó recelos y protestas, según sean los sectores interesados. Por ejemplo, los astilleros argentinos destacan la negatividad del permiso amplio de importación (en proporción de 2 a 1 y aún de 3 a 1) de buques. En otro caso, el permiso para operar buques extranjeros más allá de las 12 millas parece un contrasentido si hemos dispuesto que nuestra soberanía alcanza a 200. Es decir, "autorizar" implica el ejercicio de tal soberanía, pero, por otro lado, sabemos que su intromisión acarreará la pérdida de importantes cardúmenes, que nosotros deberíamos pescar...

Complementando la ley de pesca, la Marina de Guerra proyecta crear dos centros o polos de desarrollo pesquero: Mar del Plata y un puerto patagónico. Además, el Gobierno Nacional, considerando que, en lo atinente al mercado interno, el monopolio comercial traba la fluidez de la extracción y encarece los precios de venta, creará en M. del Plata un Mercado de Concentración Pesquera, al que seguirán otros en Bs.As. y otros centros importantes de consumo. El P.E. desea llegar a 1.000.000 de ton. de pesca en 1975, pues sus prospecciones anuncian la posibilidad de un consumo local por 575.000 ton. en 1971 (115.000 ton. fresco), en tanto el resto de aquella suma podría exportarse.

Paralelamente, se proyectó crear una Secretaría de Estado de Intereses Marítimos, que bien podría intervenir en problemas cruciales como el de la renovación de la flota mercante (sólo un 20% del porte en condiciones operables modernas), la reactivación de los astilleros argentinos (trabajando al 15% de su capacidad), el incremento de la pesca y la expansión de la flota pesquera, el mejoramiento portuario, etc. El proyecto quedó paralizado, y en 1960 se creó una Secretaría de Recursos Hídricos, la que, si bien posee un ámbito de atingencia muy importante, en razón de despreocuparse lógicamente de aquellos problemas, no pudo compensar la expectativa mencionada. El proyecto referido nutrió posteriormente a otro más modesto: una Comisión

Nacional de Intereses Marítimos, dependiente del Ministerio de Economía.

Poco a poco se despierta en la Argentina el interés por estos problemas. En el Seminario sobre Desarrollo Pesquero realizado en 1968 en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, organizado por la Fundación Argentina de Estudios Marítimos, se expresó que un conjunto de medidas a corto plazo para desarrollar el sector, debería integrarse con las siguientes:

- 1) asegurar la competitividad de nuestras ofertas en el mercado externo;
- 2) créditos de fomento para modernización de la flota, y con solidarizar deudas de los armadores.
- 3) créditos para la industria y la comercialización pesquera;
- 4) reducción de costos operativos, mediante reducción en el precio de combustibles y seguros oficiales;
- 5) diversificación de la producción (instrucción del personal, información, tecnología);
- 6) mercados pesqueros fluidos (subastas de viva voz);
- 7) control de calidad;
- 8) regulación oficial permanente;
- 9) investigación tecnológica.

El punto 6) figura en los actuales planes del Gobierno, además de la campaña del buque oceanográfico "Capitán Cánepa" (341 días y 50.800 millas de navegación durante 1 y medio años) y el punto 9) está bien representado por la labor del Instituto de Biología Marina de Mar del Plata. En cambio, sigue notándose la falta de créditos. En 1966, cuando la veda vacuna y la demanda externa en alza, favorecían las perspectivas del sector pesquero, se restringieron los créditos en plena expansión de las inversiones, quedando los armadores con gruesas deudas debidas a equipamientos en curso, y aún no han salido de tal marasmo provocado.

El Proyecto de Desarrollo Pesquero (FAO/ONU), en Mar del Plata), preconizó en 1969:

- 1) investigación de la riqueza marítima argentina (ya dijimos que el inst. de Biología Marina de Mar del Plata está abocado a ello).
- 2) acentuar el estudio y la captura de especies pelágicas para desarrollar industrias harinera y conservera, con destino a la exportación (se calcula que nuestro mercado interno consumiría 30.000 ton. de harina y 80.000 ton. de pescado fresco, o sea aprox. 200.000 ton. de extracción, razón para insistir en el estímulo a la exportación. Estas cifras son actuales, y están bastante lejos de las proyecciones del Gobierno, antes especificadas para 1971).
- 3) desarrollar la industria de la reducción (para alimentos balanceados, con un gran mercado potencial en Brasil, por ejemplo). Paradojal: la flota está parada en un 50%, pero se importa harina de pescado de Perú para abastecer fábricas de alimentos balanceados en la Argentina.
- 4) gran esfuerzo para desarrollar el mercado interno (Australia y N. Zelandia triplicanb nuestro consumo de pescado, pese a que también tienen un alto índice de consumo de carne roja). Para ello, se recomienda la instalación de líneas de frío, y la extensión de tales servicios al interior en forma masiva (instalación de frigoríficos regionales, cámaras frigoríficas en centros de consumo, flotas de camiones frigoríficos).
- 5) promoción de las exportaciones. Los productos del mar deben ser favorecidos por la aplicación del régimen de reintegros a las exportaciones no tradicionales, del 12% FOB. Respecto de tal promoción, se acota: Los mercados mundiales "están a punto"; España tiene 14 millones de turistas, y, o manda sus buques a nuestras costas a pescar, o nos compra el producto congelado. Aquí se hace sentir también la falta de flotes nacionales (marina mercante). Brasil se interesa por pescado fresco (merluza, corvina, pescadilla), filet de merluza congelado; EE.UU. requiere fish-block, besugo, pescadilla,

corvina y merluza. A Inglaterra interesan besugo y lenguado, a Grecia besugo y merluza, a Alemania fish-block y Filet (en paquetes), en tanto Italia pretende besugo y filet de merluza.- En todos los casos, una buena técnica de envase y atractivo empaque, resultan elementos importantes de la concreción de tales ventas. La satisfacción de los requerimientos de esos países implicaría un aumento sustancial de nuestra actual captura de tales peces: en 1968 se registraron 72.000 ton. extraídas de merluza, 32.000 de anchoíta y 15.500 de caballa.

- 6) Mejora de Puertos (N. del Plata, Quequén, B. Blanca, y al menos uno al Sur de B. Blanca). La producción de harina de pescado deberá descentralizarse para acceder a mayores márgenes y menores costos.
- 7) Desarrollo de la enseñanza profesional pesquera, etc.

Desde Mar del Plata se reclama una política crediticia realista, que consolide las actuales deudas de los armadores con el Fisco (producto de la intempestiva retracción crediticia de 1966), y que provea de apoyo a la modernización de la flota (particularmente la costera). Las fábricas de harina de pescado de la ciudad (hay 110 establecimientos: 30 conserveros, 50 saladeros, 20 de fileteado y 10 de harina, aproximadamente) tienen una capacidad de producción de 80.000 ton. anuales, con 12.000 personas empleadas, pese a lo cual en 1968 sólo produjeron 18.000 ton., debiendo importarse de Perú para atender la demanda industrial nacional. Falta una adecuada reglamentación de la ley 17.500 y la aplicación de su mecanismo financiero. Últimamente, la renuencia del Banco Industrial a instalar una agencia en M. del Plata, vuelve a promover la expectativa y la honda -- preocupación de quienes componen este sector de la economía nacional.

Para terminar con el relevamiento de recursos pesqueros: algas y almejas. Ambas en desarrollo incipiente. La primera muy prometedora, con exportaciones a Corea y Japón (la fábrica

ca Soriano produjo 30.000 kg. de agar-agar en 1966, por valor de u\$s 1.100.000. Hoy se halla inactiva en gran parte, debido a la intrusión de exploraciones petrolíferas en sus costas marítimas, frente a las costas de Chubut). La almeja amarilla pugna de producir 7 kg. por m², la potencia de explotación se hallaría en las 800 ton. anuales, aptas para 2.000.000 de latas de conserva, enajenables a m\$n. 200.000.000 (por año).

Las perspectivas pesqueras, para materializarse, requieren, entre otros factores, de la concurrencia de una importante flota. En gran parte, la producción de la misma debería ser subvenida por la industria nacional. ¿Está en condiciones de hacerlo? Analicemos su situación, a continuación.

ARGENTINA Y SU PERSPECTIVA MARÍTIMA:

Con más de 2.000 km. de costas, el país ha vivido de espaldas al mar, pese a que el 98% de su comercio exterior se realiza por esa vía (75 millones ton. de cargas, de las que dos tercios corresponden a movimiento de cabotaje. Los intereses extranjeros controlan el 85% del tráfico exterior argentino).

CUADRO N° 134

Comercio Exterior y Transporte por Barco
Total del Intercambio Argentino
(miles de toneladas)

Año	Intercamb.		Variac. Por barco		Por barco		Año
	total		total		argent.		
1953	16.361,9	15,77	16.232,0	99,20	3.592,1	22,12	1953
1954	20.575,5	26,56	20.410,8	99,13	3.475,0	17,02	1954
1955	19.287,6	- 6,25	19.127,8	99,17	3.961,2	20,70	1955
1956	20.294,7	5,22	20.042,0	98,75	3.731,4	18,81	1956
1957	21.821,1	7,52	21.434,3	98,22	3.807,6	17,76	1957
1958	22.377,3	5,25	22.473,8	97,85	3.157,0	14,04	1958
1959	22.050,0	- 4,03	21.744,0	98,61	2.852,2	13,11	1959
1960	19.930,0	- 9,61	19.558,9	98,28	3.185,9	16,26	1960
1961	17.081,0	-14,29	16.822,6	97,31	2.796,2	16,82	1961
1962	19.496,0	14,13	18.394,4	97,42	3.386,9	17,83	1962
1963	16.561,1	-15,05	16.105,4	97,24	3.626,6	22,51	1963
1964	21.733,7	31,23	21.610,4	99,43	3.779,6	17,48	1964
1965	26.710,4	22,89	26.362,1	98,69	3.901,8	14,80	1965
1966	25.950,5	- 9,21	25.577,5	98,53	3.633,1	14,20	1966
1967	21.485,5	-17,22	20.862,0	97,09	3.878,1	18,58	1967
Prom.	20.821,4	3,46	20.479,2	98,35	3.259,1	15,91	Prom.

FUENTES: Datos de FAO sobre la base de publicaciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos.

Nuestra marina mercante apenas cubre el 15/16% del tráfico exterior del país. Su concurso a la balanza de pagos, en materia de divisas allegadas, fluctúa en los 40/50 millones de u\$s anuales, en tanto su falencia respecto de la mayor masa de fletes implica una detracción anual en divisas superior a los 300 millones de u\$s. En 1967 la Argentina pagó msn. 46.112.777 por fletes (19,6 millones de ultramar, 1,8 fluvial, 13,9 de cabotaje), pero ahora eroga ya u\$s 1.000.000 diarios (387 millones u\$s en 1969). En 1967 el porte bruto alcanzaba a 1.918.049 ton., en 2.138 buques (1.444 de más de 36 años, 137 de 25/35 años, 511 de 15/25, 335 de hasta 15 años de antigüedad, y 11 que habían iniciado su actividad en el año).

Frente a otros países latinoamericanos, resalta aún más nuestro retroceso:

CUADRO N° 135

Capacidad de Carga
Variación 1968/60

Argentina	- 36,6
Venezuela	+ 24,3
Brasil	+ 34,6
Chile	+ 46,1
Colombia y Ecuador	+ 68,3
Perú	+117,2
México	+128,0

Edad promedio de los buques
a 1968

	<u>Años</u>
México	7,4
Colombia y Ecuador	8,4
Cuba	9,7
Venezuela	12,1
Brasil	12,1
Perú	14,7
Argentina	19,3

FUENTE: La Prensa - 14/11/60

////

CUADRO N° 136

Flota Mercante de América Latina

	Buques	Tonelaje p/muerto (miles)	Edad Promedio	En Construcción	
				Tonelaje p/muerto (miles)	Buques
Brasil.....	216	1.200	12	882	69
Argentina..	183	1.000	20	51	11
Cuba.....	49	244	10	36	3
Chile.....	42	259	13	66	6
Colombia -					
Ecuador....	41	239	8	21	2
México.....	36	282	7	75	7
Venezuela..	36	310	12	164	6
Perú.....	28	187	15	113	12

FUENTE: Clarín 11/10/69

- - - -

Las sumas dilapidadas anualmente en fletes pagados a buques extranjeros, exigen de mayor comentario. Es evidente que una buena parte de ella podría derivarse cada año al incremento de nuestro parque de embarcaciones por vía de su construcción en astilleros nacionales. La industria nacional está en condiciones de construir anualmente unas 200.000 ton. de porte (existen en el país 4 gradas: 3 en Rio Santiago, una de las cuales permite la ejecución de buques de 40.000 ton., y 1 en el Tigre (Astarsa), que no pasa de 20.000 ton. Otras dos gradas en ejecución, son aptas para la producción de buques de 10.000 y 5.000 ton., respectivamente. Calculando un promedio de 10.000 ton. por buque, y de tres buques por año en grada, las seis gradas potenciales permitirían una producción no menor de 180.000 ton. anuales), pero trabaja al 15%, lo que eleva los costos unitarios y reduce su competitividad frente a la oferta externa de buques. El acervo de buques del país alcanza a 1.000.000 ton. (de los cuales 183 buques o sea el 95%, con edad promedio 20 años. En este cálculo no se toma en cuenta ya el equipo obsoleto reseñado al comenzar el análisis del tema), hallándose en construcción 30 buques por 113.000 ton. para ELMA, cuyo caudal actual sólo alcanza a 46 unidades, de las que únicamente 10 son competitivas (el resto tig

ne una antigüedad promedio de 17 años, habiendo unidades de 20 y 25 años). Un plan trazado por CEPAL anunció la necesidad de proveer a la expansión de la flota mercante nacional mediante la incorporación de 1.547.000 ton. de porte, entre: a) flotas de ultramar y costera. 94 unidades con 862.000 ton., b) fluvial: 126 unidades y 315 barcazas y chatas, por 300.000 ton., c) para la Patagonia: 20 petroleros con 237.000 ton., 10 carboneros con 100.000, 1 mineralero con 8.000 y 9 de carga general con 40.000 ton.

La falta de planes concretos de desarrollo marítimo, han aparejado para la Argentina la pérdida del liderazgo en Latinoamérica en materia de flota, el acelerado envejecimiento de ésta, su pérdida de efectividad operativa y la consolidación de la dependencia de poderes económicos extranacionales. La reciente ley 18.250/69, de reserva de cargas, pretende estimular la realización del tráfico por buques nacionales, incitando de tal modo al incremento de éstos.

En todo el mundo, la posesión de transportes marítimos asegura la fluidez comercial, y es garantía de soberanía. El comercio internacional se halla en ascenso, y el aumento del tonelaje náutico requerirá más buques, de mayor tamaño relativo, así como puertos de aguas profundas y no debe olvidarse el precio de monopolio que se paga a los buques extranjeros (a principios de 1970 aumentaron de u\$s 3 a 4 por ton.).

A principios de 1970 se dio un importante paso para el desarrollo de la industria naval argentina, mediante la creación de Tandano, talleres navales oficiales, capital m\$u.3.000 millones.

A renglón seguido, los Puertos constituyen el otro elemento de cuyo desarrollo depende el porvenir marítimo autónomo de nuestro país. En este estudio nos interesan particularmente los puertos de la zona S.E. de la Pcia. de Bs.Aires, de los que hemos anticipado características y problemas en otra parte del

trabajo. Los puertos argentinos requieren ingentes inversiones de mantenimiento y de mejoramiento (tanto los puertos fluviales alternativos del de Bs.Aires, como los de la costa atlántica).-- El gran puerto de ultramar de aguas profundas se ha proyectado en la punta norte del Cabo San Antonio, al sur de la Bahía de Samborombón, si bien Bahía Blanca, e incluso N. del Plata, aún ofrecen idénticas posibilidades (auxiliadas por obras de dragado, etc.). La profundidad de 40 pies se encuentra en el C° S. Antonio a sólo 17 km. de tierra firme, en tanto Bs.Aires está a 180 km. del mar abierto. El estudio de factibilidad ya fue contratado con una empresa consultora, aprobado por dec. 8457/69, anunciado el 12/1/70. El futuro gran puerto cuenta ya con una primera aplicación: en Marzo de 1970 se contrató la construcción de un oleoducto de 230 km. y 32 pulgadas de diámetro, desde el C° S. Antonio hasta las Destilerías de Bs.As., a un costo de 21.000 millones n.a., entrando en funcionamiento en Marzo 1971, con una capacidad de transporte de 35.000 m3. de crudo. El petróleo será traído por buques de gran calado - hasta 70.000 ton. de porte-, que descargarán en boyas de amarre a 14 km. de la costa, con tuberías submarinas se lo transportará luego a la estación de almacenaje y bombeo, cuya capacidad de almacenaje será de 300.000 m3.

POLOS Y JERARQUÍAS URBANAS EN LA REGIÓN S.E.:

La región que nos ocupa no es, ciertamente, una "región polarizada", más pretendemos efectuar su análisis y ensayar su prospectiva, como susceptible de integrarse en forma de "región de programa", constituida, a su vez, por áreas que pueden denominarse "regiones homogéneas", y por haces de atracción territorial de ciudades que ejemplifican la localización de verdaderas "regiones polarizadas" en su seno, tales como puede acontecer con los hinterlands directamente dependientes de Mar del Plata, o de Tandil, de Olavarría como de Necochea, sin olvidar que, en rigor, el verdadero polo de cualquier área de la región considerada, es: Buenos Aires, centro de decisiones, de atribución fi-

nanciera, receptáculo de ingresos y beneficiario de buena parte de los recursos de la región, ya por la vía del usufructo de los ingresos de determinadas actividades productivas localizadas en ella (cemento, por ejemplo), como por el aprovechamiento real de riquezas inmanentes (turismo).

El CEUN analizó áreas homogéneas en la región (su análisis prescinde del partido de Gral. Lavalle, al que incluiremos, no obstante, en el conjunto a que lógicamente corresponde, con su vecina Gral. Madariaga, etc.), a partir de la aplicación de determinadas variables:

- 1) lluvias, en cantidad de mm. anuales (media 1951-60)
- 2) porcentaje de la superficie explotada directamente por propietarios (1960).
- 3) índice de concentración de la tierra (fórmula:

$$i = 1 - \frac{(Y_i + Y_{i-1})}{(X_i - X_{i-1})}$$

donde el índice superior a 1 significa que la concentración es máxima en unidades más bien pequeñas (más áun que el nivel provincial), en tanto índices inferiores a la unidad señalan la existencia de grandes extensiones en pocas manos, dentro de un criterio cuya regresividad supera aún al nivel provincial.

- 4) densidad poblacional por km² (1960)
- 5) cosecha de trigo en relación a las has. destinadas a la agricultura (1960)
- 6) densidad de cabezas de ganado vacuno según la sup. destinada a la ganadería en has. (1960)
- 7) id. con lanares
- 8) id. con la producción de leche (pero respecto de km²)
- 9) valor agregado de la industria (censo 1963).
- 10) tasa de variación media anual de la población en el período 1947-60.

De lo que resultó el siguiente cuadro:

CUADRO N° 137

Valores de las Variables Seleccionadas para Identificar las Areas Homogéneas del

Area Sudeste. (1960)

PARTIDOS	Lluvias	Prop.de tierra	Concen. tierra	Dens. Pobl.	Indice Trigo	Den. Vacuna	Den. lanar.	Dens. prod. leche	Indust. V.A.	% variac. anual pobl.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Ayacucho	868	67,46	-0,0370	2,7	104,7	766,8	1344,5	678,1	90.078	- 4,7
2. Azul	854	59,54	-0,0089	7,1	301,4	926,8	980,3	678,6	290.921	4,5
3. Balcarce	846	53,79	0,0294	8,9	240,2	779,6	977,3	653,2	63.399	14,2
4. Gral. Alvarado	898	64,49	-0,0341	11,1	483,1	1132,9	1137,7	1275,7	26.462	29,5
5. Gral. Guido	922	52,25	0,0323	1,7	26,7	703,9	1097,1	166,7	9.730	-15,5
6. Gral. Lamadrid	760	54,47	-0,0905	2,4	308,7	843,7	2301,0	241,2	29.193	- 6,0
7. Gral. Madariaga	928	70,99	-0,2282	4,4	34,6	747,0	1274,7	523,1	7.193	13,5
8. Gral. Pueyrredón	941	63,63	0,2563	153,8	259,4	437,0	453,7	381,1	2342.314	44,4
9. Gonz. Chaves	746	56,76	0,0081	3,4	415,9	494,8	1687,2	351,8	145.964	- 2,6
10. Juárez	745	52,17	0,0023	3,2	363,4	711,0	1359,1	1038,7	1256.036	6,3
11. Laprida	780	63,41	-0,1314	2,5	158,5	708,1	1247,5	246,5	3.158	- 1,2
12. Lobería	833	56,32	0,0271	5,8	493,7	678,5	1291,0	919,8	163.532	- 1,5
13. Maipú	914	52,14	-0,1569	3,2	65,1	544,6	1091,2	122,3	6.900	- 6,8
14. Mar Chiquita	905	31,99	-0,2095	3,3	71,9	651,2	1451,2	1062,7	309.892	- 1,8
15. Necochea	909	69,62	-0,0032	9,9	494,0	723,1	1562,5	920,3	141.864	10,5
16. Olavarría	791	68,83	-0,1359	7,6	308,0	812,4	869,3	569,3	3393.940	14,5
17. Rauch	871	61,29	0,1091	2,9	99,2	669,8	967,2	717,2	48.655	- 5,2
18. San Cayetano	791	58,54	0,2036	3,5	533,0	594,1	1656,8	502,8	33.844	-25,5
19. Tandil	853	53,82	0,0523	13,7	351,2	980,0	740,1	729,5	888.924	13,5
20. Tapalquén	894	57,93	-0,1087	2,2	127,7	759,0	901,6	204,4	412	-10,4
21. Tres Arroyos	732	55,56	0,1791	8,5	607,7	579,9	2432,9	740,3	518.560	7,6
22. Gral. Lavalle				0,3	51,3	755,0	922,0			1,0

Con cuyos resultados el CEUR procedió a distinguir las siguientes áreas homogéneas:

Grupo 1: Integrado por los partidos de Ayacucho, Cauch, Gral.

Guido, Maipú, Mar Chiquita, Gral. Madariaga (y Gral. La valle) y el noreste de Balcarce. El incremento poblacional es significativo en el área costera (aún más lo ha sido después de la fecha de estas estadísticas, vale decir en el período 1960-70). Las tierras son poco aprovechadas, sea por inconvenientes (pantanos), sea por excesiva concentración en propiedades grandes. La actividad agrícola es reducida, y existen explotaciones ganaderas extensivas de cría.

La población conjunta (1960) de este área alcanza poco más de 75.000 habitantes. Su riqueza es reducida frente a otras agrupaciones homogéneas de la región. La creación de infraestructura para un mejor aprovechamiento de sus notorias bondades turísticas, puede dotarla de más población y riqueza en el futuro. De tal suerte, independientemente de la hegemonía metropolitana, y de la innegable atracción de Mar del Plata en el plano regional, pueden convertirse, en su seno, en una suerte de polos alternativos, poblaciones costeras que a la explotación turística unan otras actividades que permitan el asentamiento definitivo de población. El puerto de aguas profundas a crearse en el C° San Antonio puede ayudar a que, por ejemplo, San Clemente del Tuyú procure alcanzar aquella instancia.

Grupo 2: Integrado por los partidos de Necochea, San Cayetano, T. Arroyos, el S.O. de Lobería, el S. de Gonz.Chaves y el S. de Juárez.

Gran capacidad triguera y lanera, poco caudal de vacunos. Mayor dimensión poblacional que en el grupo anterior, lo que se explica por el afincamiento de actividades con mayor intensidad de mano de obra. La pobla-

ción total, a cifras 1960, es de 145.000 habitantes.— El centro de mayor gravitación en la zona está constituido por el polo Necochea—Quequén (fuera del influjo de la metrópoli y también del puerto de Bahía Blanca).

Grupo 3: Constituido por los partidos de Clavarría, Azul y Tandil. Del primero sólo la parte oriental (el Oeste es "otro mundo"). También acumula al este de Juárez. Con unos 190.000 habitantes en 1960, representa un universo de características fundamentalmente distintas a las de otras áreas de la región, tanto que constituye una región en sí misma, de neto carácter minero-industrial, sin olvidar buenos recursos vacunos. Alta densidad de población, y centros urbanos (algunos, los más antiguos de la región) de positivo influjo en áreas circundantes. Es difícil determinar un polo dentro de la región. Tanto Clavarría, como Azul, y Tandil, cumplen funciones importantes, sea a nivel económico, como gubernativo o cultural. En mérito a la cercanía entre las dos primeras, y el hecho de que Clavarría ha ido sustituyendo gradualmente a Azul en vigencia mercantil dentro del hinterland común, amén de la menor dimensión poblacional de ésta en el conjunto, podríamos enfocar el área como una región bipolar Clavarría-Tandil.

Grupo 4: Lo integran los partidos de Gral. Pueyrredón y Gral. Alvarado, buena parte de Balcarce (S. y S.O.) y el N.E. de Lobería. La mayor dimensión poblacional en la zona, pero esto es sólo un dato estadístico, por cuanto casi toda esta masa poblacional se halla radicada en Mar del Plata (225 mil de los 280.000 habitantes de 1960 en el área). Neto polo en Mar del Plata, cuya atracción incluso trasciende de éste área reducida, tanto que, en rigor, le compete también vigencia sobre todo el grupo 1. Turismo, Papas, Pesca, Ganado Vacuno, y el fenómeno urbano del principal balneario argentino.

Grupo 5: Partidos de Tapalquén, Laprida, Gral. Lamadrid, O. de Olavarría, N. de Gonz. Chavez, N. y O. de Juárez. El "salvaje oeste": unos 30.000 habitantes en 1960, grandes extensiones improductivas, excesiva concentración de la tierra, franjas marginales no idóneas para la actividad rural. Sin población. Sólo vacunos, con densidad importante. Polos? La inexistencia de centros urbanos con aptitudes de mando, la exigüidad de la población y la riqueza de la zona, impide se formen polos. En rigor, la atracción más importante puede ser la de Olavarría en buena parte del área, y de Necochea en la franja más meridional.

Pasando revista a este análisis, se nos ocurre que, con fines de programa, pueden identificarse en la región tres sectores de polarización, y uno netamente periférico, a saber:

a) territorios de mayor desarrollo relativo:

1. Polo de Mar del Plata: costa turística de gran desarrollo urbano, y su hinterland agrícola. Gral. Pueyrredón, Gral. Alvarado, Balcarce.
2. Polo en Necochea: turismo y trigo. Lobería, Necochea, S. Cayetano, T. Arroyos y González Chaves.
3. Bipolo en Olavarría-Tandil: región minero-industrial del centro: Olavarría, Azul, Tandil y Juárez.

b) territorios de la periferia retrasada:

4. Periferia de la costa turística: Gral. Lavalle, Gral. Madariaga, M. Chiquita, Malpá, Rauch, Guido, Ayacucho.
5. Periferia de regiones triguera y minera del centro: Tapalquén, Lamadrid y Laprida (y el O. de Olavarría).

Veamos en el mapa ambas interpretaciones.

Áreas de influencia de centros urbanos:

El CEUR también efectuó este análisis (cifras de 1960) y tomó en cuenta para su realización las siguientes variables:

(no lo tomemos muy a la ligera: cuanto más población hay en el país, con mayor frecuencia encontraremos núcleos urbanos a lo largo de las rutas, pero, en virtud del efecto centripeto de los centros-polos, hasta buena distancia de éstos, los núcleos serán reducidos, meros satélites de aquéllos).

De acuerdo a las dimensiones poblacionales ya conocidas, dividamos la región en tres áreas principales, sometidas a la jerarquía, respectivamente, de: a) Mar del Plata; b) Necochea-Quequén; c) Olavarría-Azul-Tandil.

a) Por la ruta troncal 2, principal arteria regional, Mar del Plata se comunica con Bs.Aires. Algunos ramales permiten la intercomunicación con otras áreas de la provincia. A partir de Mar del Plata, avanzando hacia el Norte, hay 66 km. hasta la primera cabeza de partido (Onel. Vidal), si bien en el trayecto irrumpen núcleos de menor importancia, cada 25 km. aproximadamente (Cobo y Vivotatá, no incluimos Camet pues es, prácticamente un suburbio satélite de Mar del Plata). De Onel. Vidal a Naipé hay 67 km., y en el trayecto encontramos Gral. Pirán y Las Armas, a tercios del mismo aproximadamente. De Naipé a Gral. Quido 28 km., sin poblaciones intermedias.

Tomando otras rutas, Mar del Plata está a 46 km. de Miramar, con una miríada de balnearios intermedios, pero sin centros urbanos a lo largo de la ruta de la costa. No obstante, los balnearios y chalets dan idea de una verdadera conurbación que vincula a ambos centros. Yendo por la ruta 88, la distancia en tre ambos sube a 63 km., pero cerca de la mencionada vía se en quistan Chapadmalal y Otamendi.

También está M. del Plata a 72 km. de Balcarce (con la intermedia Sierra de los Padres), si bien se materializa a los costados de la ruta una suerte de suburbanización en una parte de su trayecto. La mayor distancia, en relación a la advertida en las otras vías, es reflejo de la menor dimensión poblacional,

amén del reemplazo de la estructura urbana por otra rural. En el seno del área de Mar del Plata, la distancia entre poblaciones, sean éstas rurales o urbanas, media en los 30 km. aproximadamente.

b) Necochea está a 142 km. de Tres Arroyos, por la ruta 228. Para llegar a Gonzalez Chaves debe añadir otros 47 km., en tanto Juárez dista tanto como aquélla, y más de 100 km. la separan de Miramar. La distancia media entre centros poblados se hace bastante mayor que en el área de Mar del Plata, salvo cuando se trata de vinculación ferroviaria, estando las estaciones, en gran medida, a unos 25 a 30 km. entre sí.

b) Como en el caso anterior, la distancia entre estaciones ferroviarias, en el área central, respeta las distancias comunes de alrededor de 25 km. (o menos). En el caso de vinculación vial, salvo las conurbaciones de los principales centros, las distancias son más extensas que en la primera área: 40/50 km. entre sí.

LOS POLOS DE DESARROLLO REGIONAL:

De acuerdo al dec. 4457/67, la Provincia de Bs.Aires, en cumplimiento de directivas expresadas en su plan trienal de desarrollo 1968/70, resolvió implementar tres núcleos de concentración e irradiación de actividades que estimulasen el crecimiento económico de los territorios de su localización, en Bahía Blanca, Necochea-Quequén-Mar del Plata, y Olavarría-Azul-Tandil, denominación que señala los centros gravitantes de las áreas respectivamente designadas (sus partidos y algunos aledaños).

En setiembre de 1968, el entonces Ministro de Economía de la Provincia, Dr. José M. Dagnino Pastore, expresó: "La experiencia revela que un mayor crecimiento de la actividad económica se obtiene dirigiendo estímulos apropiados a un cierto número de puntos del espacio territorial, estratégicamente

elegidos, por su capacidad de responder a ellos y refractarlos". De tal suerte, tales puntos distinguidos constituyen los ejes (polos) de un espacio polarizado, en el que actividades motrices propician el crecimiento de la región que integran.

Según aclaró el Ministro, en procura de alternativas al macropolo metropolitano, se analizaron las redes de transacciones económicas de diversas regiones de la Pcia., decidiéndose finalmente la erección de los polos en los lugares antes referidos.

Contemporáneamente, el entonces Gobernador provincial, General Francisco Imaz, aclaró que el objetivo consistía en lograr la igualdad de oportunidades para todos los sectores económicos a nivel regional, dentro de la Provincia.

1- Polo de Crecimiento Necochea-Quequén-Mar del Plata:

El 12/11/68 se declaró en Necochea oficialmente constituido este eje de desarrollo, colocado bajo la autoridad inmediata del Ministro de Obras Públicas de la Pcia. (Ing. Héctor Pérez Pesce en la oportunidad).

Este espacio polarizado (bipolarizado, pues reconoce dos ejes simultáneos de dirección de su desenvolvimiento económico: Necochea-Quequén y Mar del Plata), ocupa 28.000 km.2 de superficie (9% de la extensión provincial) y está poblado por casi 500.000 habitantes (8% de la población provincial).- Comprende los partidos de Gral. Pueyrredón, Gral. Alvarado, S. Cayetano, Necochea, Lobería, Balcarce, Mar Chiquita, Gral. Madariaga y Gral. Lavalle (los tres últimos fueron incluidos especialmente para encarar orgánicamente la sistematización del sector costero de C° S. Antonio a Necochea, planeando con sentido integral las redes vial (interregional e intrarregional) y energética de la región.

Dentro de la región se dan hondas disparidades entre sus zonas componentes: así, Gral. Pueyrredón reúne el 68% de

la población urbana, y al 53,5% de la población total del Polo (o dño-Polo), el 50,7% de su producto regional, el 70% de las industrias (Necochea, a su vez, tiene el 8,5% de la población urbana, el 11,7% del P.B.I. regional y el 10,1% de la industria del Área).

El Ministro de Obras Públicas Ing. Perez Pesce, expresó que en el polo asumen particular relevancia las obras de carácter energético y portuario. Podemos agregar también las viales. Es evidente que una mejor y mayor infraestructura dotará de mayor movilidad a las actividades económicas de la región, permitirá el incremento de los asentamientos poblacionales, y la radicación de nuevas industrias, posibilitando con ello tanto el crecimiento económico del Área, como su "desarrollo", vale decir, la diversificación de actividades y el paliativo de las disparidades interiores, de tipo territorial como sectorial.

De la inversión provincial en 1968 (35.000 millones de mñ.), correspondió a este Área la aplicación del 12% de los fondos (Gral. Madariaga 2 escuelas, Gral. Lavalle 3 escuelas, Mar Chiquita 1 escuela y 10 viviendas, Gral. Sneyrredón 8 escuelas, desagües pluviales y defensa de barrancas, Balcarce 4 escuelas y 96 viviendas, más desagües cloacales y pluviales, S. Cayetano 1 escuela, Lobería 20 viviendas, desagües cloacales y agua potable. Además, obras energéticas y viales, algunas de convergadura; escuelas de enseñanza agraria en Gral. Alvarado, M. del Plata y Cnel. Vida. Esta información se da en forma más amplia en el rubro de infraestructura, ya tratado).

El meneguado aporte de la inversión pública propuesta salta a la vista:

- 1) en materia de Vivienda se calcula apoyar la construcción de unas 270 viviendas (75% de su costo, mediante entidades intermedias: cooperativas o sindicatos), por valor de unos mñ. 220 millones. Teniendo en cuenta, que tales planes requieren fácilmente de 3 a 5 años para su concreción y que su su-

perficie oscilaría en los 20.000 m²., la relación con el monto de inversión privada en viviendas en la región exige de mayores comentarios: sólo en Mar del Plata los permisos por nuevas obras fueron en 1969 2.852, por 811.842 m².; 2) Educación: por ej., Gral. Pueyrredón ostenta cifras deficitarias, 22,9% de los establecimientos primarios del área del polo, contra el 60,5% de alumnos matriculados en la misma! Tiene 51 escuelas, se han prometido 8 más, cuando en rigor, necesitaría triplicar su exigencia actual; 3) Sanidad: También aquí se revela la infrasituación de Gral. Pueyrredón: 51% de las casas, pero su población urbana absorbe el 68% de la del área. Tiene un índice de 4 camas por 1.000 habitantes, en tanto el promedio regional es 4,8, Mar Chiquita tiene 9,5 Lobería y Necocoea 7,3 cada una, Gral. Magdalena 6,6. En los planes no se habla de hospitales; 4) Sanidad ambiental: el propio Ministro reconoció que el déficit de la región polar en desagües cloacales y agua potable es del 86% y 68% respectivamente. Tampoco aquí los remedios son significativos. En el caso del agua, las obras programadas, con gran esfuerzo, apenas reducirán el déficit en menos de un 10% del mismo, llevándolo al 62% (ello sin tomar en cuenta el crecimiento vegetativo); 5) Energía: La Pcia. sólo es responsable del 39% de la potencia instalada en el área, y está realizando trabajos para incrementarla (ampliación Central Necocoea, id. Central 9 de Julio en Mar del Plata, conexiones regionales, etc.). Se trata, evidentemente, del campo donde realmente se hace notar la iniciativa pública y puede constatarse coherencia con sus manifestaciones de impulso al crecimiento de la zona; 6) Caminos: la labor de mantenimiento y reacondicionamiento es encomiable, pero entendemos que no puede postergarse más una solución de fondo como la pavimentación total de la ruta costera N° 11.

En Noviembre de 1969, una delegación de la UCIP de Mar del Plata, entrevistó al Ministro de Obras Públicas de la provincia, expresándole que los trabajos proyectados (cumplidos normalmente, según manifestación incidental del ministro) no

satisficían los anhelos y necesidades mínimas de la zona, pues requerían complementarse con otras obras y medidas, como por ejemplo: a) industriales: Mar del Plata no sólo es ciudad turística, sino que, además, posee un importante y diversificado sector industrial. La zona más adecuada para radicaciones industriales, determinada por su Plan Regulador, carece de infraestructura, en lo que no parece haber reparado ni el gobierno provincial ni el municipal (más adelante daremos detalle de tal área). Por tanto, se solicitó al ministro, apoyo para la construcción en dicho lugar de un Parque Industrial, así como para la realización de un estudio de la realidad socio-económica de la zona y de su futuro desarrollo. Finalmente, se insistió en la necesidad de dotar a la industria zonal de suficientes incentivos fiscales y de créditos para equipamiento en activos físicos de moderna tecnología; b) infraestructurales: urbanización de playas y riberas (afectadas por la erosión, por falta de higiene y de servicios sanitarios), mejoramiento del Puerto, pivot fundamental del polo (eliminación del banco de arena que obstruye su entrada y ha hecho disminuir su calado, de 40 a 16 pies), resolución del déficit de escuelas primarias, y de aulas dentro de ellas; c) de legislación promocional: inclusión de la zona en la reglamentación de la ley de fomento industrial y en la de fomento hotelero (respecto de lo primero, si bien la zona está incluida en las disposiciones promocionales de la provincia, no figura en el régimen nacional del dec. 3113, y, a la fecha de aquellas presentaciones, y estas reseñas, no se sabe si uno de los polos nacionales de desarrollo sería Mar del Plata).

El proyecto de Parque Industrial existe, y lo comentaremos luego. La posición de la UCIP no es aislada. Representa el sentir de las fuerzas vivas de la zona, como lo atestigua este párrafo del periódico marplatense "El Trabajo" (edición del 13/1/70): "Las expectativas sobre el Polo de Desarrollo anunciado para el sector Sudeste de la Provincia, no han sido

satisfechas. Es decir, las grandes obras, las que posibilitarán un desarrollo sostenido y generarán una reactivación económica en una vasta zona, no tienen principio de ejecución".

Los problemas apuntados por la UCIP son los que impresionan más vivamente a los pobladores, y particularmente a los sectores empresarios, intelectuales y dirigentes de Mar del Plata y su entorno. El caso del Puerto es sintomático. En una "mesa redonda" realizada el 25/11/69 en Mar del Plata, de la que participaron representantes públicos y privados de los intereses zonales, el Capitán de Navío Ricardo Alonso (comandante por aquel entonces de la Base Naval) señaló que hablar del polo de desarrollo Mar del Plata-Mecochea-Cuequén, como del de Bahía Blanca y no procurar la recuperación de sus tres puertos, su profundización de calado, mejora de utilaje y adecuación a los nuevos grandes buques, era planificar sin bases sólidas (Por otra parte, agregó que no son puertos competitivos sino complementarios, y que contribuirían a obviar en buena parte el macrocefalismo del puerto metropolitano). El Arquitecto Rafael Requena (administrador del Puerto de Mar del Plata) indicó la imprescindible adecuación del puerto marplatense, por lo cual se impone la profundización de su acceso marítimo y la dotación de mayor velocidad en el manejo de las cargas. De parecida forma razonó el Capitán Oscar Verzura (representante de la Liga Naval Argentina), quien expresó que una región situada sobre el litoral marítimo, por fuerza reconoce como ejes o polos a sus puertos (recordemos las nociones geopolíticas del primer capítulo), y éstos deben constituirse en verdaderos puertos modernos de ultramar, a fin de cumplir adecuadamente su misión. Para ello (coincidió con el ar. Requena) debía dotarse a Mar del Plata de un calado mínimo de 40 pies.

Un marco teórico a las preocupaciones de la gente de la zona, fue proporcionado por el Dr. Carlos García Martínez (que en la oportunidad representó, con el Dr. Mariano Maciel, a la Unión Industrial Argentina, quien por ese entonces participó tam-

berán realizar el registro, análisis y evaluación de la situación y recursos del área (estudio del sitio: aptitud del suelo, clima y paisaje, para recibir instalaciones urbanas y polarizar corrientes de turismo; estudios sobre ocupación del suelo, sobre equipamiento y eficiencia de áreas residenciales e industriales, y sus necesidades adicionales; análisis de infraestructura, tanto respecto de su capacidad instalada como de la dimensión óptima necesaria), y diagramar a nivel global alternativas de desarrollo para el área, standards de habitabilidad, requerimientos sectoriales (agro, turismo, pesca, industrias, planeamiento urbano). En su oportunidad, se aclaró que el conocimiento de los planes municipales facilitaría la provisión y coordinación de proyectos regionales por parte del ejecutivo provincial.

Por otra parte, en oportunidad de la mesa redonda realizada en Mar del Plata, antes reseñada, el Ing. Pedro Cortari, - Subsecretario de Obras Públicas de la Provincia, expresó que se crearán Juntas de Promoción Industrial y General, y se designarán delegados en los centros caracterizados como sub-polos de crecimiento, capaces de irradiar progreso a las zonas vecinas. La concreción de tal iniciativa dotaría a los actuales planes de mayor coherencia y mejores posibilidades de éxito.

En distinta tesitura a Mar del Plata, Necochea, seis veces menor a aquélla, va siendo distinguida por los planes oficiales con medidas de indudable atractivo, si se quiere más que proporcionales a su importancia en la zona, en relación a las que se brindan a la primera.

En 1969 se dotó a Necochea de una nueva central telefónica con capacidad para 4.100 líneas, que operará por el sistema de tele-disco. Un nuevo puente carretero sobre el río Quequén (inversión n.º. 220 millones) mejoró la comunicación con la ciudad y puerto del mismo nombre (están a 20 cuadras una de otra) y facilita el paso de embarcaciones mayores, por su mayor altura respecto del viejo puente. Rutas de intercomunicación —

transversal regional son objeto de especial atención: reconstrucción y ensanche de un tramo de 54 km. de la ruta provincial 86, que va de Necochea a Juárez; pavimentación de un tramo de 61 km. de la ruta pcial. 55 (Balcarce a Pterea, inversión mín. 1.535 millones) la cual acorta la distancia a Balcarce y a Bs. Aires, evitando el cruce de Mar del Plata. Una gran inversión en la usina eléctrica, que triplicará su potencia (de 76.000 a 206.000 kw) inversión mín. 8.000 millones), permitiéndole el suministro de fluido a una vasta zona. Obras interiores a la ciudad, como: desagües pluviales (por mín. 2.848 millones); de desagües cloacales; 400 cuadras de pavimentos, a realizar en varios ejercicios (la inversión 1966/69 fue de 471 millones mín.); muelle de pesca, extensión avenida costanera; remodelado y urbanización del frente marítimo, nuevo edificio del Casino (21.000 m²), alumbrado (inversión 1966/69 mín. 106 millones), pistas en el Aeródromo Provincial. Entre tanto, las construcciones privadas siguen en alza en la ciudad: en 1968 se concedieron 583 permisos por 51.858 m². (mín. 543.209.443.-), en 1969 ya fueron 696 por 82.205 m². (mín. 2.926.861.514.-). En cambio, subsiste el problema de la estación ferroviaria, que se proyecta erigir en la propia ciudad, la cual actualmente se sirve de la vieja estación de Quequén, obsoleta.

El impulso conferido a Necochea, promovió en la gente de Quequén, recientemente, una importante inquietud. Una "Comisión Polo de Desarrollo Quequén" pugna por la anexión jurídica de la ciudad a Necochea. El clamor que tal iniciativa despertó en la aletargada Lobería, cabeza del partido del mismo nombre, motivó la frustración del proyecto, el que no hacía más que — procurar el equilibrio entre la geografía política y la geografía económica regional, dado que Necochea y Quequén constituyen realmente un solo fenómeno urbano (como, por ejemplo, Resistencia y Corrientes), —cuya atracción conjunta, en virtud del influjo de su puerto, llega hasta unos 110 kilómetros (Juárez).

En una reunión organizada a principios de abril de —

1970 por la UCIP marplatense, en unión de la Subsecretaría del Ministerio de Obras Públicas de la Pcia. de Bs. Aires realizada en Mar del Plata, se insistió en los problemas de deficiencias de equipamiento escolar (incluso de escuelas medias, de universidades y de estudios tecnológicos) y portuario, en la necesidad de aglutinar la pequeña y mediana industria en un Parque (ya veíamos luego el proyecto de Pastor y Somilla), pero además, se afirmaron dos conceptos sumamente sugestivos:

- 1º) La necesidad de proveer de caminos a zonas semiaisladas, como M. de Ajó, Pinamar, V. Gesell y M. Chiquita (Inconcebible porque evidencia que ya hay en M. del Plata élites dispuestas a asumir el liderazgo de la región, procurando el bienestar, incluso, de zonas competitivas;
- 2º) La aptitud, por parte de la franja costera atlántica y las laderas de las serranías bonaerenses, para la implantación de ciertas variedades de coníferas (con lo que, a largo plazo, nacerá otra posibilidad industrial para la región).

2. Polo de crecimiento Olavarría-Azul-Tandil:

Integrado por los partidos de Olavarría, Azul, Tandil, Juárez, Rauch, Tapalqué, Bolívar, Gral. Lamadrid, González Chaves, Laprida.

Dicha área representa, aproximadamente el 25% de la superficie de la Pcia. de Bs. Aires, aunque solamente participa en casi el 4% de la población provincial.

Región, en general, subpoblada: la densidad máxima alcanza a 14 hab. en Tandil, por km²., en tanto la media de la Pcia. alcanza a 21,6 hab/km² (Las densidades de los demás partidos son aún menores: Olavarría 7,7 - Azul 7,2 - el resto fluctúa entre 2,2 y 3,4 hab/km².)

Estudios del CEUP (Inst. Di Tella) recomiendan su división en dos zonas homogéneas, particularizadas: la del Este, más

próspera y urbanizada, con reservas mineras, importantes índices ganaderos y la única industrializada del conjunto, integrada por Tandil, el este de Olavarría, Azul y el este de Juárez; y la del Oeste, con tierras pocas aptas para la agricultura, donde solamente reviste importancia la explotación ganadera, constituida por: Tapalquén, Caprida, oeste de Olavarría, H. de González Chaves (este partido experimenta fuerte atracción hacia Tres Arroyos), Bolívar, Gral. Lamadrid, H. y O. de Juárez.

La región ostenta bajos índices de crecimiento poblacional. Entre 1947 y 1960, fueron, para Olavarría, del 1,4% anual (tasa de natalidad 17,4‰, de mortalidad 10‰), para Juárez 0,6% anual, para Azul 0,4% anual, para Tandil 1,3% anual, resto decreciente.

La mayor población es la de Tandil, 73.995 hab. (1967) seguida por Olavarría (65.106), luego Azul (40.396). El total de la región alcanza a unos 280.000 habitantes, en tanto la provincia pasa los 7.300.000.-

Hay un pronunciado desequilibrio urbano-rural en los partidos más prósperos, consecuencia de la concentración urbana que ha permitido su hegemonía: Azul 80% población urbana, Tandil 72%, Olavarría 71%. Para el resto, oscila entre el 26 y el 63%.

La población rural disminuye constantemente. De 1947 a 1960, bajó de -1,3% anual en Tandil a -2,5% anual en G. Chaves.

En los partidos con mayor urbanización, el esquema sectorial (C. Clark) es aproximadamente de 20-25-55 (Olavarría 19-26-55, Azul 20-18-62, Tandil 23-23-54), Juárez 35-17-48), en los de predominio rural es de 40-10-50 promedio.

La composición del P.B.I. (1964) muestra el nivel de gratificación que experimentan dichas actividades: Olavarría 4,9% agricultura, 20,5% ganadería, 13,9% minería (total activ. extractivas 39,3% con una población de sólo 19%), 33% indus-

tria, 27,7% los demás. Azul: 13,4% agricultura, 42,1% ganadería (total primarias 55,5%), solamente 9,5% industria, y las terciarias 34,8%. Tandil: 13,7% agr., 24,7% ganadería, 1,5% minería, 16,7% industria, otras 43,4%. Es notable la participación industrial en Juárez 29,5%, que supera a Azul y Tandil y está cerca de la marca de Olavarría, consecuencia de la explotación cementera en ambas.

Dicho P.B.I. (1966) fue de 7.009 millones m\$n. para Olavarría (110.000 m\$n. por hab. por año), de 5.237 mill.m\$n. en Tandil (85.000 hab/año), 3.549 mill. m\$n. en Azul (70.000 hab/año), 2.375 mill m\$n. en Juárez (130.000 hab/año). Entre los más bajos: Rauch con 832 mill. m\$n. (60.000 hab/año). No se tienen cifras sobre la distribución del P.B.I. Es probable que buena parte del mismo gratifique a los propietarios del Capital de las grandes empresas cementeras y ganaderas de la zona, como también es visible que el mantenimiento de tasas medianas de remuneración per cápita es posible por el bajo nivel poblacional, caso contrario habría desocupación y sub-remuneración.

En la zona no se nota déficit de viviendas (Olavarría 15.201 y 50.000 cuartos, un índice de 1,2 hab. por cuarto y 4,3 por vivienda, muy aproximado a los demás partidos). Si parece haber una baja tasa educacional (6 al 15% de alumnos en enseñanza primaria y media) y probablemente de atención hospitalaria (alrededor del 10% en número de camas por hospitales). Industrias en 1963. En Olavarría 425 establecimientos con — 4.093 obreros, que trabajaron 8.382.000 horas, con un valor de la producción de m\$n. 5.932.000.000.- o sea aprox. m\$n.90.000 per cápita (obrero). En Juárez 153 estab. con 854 obreros, — 1.850.000 horas, valor prod. 1.896.000 m\$n. aprox.m\$n.100.000.- per cápita. Estos son los partidos con predominio industrial (particularmente cemento, vale decir, industria originada en actividad extractiva). Los otros dos partidos imperantes revelan la existencia de pequeñas industrias (más bien artesanías)

si se exceptúan las plantas de Ruidiún de Tandil: Tandil 669 establecimientos, 3.242 obreros, 5.506.000 horas, 2.649.000 mñ de valor prod. o sea mñ. 35.000 pñr cápita; Azul 333 estab. con 1.092 obreros, 1.972.000 horas, mñ. 835.000.000 valor prod. o sea mñ. 15.000.- per cápita.

La estructura bancaria (al 30-6-68) revela bastante correspondencia entre préstamos y depósitos en líneas generales (pñ 107% Juárez, 93% Tandil, 90% Olavarría, 86% Azul), aunque por el énfasis puesto en el apoyo de la explotación ganadera, más que de la industrial. En Olavarría los préstamos, en millones mñ. fueron: 1.185 para la producción primaria, 584 industria, 435 comercio. En Juárez 468 producción, 121 industria, 112 comercio. En Tandil 1.673 producción, 512 industria, 748 comercio, En Azul 1.413 producción primaria, 309 industria, 424 comercio.

Los ingresos municipales (millones mñ. 1967) alcanzaron a 848 en Olavarría (egresos por 724), 424 Tandil (eg. 373), 318 Juárez (eg. 229), 268 Azul (eg. 242). El total de la zona estaría en los 1.500.000.000 mñ. anuales.

La principal actividad industrial de la zona está constituida por el cemento, que constituye casi el 60% de la producción nacional (40% días tres plantas de Olavarría: Loma Negra, Sierras Bayas, Von Bernard, y 16 al 17% la de Barker, en Juárez) más moderna. Su producción en 1965 fue de 1.300.000 ton. en Olavarría y 540.000 ton. Juárez, totalmente "exportadas" de la zona: 10% hacia la costa: Necochea, Miramar, M. del Plata; el resto hacia la Capital y otros destinos. Hay atracción turística, por parte de Tandil (140.000 personas anuales en vacaciones y unos 250.000 viajeros de escala 1 o 2 días en viaje a costa atlántica.

Según un estudio del CEUE, las clases dirigentes en los tres principales partidos son:

a) Olavarría: clase media ocupada en actividades comerciales,

financieras, empleos públicos y privados; los directivos de las grandes empresas industriales, si bien no residentes en la zona, recurridos para financiamiento de proyectos comunales; también un estrato de políticos, tendencialmente "desarrollistas". El conjunto, si no homogéneo, revela tendencias dinámicas e innovadoras.-

- b) Tandil: sector agrícola-ganadero, no participan los industriales (reemplazados por grandes empresas extra-locales, cuyos métodos reprueba la comunidad). Las tendencias son quietistas y se acusa falta de homogeneidad.-
- c) Azul: La ciudad es un centro de servicios y su base es agrícola ganadera. Ha sido desbordada por Olavarría, sumamente cercana, y más desarrollada. Predominan sectores medios vinculados a la burocracia municipal, propietarios de tierras, comerciantes y profesionales.-

La atracción de centros puede definirse así:

1. Una suerte de complejo Azul-Olavarría podría constituir el centro gravitatorio natural de la región. Olavarría predomina sobre Bolívar, Gral. Lamadrid y Laprida, incluso sobre Azul, con quien comparte predominio sobre Tapalqué.
2. Azul disputa con Olavarría a Tapalqué, y con Tandil a Rauch.-
3. Tandil predomina sobre Juárez, y en buena medida sobre Rauch.-
4. Juárez predomina sobre G. Chaves (en parte, por la incidencia de Tres Arroyos) y disputa a Olavarría el predominio sobre Laprida.-

En el plan trienal de desarrollo 1968/70, el COPRODE determinó tres polos de crecimiento. El programa del relativo a Bahía Blanca se inició el 29/8/67 y el lanzamiento del de Necochea-Quequén-M. del Plata debió esperar hasta Noviembre de 1968. Intermedio, fué explicitado y formalmente consensado,

el de Olavarría-Amul-Tandil, con fecha 7/11/67. En Julio y Agosto de 1968, el Ministro de Asuntos Agrarios de la Provincia, Dr. Oscar E. Blasco, en su condición de Delegado del P.E. provincial para promover el crecimiento del polo mencionado, visitó la zona, declarando que el plan de obras a realizar en este espacio económico estaría constituido, entre otras, por las siguientes: Ruta 60, autopista Fortabat, casa de altos estudios, circuito turístico serrano, área piloto de Olavarría, electrificación rural, canalización arroyo S. Jacinto, viviendas, hotel municipal, colegio nacional, red telefónica, mercado de concentración de frutos, racionalización sanitaria, enlace rutas 226 y 75 con ruta 3, red de televisión, ampliación del parque vial, agua potable y desagües cloacales, promoción turística, extensión red de gas, radicación de industrias, etc.-

La ruta 60, de 510 km., conecta una vasta región del centro oeste de la Pcia., con La Pampa al oeste, y el sector oriental (ruta 2). Se llamó a licitación para el tramo Olavarría-Quilicó (77,5 km., inversión mñ. 51.601.854.-). Diversos partidos de la provincia reclaman la total pavimentación de la ruta, de modo de permitir una intercomunicación integral, que valorece regiones mediterráneas, permitiéndoles hurtarse a la saturación de grandes centros ubicados lo bastante lejos como para no constituir solución efectiva a problemas de funcionamiento cotidiano, en tanto se gratifican con funciones comerciales monopólicas (caso de B. Blanca, a lo que parece). Ultimamente se ha licitado la apertura de traza del tramo de 106 km. entre Carhué y Rivera, con un presupuesto superior a los 120 millones de mñ.-

Se llamó a concurso público para ensanchar y mejorar el camino de acceso a Olavarría, desde ruta provincial 76 (presupuesto mñ 97.525.000.-) En Tandil se proyectan obras de próxima realización por mñ 80 millones: camino de acceso desde María Ignacia a ruta 74, acceso del balneario a ruta 74, etc. En tanto, la lentitud de las obras del camino Lauch-Tandil, vital

interconexión regional, preocupa en la zona.-

En materia energética, se inauguró en 1968 un sistema de electrificación rural entre Tandil y Azul, con un área de influencia de 450.000 has. (longitud 487 km.)

La ampliación de la Central de Hecochoa también gravita favorablemente en esta zona, pues ella provee del fluido eléctrico a Tandil, Olavarría, Azul, Rauch y Juárez. También se proyecta una importante inversión en electrificación rural en Olavarría (Colonia Nueva, mñ. 13 millones).-

En Agosto de 1969, al visitar la zona el Gobernador, Ing. Saturnino Llorente, informó sobre la realización de obras de agua potable en Rauch (mñ 52 millones), Olavarría, Juárez, Tandil, Ural. Lamadrid; de desagües cloacales (mñ 110 millones para la red de Bolívar, mñ 45 millones para la de Rauch mñ, 115 millones para redes colectora y depuradora de Olavarría); de viviendas (1000 en Olavarría, de las que 300 se habían ya construido a fin de 1969), informando, de paso, que el déficit habitacional había bajado entre 1960 y 1967 de 13.000 a sólo 4.300 unidades de vivienda; de salud pública (índice camas/habitantes 6,4 superior a la media provincial); escolares (18 establecimientos educacionales nuevos); pavimentación (trabajos en curso por mñ 3.110 millones).-

Recientemente, se habilitó la nueva terminal de ómnibus de Olavarría (capacidad 1.000 vehículos diarios, 3.000 m²). Se contrató con SUTEL la provisión de 5.400 nuevas líneas telefónicas para Olavarría, para 1972.- Se construirá un parque industrial, con una inversión prevista de mñ 341.650.000.-que se proyecta completar en 1971. Será administrado por el municipio.

La Provincia no solo habilita polos. También ha creado una división administrativa, por razones de mejor gobierno, en la que la aplicación de espíricos criterios que los ob-

servadores motejan irónicamente de "geometría política", han ocasionado la reacción de la población, en algún caso en forma altamente significativa. Tandil vivió una jornada de protesta total el 26/1/70, por su inclusión en la zona X, regentada por Azul, que según cálculos ocasionó pérdida de jornales; queza a crear por año 100 millones. Afirman los tandilenses su dimensión es demasiado superior a la de Azul como para que los servicios gubernamentales opten por ésta para su radicación.

En prueba de tal aseerto, esgrimen las siguientes cifras: en 1967 se pagaron en Tandil 674 millones año por impuestos provinciales (Azul 400) y año 1.200 millones de impuestos nacionales (Azul 750); los préstamos bancarios en Tandil eran en 1966 de año. 2.608 millones (en Azul 1535); los índices de valuación fiscal urbana eran para Tandil y Azul, respectivamente, en 1968, de 25 y 22 (y de la rural 28 y 25); las entidades inscriptas en el impuesto a las actividades lucrativas son 5.400 en Tandil y 3.240 en Azul; la venta de energía entre 1958/67 alcanzó a 274 millones de kv en Tandil y 124 en Azul; Tandil provee a la producción agrícola de la provincia con el 5,5% del total de ésta y Azul sólo el 3,3%, pese a que las tierras afectadas en la última suman una extensión superior (menor índice de productividad); la productividad lechera es mayor en Tandil (267 litros anuales por vaca, contra 26 en Azul, que no dió a conocer sus cifras: "sus vacas no apelaron"). Finalmente, en 1965 Tandil tenía 71.627 habitantes y Azul 48.930, y no sólo a ésta supera aquélla, sino a otras cabeceras de zonas administrativas, como S. Nicolás, Junín, Mercedes, Chivilcoy y T. Lauquen.-

Si la dimensión económica es requisito de la función administrativa de un centro, Tandil merece ser atendida (no obstante, la historia no es demasiado pródiga en tal tipo de consolidaciones, son innumerables los casos de ciudades administrativas, y aún de capitales de países, de menor importancia económica y poblacional que otros centros urbanos locales). Tandil reclama

la conformación de una nueva zona, sería la No. 11, bajo su jurisdicción, y que comprendería partidos desgajados de la férula de otros centros, como Ayacucho, González Chaves, Juárez y Rauch (en total unos 25.417 km²). El motivo esencial es la necesidad de que los problemas de Tandil sean tratados directa y ejecutivamente por las autoridades provinciales (radicadas en La Plata), sin pasar por instancias intermedias, lo cual, teniendo en cuenta la innegable importancia de la ciudad y su partido, y su hinterland, es atendible.-

Surge de todo esto una inquietante pregunta: el Polo, como moderna institución de progreso económico y cultural de una región y sus habitantes, ha encarnado en el ánimo de la gente? En tanto no se dé tal consubstanciación, difícilmente funcione...

DESCRIPCION DE MAE DEL PLATA, PRINCIPAL CENTRO URBANO DE LA REGION, Y PAUTAS PARA SU PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL:

Hacia 1850 hacen su aparición en el mundo los primeros balnearios, y se inicia cierta movilidad en las clases de mayores recursos, atraídas por las playas (hasta entonces, al menos en lo que conocemos de nuestra civilización occidental, se vivía de espaldas al mar, en lo atinente a distracciones). Mar del Plata es "descubierta" por las clases altas de Bs.Aires (influye su magnífica situación geográfica, como dice Susana H. Romero: "emplazada en la región pampeana, sobre el litoral atlántico, se halla en el punto en que el sistema de Tandilia se hunde en el océano en forma de puntas o espolones rocosos. Al producirse el contacto entre el mar, la planicie y las sierras, se han formado una serie de playas arenosas de gran extensión, aptas para el surgimiento de un gran balneario"). De 1887 a 1910 el círculo áureo de la metrópoli prolonga en el nuevo balneario sus intenciones fastuosas. Hacia la última época, y hasta alrede-

dar de 1935, se producen continuos incrementos de la corriente turística, y así la antigua villa saladeril deviene totalmente ciudad turística. Mucho tuvo que ver en tal reestructuración la propaganda de sus fundadores, los que emplazaron en ella el primer hotel de turismo del continente (el Bristol).-

Con el tiempo, la ciudad, que para atender los requerimientos del turismo ha ido incorporando la migración rural de su entorno inmediato, va asumiendo nuevas funciones, consecuencia de un crecimiento que ya es "desarrollo", acentuado cuando el turismo trucea su escala, y deviene masivo, y no corriente de élites (aproximadamente desde 1948). La ciudad crece horizontal y verticalmente, ya se parece más a Río de Janeiro y menos a la arquetípica Costa Azul.-

El turismo masivo hace que se considere a la ciudad como satélite hebdomadario y estacional (estival) de las clases medias del conurbano bonaerense. Pero no es ya solamente eso, a tal punto que tal vez debiera pensar en serlo cada vez menos. Nos explicaremos: según el testimonio de corrientes modernas de pensamiento acerca del fenómeno turístico (particularmente españoles, italianos y franceses, tanto economistas como técnicos, urbanistas, políticos), la dimensión máxima de una urbanización turística se halla por debajo de los 200.000 habitantes, a fin de evitar la acumulación de funciones distintas a la original, y que colisionan con ella, como, por ejemplo, los industriales. En verdad, la controversia industria-turismo, o bien agro-turismo, se manifiesta claramente en Mar del Plata (fábricas de harina de pescado junto a la playa donde acuden los sectores de élite; única ruta para transporte de granos al puerto y para el desplazamiento de turistas, todo ello en los mismos meses de verano), y una sana planificación urbana y regional debería: a) hallar nuevos emplazamientos, en Mar del Plata, para la industria, al par que mejorar y ampliar las rutas, tanto del turismo como de

la actividad productiva; b) hallar nuevos emplazamientos turísticos "fuera" de Mar del Plata, excesivamente congestionada ya.

El centro comercial turístico se localiza alrededor de la zona del Casino y la Rambla, así como en sus adyacencias, penetrando aproximadamente un kilómetro en la ciudad. En cambio, el centro comercial local se establece en los alrededores de la Plaza Luro, hasta donde llega la influencia del anterior, y donde se radica la Municipalidad y otros establecimientos públicos. (se ha llegado a comparar los planos de Mar del Plata y Buenos Aires, procurando advertir curiosas similitudes nacidas fundamentalmente de concomitancias sociológicas: entre la Plaza Colón y la Plaza de Mayo; entre la vida "de espaldas al mar" característica en la metrópoli, y que también distingue a su apéndice turístico cuando queda librada a su propia vida real, en la estación fría; entonces su dinámica refleja la de su hinterland agrario; similitud en la localización central o marginal de centros de distracción (avenidas Constitución y del Libertador) o de compras (San Martín y Av. Santa Fé), en la superestructura gastronómica de la zona portuaria; e incluso en las arterias que, de algún modo, delimitan la vida actamente urbana de cada una (Av. Independencia y Av. Gral. Paz).

Respecto de la región, tales centros comerciales constituyen focos de atracción y determinan un área de mercado de productos más bien suntuarios, o, si de uso cotidiano, de calidad frecuentemente mayor que la que se halla en otros centros urbanos, lo que justifica la absorción desproporcionada de sus ofertas por parte del turismo, en relación a la venta neta local. A su vez, el puerto es centro de atracción para la producción primaria regional, las industrias radicadas en la ciudad lo son de la mano de obra migrante, y los espectáculos y la difusión de la cultura estimulan el acercamiento transitorio de poblaciones de su "hinterland". No obstante, Mar del Plata no

ha procurado seriamente constituirse en líder, eje, polo manifiesto (político, si se quiere), de la vasta región S.E. Es evidente que sus preocupaciones han recorrido senderos endógenos. Difícilmente los reclamos de los entes marplatenses vayan más allá de problemas netamente urbanos.

Este desentendimiento respecto de la región parece vocacional, y, naturalmente, influye a la hora de determinar jerarquías prospectivas, dentro de planes de programación del desarrollo regional. Inclusive, padece Mar del Plata algunas deficiencias que podrían justificar aquél desentendimiento: actualmente el puerto está limitado, en calado y en accesos, para absorber mayor proporción de la oferta exportadora de la región, la que, entonces, trasciende a Quequén, e incluso a Bahía Blanca. No tiene un mercado de capitales que permita financiar su desenvolvimiento, extendiendo sus intereses en un hinterland cada vez más vasto (la pradoja: el Banco Comercial de Tandil abre una sucursal en Mar del Plata, pero ésta no va más allá de Miramar con su ente local, el Banco Argentino del Atlántico, por otra parte sin posibilidades de competir ex ésta con los colosos Nación y Provincia).-

El problema del Puerto es sustancial. Hoy, éste mueve unas 700.000 ton. por año, en tanto la solución del actual déficit de calado permitiría la decuplicación de aquél monto. El CESE calculó que los saldos exportables de la región S.E. estarían constituidos anualmente por aproximadamente 1.000.000 ton. de trigo, 100.000 ton. de harina, 1.300.000 ton. de papas, 400.000 ton. de avena, 500.000 ton. de otros cultivos, 40.000 ton. de lanas, 3.500.000 ton. de carnes, 100.000 ton. de productos pesqueros, 1.300.000 ton. de cemento, todo ésto unas 8 millones de toneladas. De éstas, 1.500.000 salen por Quequén, 700.000 por Mar del Plata, algo va a Bahía Blanca, y una gran proporción prefiere la ruta de los camiones hacia Buenos Aires.

Fácil sería reemplazar ésta por embarcaciones desde Mar del Plata, pero, para ello, harían falta las mejores en el puerto (y seguramente mayor dotación por parte de nuestra marina mercante de cabotaje).-

El Puerto, otrora de 40 pies de calado (apto para movimiento de ultramar), ha quedado reducido a 16/20 pies, ante el embancamiento de su boca, como consecuencia del flujo permanente de arenas de sur a norte, que acumula en la boca del puerto más de 600.000 m³ de arena por año, obligando a un costoso dragado (el Puerto debe disponer en forma permanente de una draga, cuyo valor actual es de 1.500 millones m/n, y el costo operativo anual asciende a m/n 70 millones). Tal situación provoca múltiples inconvenientes para la admisión de buques de cierto calado (es notorio que, en los últimos meses, resultó imposible que accedieran al puerto, entre otros, un importante buque científico, otro extranjero de pasajeros, otro que debía cargar papas para su exportación), en tiempos en que se incrementa notoriamente el calado promedio de las embarcaciones en todo el mundo. El máximo tonelaje admisible de un barco está en las 16.000 toneladas de carga (en los últimos años la flota mundial aumentó el 17%, y su porte el 30%).-

El Puerto constituye un elemento vital de salida de la producción industrial urbana y de la producción primaria rural de la región. Su no correspondencia con tales expectativas, lo transforma en "cuello de botella", que tiende a anular, bien su importancia ulterior como punto distinguido, bien la expansión de la producción regional de su hinterland. Se calcula que el costo actual de un puerto como el de Mar del Plata es de unos m/n 100.000 millones. En cambio, la solución para su saneamiento no es tan cara. Una consultoría japonesa ofreció un sistema que, entre sus principales características, cuenta con la construcción de una estructura de material sobre el lado externo de la

escollera sur, adaptándole un equipo de aspiradoras que succionarían las arenas acumuladas, enviándolas por un sistema de canalización hacia el cabo Corrientes, desde donde, debido al flujo natural de las aguas, se desplazarían hacia las playas del norte. Esta solución tiene otra gravitación benéfica: el desplazamiento de las arenas hacia el norte, concurriría a solucionar el grave inconveniente de la erosión costera en dicha zona (un plan de la Dirección de Hidráulica de la Provincia evalúa en más 500 millones anuales, durante 5 años, el costo de la lucha contra la erosión en las barrancas nortefías, que se deterioran paulatinamente.)

El costo de esta restitución artificial del flujo de las arenas, costaría más 1.600 millones, y su mantenimiento operativo otros más 20 millones por año. Evidentemente vale la pena... La Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables está estudiando su aplicación. Entretanto, sólo cabe el dragado constante del puerto, que, al menos, lo mantendría en un calado de 30 pies. Lo malo es que hay una sola draga, y ésta es utilizada alternativamente en otros puertos: Quequén, Bahía Blanca....

En Abril 1970 se llamó a licitación para el dragado del puerto hasta una profundidad de 30 pies y un ancho de 100 metros.-

La reactivación del Puerto de Mar del Plata permitirá a ésta cumplir un papel rector en la región, tanto en cuanto a la atracción del desplazamiento de productos para su trasbordo en el mismo, con destino a la exportación, como por la posibilidad manifiesta de que parte de tales cargamentos sea susceptible de transformaciones industriales en la propia ciudad, lo que expansionaría sus posibilidades manufactureras.

El periódico marplatense "La Capital", en su edición

del 30/12/69, señalaba como prioridades esenciales de la región con eje en Mar del Plata, industria pesquera y Puerto. La industria pesquera representa una porción sustancial del capital invertido de la urbe, y viene afrontando una crisis estructural de crecimiento, en virtud del cambio de política económica en la época de su equipamiento, hace menos de un quinquenio. Reclama una consolidación de sus deudas fiscales, como paso previo a una continuidad de su desenvolvimiento, que implique saneamiento y expansión del mismo.-

El mismo periódico, en su editorial del 10/2/70 ("Una ciudad que todos quieren, pero que muchos postergan") y "La Razón" de Bs.Aires, el 19/2/70, coinciden en señalar que las fuerzas empresarias de la ciudad tienen ya plena conciencia de que el turismo no puede ser más su motor esencial (nos remitimos a las investigaciones del economista marplatense Carlos Zubillaga acerca del escuálido aporte real de dicho sector al crecimiento de la economía del polo), pues, en las actuales condiciones (conjuntura económica nacional en baja, lo que se reitera con frecuencia alarmante; por bienes) saturación de las playas y de la propia ciudad marplatense) no permite garantizar una expansión sostenida. De tal suerte, se impone que la ciudad impulse su industria, adecuando, como es lógico, su infraestructura.

El Plan Regulador del partido y la ciudad, determinó como zonas idóneas para la expansión industrial local, las correspondientes a los centros satélites de Batán y Chapadmalal, ubicados al suroeste del área urbana específica de Mar del Plata. Lo lamentable es el déficit de infraestructura en dicha zona, que impide la radicación efectiva de industrias en modo masivo (más adelante volveremos sobre el particular). Por ejemplo, es notorio el déficit de infraestructura sanitaria en aquella zona, así como en todo el partido (Ya vimos antes que toda la región pade-

ce este problema). El actual ejido urbano de M. del Plata cuenta con 7.850 manzanas, y sólo el 19,6% (1938 manzanas) posee aguas corrientes y obras sanitarias. Otros déficits notorios son el de escuelas y aulas, la ubicación absurda de la terminal de ómnibus, la obsolescencia de la terminal ferroviaria, los problemas de urbanización en playas, etc.

La ciudad está equipada actualmente con viviendas para unas 1.500.000 personas. Unas 50.000 de dichas viviendas se hallan deshabitadas fuera de la temporada estival, lo que impone a una política de creación de empleos (incluso migrantes) que favorezca su ocupación y uso efectivo.

Repasando rápidamente la situación de la infraestructura urbana de Mar del Plata, así como las medidas en curso o proyectadas para su acomodación a pautas de desarrollo, vemos que:

- 1) en materia de energía, la potencia instalada actual es 80.000 kw, existiendo trabajos en curso, por parte de Agua y Energía S.A., para su incremento a 160.000 kw en 1971 (inversión neta 7.000 millones en Central Termoeléctrica 9 de Julio, con ayuda financiera del BID).-
- 2) el proyecto de obras de mejoramiento del Aeropuerto, con una inversión de neta 150 millones, comprende ampliación de plataforma, arreglos de pistas, equipos de seguridad, etc., y permitirá situar a aquel en el nivel de los aeropuertos nacionales de primera categoría, intensificando su capacidad de tráfico.-
- 3) Ferrocarriles: La estación ferroviaria data de 1.886 (1.400 turistas en ese año). Está emplazada en un punto céntrico de la ciudad, lo que añade motivos a la congestión habitual del mismo, en virtud de los 40.000 viajeros

que discurren diariamente por la estación. Las instalaciones son precarias y vetustas.

A fines de 1969 se conoció un plan de la Comisión de Sistematización Ferrourbanística de Mar del Plata, integrada por representantes de EPA, Municipio, Bolsa, UCIP y Centro de Arquitectos). Inspirado en el ejemplo japonés y en planes estadounidenses, el programa que no señala desplazamiento alguno del actual emplazamiento céntrico del nudo de transportes (es más, propone añadir al complejo una terminal de ómnibus que sustituya la actual, radicada en punto de incómodo acceso), consiste en un sistema de vías elevadas, mediante un viaducto de seis metros de altura, la cual se alcanzará en el cruce de Libertad y Av. Champaignat, luego de un trayecto, a partir del km. 395 de la ruta nacional N° 2, donde va ganando altura progresivamente. Se evitarán barreras y se liberarán calles hoy cortadas. Las dependencias ferroviarias continuarán funcionando en el edificio, con 500 metros de frente, sobre Av. Luro, el que se renovarí y modernizaría, de modo de conjugarse con la arquitectura circundante, conteniendo además, locales comerciales, y la ya comentada terminal de transportes viales.-- El costo se estima en más 4.200 millones, y la duración de las obras, de tres años. Falta el socio financierista, ya que E.F.A., por sí misma, no está en condiciones de afrontar tanta erogación: la Provincia? La Comuna? (ni aún vendiendo tierras).

- 4) Agua: la provisión está por debajo del 20% de la demanda edilicia, y, para peor, los planes de O.S.B. hasta 1972 tan sólo prevén la atención de la deman-

da vertical, vale decir, que los caños no se extenderán más allá del casco viejo de la ciudad. Mar del Plata tiene actualmente 2.353 cuadras con servicio de aguas corrientes y cloacas, otras 359 con sólo agua, otras 126 con cloacas pero sin agua. Los servicios cubren 1.500 manzanas de la ciudad, 200 de la zona portuaria y 238 de Peralta Ramos (19,6% en total de la edificación). Se efectuaron investigaciones de potabilidad del agua en barrios no servidos por OSH, sobre 229 muestras hubo 153 inaptas para consumo. La preocupación sobre aguas contaminadas cunde en la ciudad, y en diversos barrios se realizan gestiones vecinales para solucionar tan grave problema (Parque Luro, Emir Juárez).-

- 5) Gas: Por acuerdo entre la Comuna y Gas del Estado, se conviniere trabajos para la provisión de gas natural a 1.333 manzanas (plazo 5 años), en zonas céntricas y periféricas de la ciudad. Además, se construirá para 1971 un gasoducto entre Tandil y M. del Plata (costo mñ 1.950 millones), en cuya 1ª. etapa se procurará el abastecimiento de 40.000 usuarios (actualmente son 75.000 los atendidos).-
- 6) Obras viales: En 1969 se licitaron 365 cuadras, en varios barrios, con financiación a cargo de los frentistas (mñ 326 millones). Además, obras a cargo de la comuna por mñ 52 millones (la repavimentación de la Av. Costanera insuñó 25 millones mñ, a cargo del municipio, más otro tanto que solventó la Provincia). Se hallan en ejecución obras en rutas externas a la ciudad: tramos de 7,5 km desde Est. Chapadzalal al camino viejo a Miramar (mñ. 32 millones); 10 km. Cam-

teras-Batán-Chapadmalal (mín 15 millones); 10 km. Ruta 88 a La Copelina (mín 50 millones); alcantarillado en ruta provincial 11 entre arroyos Los Cueros y Vitoratá; bacheos en Sta. Clara del Mar; terraplenes en ruta provincial 50 (mín 3.200.000).- Hay un anteproyecto para el ensanche de la Av. Champagneat, vía de escape de la ciudad hacia la ruta 88.-

- 8) Obras civiles: Alumbrado en rotonda Av. Constitución, hasta Aeropuerto Canet, y obras anejas por mín 100 millones; panteón de la Comunidad mín 126,9 millones; desagües pluviales por mín 200 millones. La provincia anunció en Marzo 1970 la construcción de la Ciudad Universitaria, como parte de su plan quinquenal de obras a iniciarse en 1970, inversión mín 1.680 millones. En marzo 1970 se informaba del lamentable estado en que se encuentra el Hospital Mar del Plata, afectado por lluvias e inundaciones estivales. Se vienen realizando trabajos en las playas (espigones y muros en Playa Estrada mín 14,8 millones, en La Perla mín 12 millones; en Bristo, 17 millones mín.; y defensas de barrancas entre French y Constitución, mín 450 millones.)

A todo esto, la ciudad ha ido ensanchándose; nuevos barrios, casi desuados de infraestructura, reclaman apoyo oficial para su puesta en estado urbano, mientras el centro padece las congestiones propias de toda "downtown", agravadas por el movimiento turístico de 24 horas diarias, si bien en el período estival. El diario capitalino "La Prensa" sugería el 7/1/70 que la falla reside en que las obras y servicios públicos se atienden en proporción inversa al crecimiento de la ciudad. Lo que implica señalar la inocuidad de los es-

Fuerzas de renovación infraestructural señalados más arriba.

Un proyecto importante para la expansión citadina es el de "urbanización de Punta Nogotas". El Ministerio de Economía de la Provincia elaboró un plan de urbanización particularizada de dicha zona periférica urbana (se registraron protestas del Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores de M. del Plata, considerando que la zona debía incluirse en un planeamiento integral de la ciudad. No obstante, forzoso es recordar que las playas son de jurisdicción municipal...). El plan comprende una extensión de 3.500 m. de longitud, desde la escollera sur hasta Punta Canteras. Se prevé la licitación internacional, con adjudicación a fines de 1970. El proyecto consta de tres sectores: a) obras del dominio público provincial, inclusive la nueva Av. Costanera próxima a zona de arenas interconectada con Av. Martínez de Ros; b) obras del dominio privado, en concesión (playas de estacionamiento, balnearios, negocios afines); c) obras de propiedad privada (La Pcia. venderá a la firma adjudicataria, fracciones de tierra de hasta 30.000 m², no subdividibles en más de dos parcelas, para hoteles, viviendas y comercios, a más de 100 metros de la Av. Martínez de Ros, a precios bajos, pero obligando a la inversión previa, por parte de aquella firma, en los ítems a) y b) de una suma evaluada en los u\$s 10.000.000.- Se aseguran servicios de OSE y de energía eléctrica).-

Plan Regulador: El partido de General Pueyrredón, y, con él, su aglomeración urbana esencial, la ciudad de Mar del Plata, o, mejor dicho, el conurbano de Mar del Plata, con lo ^{que} ya engloba toda otra manifestación de vida urbana en aquél, tienen su Plan Regulador, aprobado por ordenanza municipal N° 1117 del año 1959, en el que participó, como director y coordinador, el

arquitecto uruguayo Carlos Gómez Cavasso, de vasta y proficua labor como planeador urbano.-

El estudio procuró la identificación y desglose de las áreas urbanas, respecto de las acusadamente rurales, del partido, poniendo así un límite a la expansión urbana indiscriminada en el seno del mismo. Dentro de las áreas rurales se previeron zonas extra-urbanas para desarrollo turístico (playa, sierra, bosques). Se contemplaron nuevas localizaciones urbanas, tanto como los emplazamientos más aconsejables para instalaciones industriales.

Se tomó en cuenta la necesidad, por parte del ejido urbano de M. del Plata, de adaptarse a dos funciones: una estable y otra estacional (turística), lo que implica el máximo aprovechamiento del equipamiento concentrado en el área central, y la creación de centros secundarios en los barrios, además de la zona turística del Puerto. Esto influyó para que se aconsejara la creación de "unidades vecinales", totalmente equipadas (déficit actual de la ciudad, por las restricciones de infraestructura).-

En el estudio se calculaba que la población estable era un tercio de la total, incluidos los veraneantes, en tanto aquella incrementaba anualmente un 2%. Hoy, tal crecimiento ha sido estimado en el 4%, y aquella relación ya no es 1 a 3, sino 1 a 6 probablemente.- (salvo que se reparta en el año la incidencia estival del aumento de población por el turismo, en cuyo caso la relación 1 a 3 conservaría su vigencia).-

Los planos que se exponen a continuación, reproducción de algunos de los que componen el mencionado Plan Regulador, permiten advertir que se prohíja el establecimiento de industrias en zonas externas a la gran aglomeración urbana, des-

PLANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
PARTIDO GRAL. PUEYRREDON
 (PROYECTO DE ORDENANZA)

-  U URBANA
-  UR RESERVA URBANA
-  S SEMI INDUSTRIAL
-  I INDUSTRIAL
-  T TURISTICA
-  R_{EX} RESIDENCIAL CON PRODUCCION EXTENSIVA
-  R_{IN} RESIDENCIAL CON PRODUCCION INTENSIVA
-  RL ESPECIAL
-  M MARITIMA

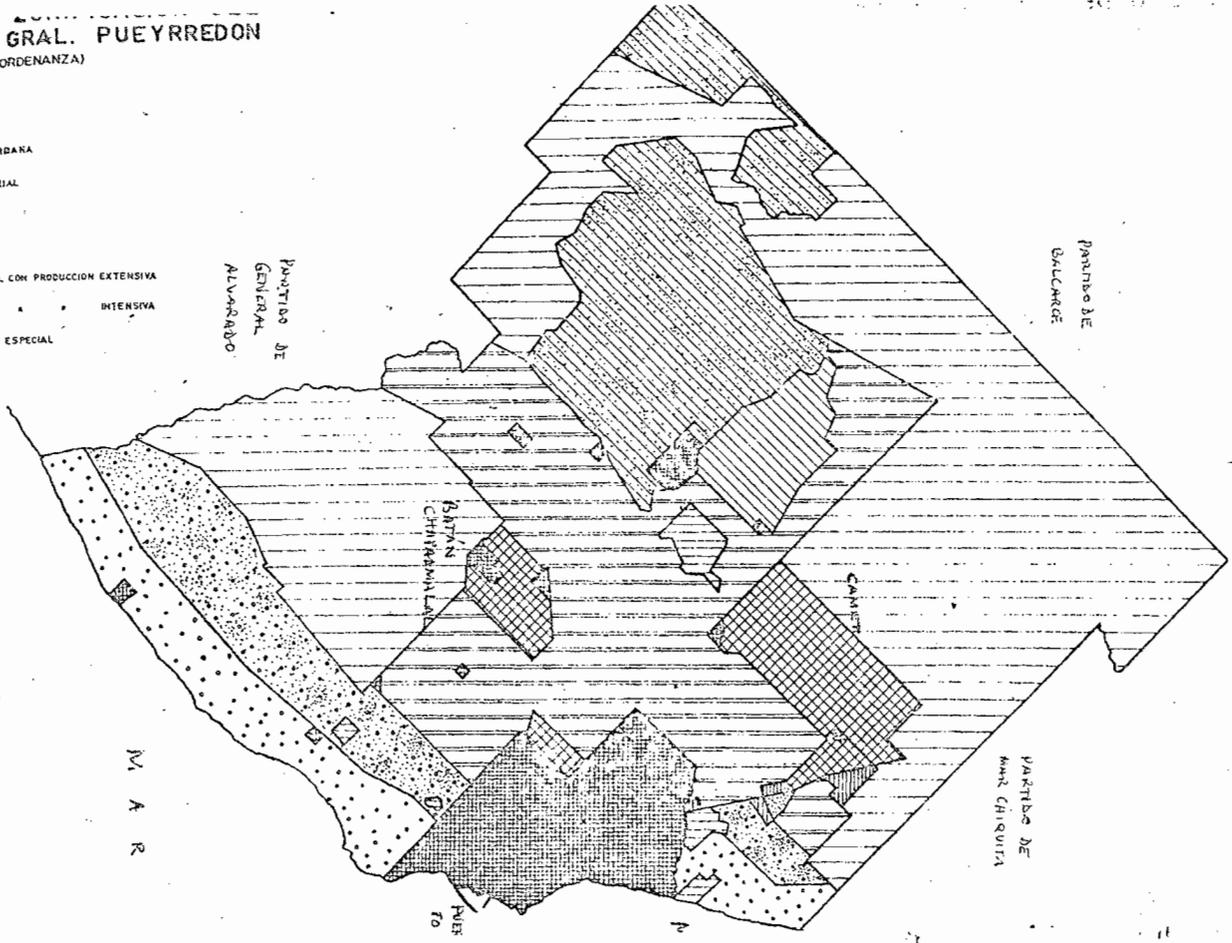
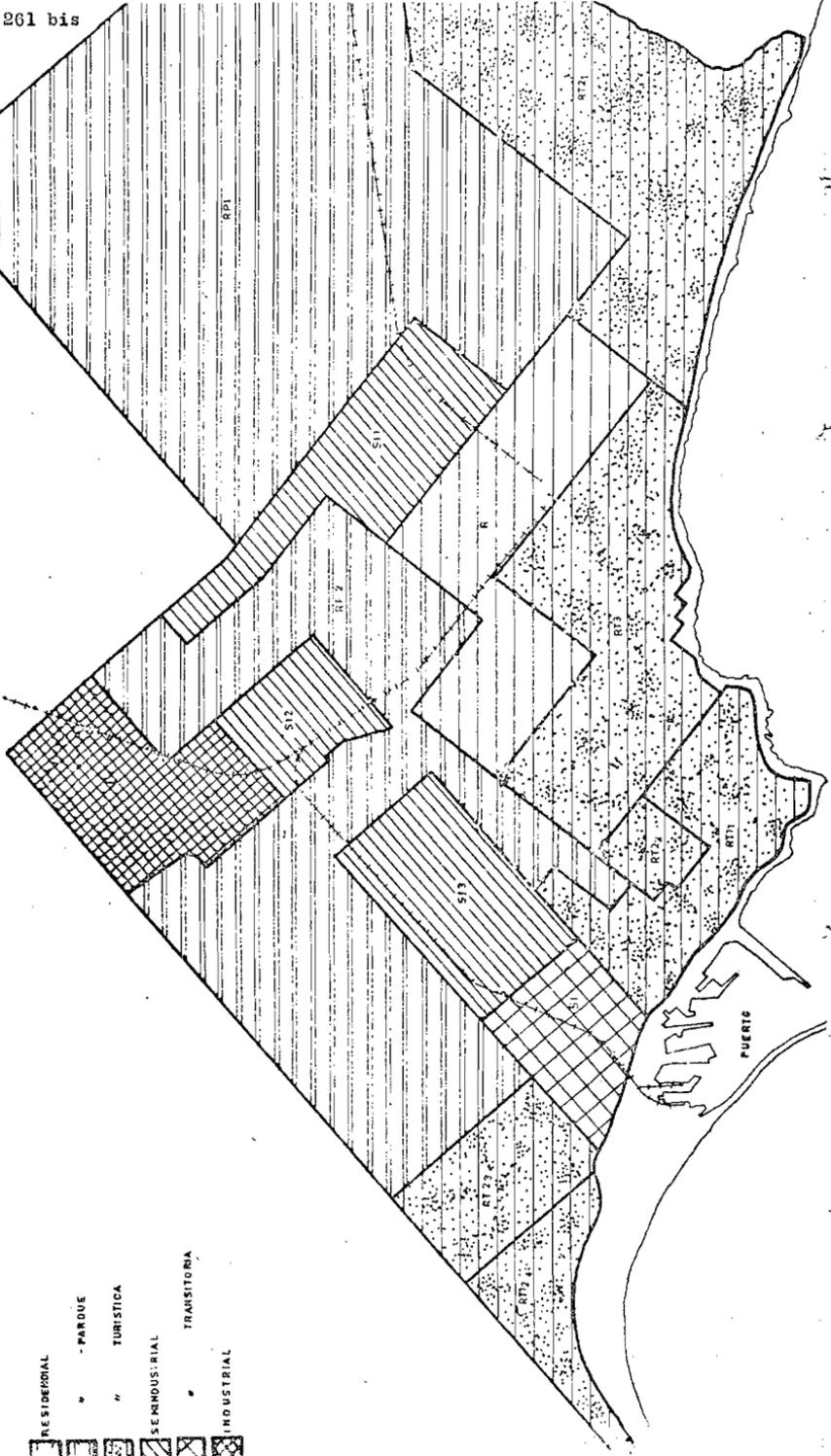


FIGURA 260

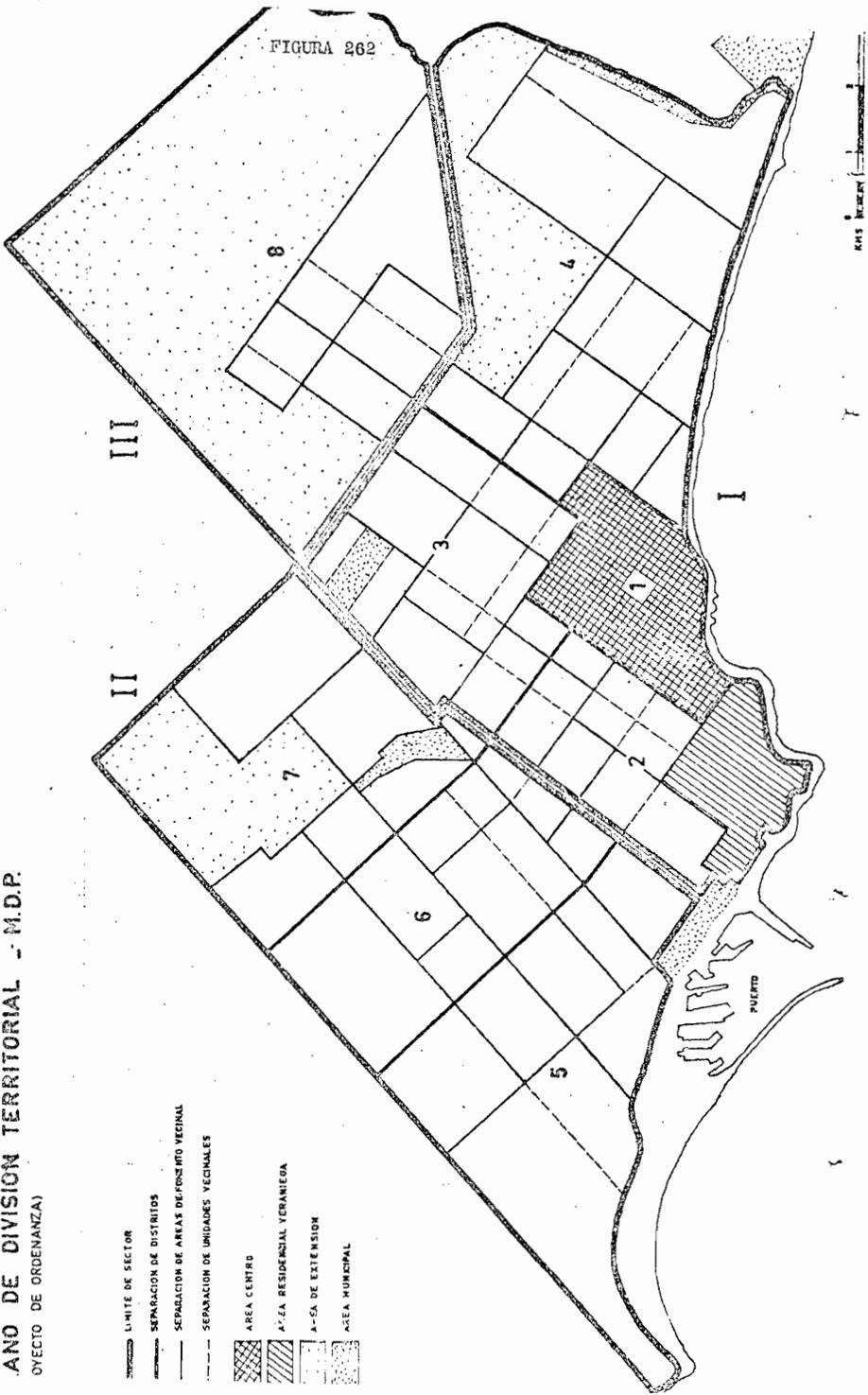
PLANO DE USO DEL SUELO - M.D.P.
(PROYECTO DE ORDENANZA)



- RESIDENCIAL
- PARQUE
- TURISTICA
- SEMIINDUSTRIAL
- TRANSITORIA
- INDUSTRIAL

PLANO DE DIVISION TERRITORIAL - M.D.P.
 (OBJETO DE ORDENANZA)

- LIMITE DE SECTOR
- SEPARACION DE DISTRITOS
- SEPARACION DE AREAS DE FORTIFICO VECINAL
- - - SEPARACION DE UNIDADES VECINALES
- ▨ AREA CENTRO
- ▨ AREA RESIDENCIAL VERANIEGA
- ▨ A-CA DE EXTENSION
- ▨ AREA MUNICIPAL



D - DIVISION TERRITORIAL (Anteproyecto de Ordenanza)

Artículo 1° - Apruébase la división territorial del ejido urbano en unidades vecinales, distritos y sectores según los límites establecidos en los Arts. siguientes:

Artículo 2° - Los sectores en que se divide el ejido urbano son:

Sector I - Delimitado por: Arroyo de la Tapera, Ruta Nacional N° 2, Champagnat, Juan B. Justo, Guido, Juan J. Paso, Leandro N. Alem, Almafuerte, Aristóbulo del Valle, Formosa y Camino Costero, abarcando los distritos 1, 2, 3, y 4.-

Sector II - Delimitado por: Juan J. Paso, Guido, Juan B. Justo, 190, Mario Bravo, Camino Costero, Juan B. Justo y Leandro N. Alem, abarcando los distritos 5, 6, y 7.-

Sector III - Delimitado por: Arroyo de la Tapera, Límite N.O. del ejido, Juan B. Justo, Champagnat y Ruta Nacional N° 2, y cuya área es coincidente con el distrito N° 8.-

Artículo 3° - Distrito N° 1 - Delimitado por: Libertad, San Juan, Pedro Luro, Guido, Alberti, Olavarría y Camino Costero, constituyendo el Centro de la ciudad.

Distrito N° 2 - Delimitado por: Alberti, Independencia, Juan J. Paso, Leandro N. Alem, Almafuerte, Aristóbulo del Valle, Formosa, Camino Costero y Olavarría, comprende las Unidades Vecinales 5b1, 5b2, 6a, 8b, 9a, 28a, 34a, 34b, 34c, 34d, y el área limitada por Olavarría, Rodríguez Peña, Carlos Pellegrini, Almafuerte, Aristóbulo del Valle, Formosa y Camino Costero.

Distrito N° 3 - Delimitado por: Pedro Luro, Champagnat, Juan B. Justo, Guido, Juan J. Paso, Independencia, Alberti y Guido, comprende las Unidades Vecinales 2a, 2b, 2c, 5a1, 5a2, 6a, 6b, 6c, 6d, 9b, 17, 21a, 21t, y 32.

Distrito N° 4 - Delimitado por: Arroyo de la Tapera, Ruta Nacional N° 2, Champagnat, Pedro Luro, San Juan, Libertad, y Camino Costero, comprende las Unidades vecinales N° 3, 4, 12, 13a, 13b, 14a, 14b, 19, 30, 36, 38 y el área limitada por el Arroyo de la Tapera, Ruta Nacional N° 2, Champagnat, Libertad, Chile, Constitución, y Arturo Alió.

Distrito N° 5 - Delimitado por: Juan J. Paso, Olavarría, Cerrito, Mario Bravo, Camino Costero, Juan B. Justo y Leandro N. Alem, comprende las unidades vecinales N° 1a, 1b, 10a, 1b, 29, 29, 31b, 33 y el área limitada por las vías del ferrocarril, Edison Vertíz y Camino Costero.

Distrito N° 6 - Delimitado por: Arroyo de la Tapera, Límite N.O. del ejido, Juan B. Justo, Champagnat y Ruta Nacional N° 2, que comprende las Unidades vecinales N° 15, 22a, 22b, 22c, 25a, 25b, y el área reservada para futuras divisiones

Distrito N° 7 - Delimitado por: Juan J. Paso, Guido, Juan B. Justo, 190, Mario Bravo, Camino Costero, Juan B. Justo y Leandro N. Alem, abarcando los distritos 5, 6, y 7.-

Artículo 4° - Las Unidades Vecinales están definidas en el plano complementario que forma parte de la presente ordenanza y se designa "Plano de División Territorial".

Artículo 5° - Comuníquese, etc.-

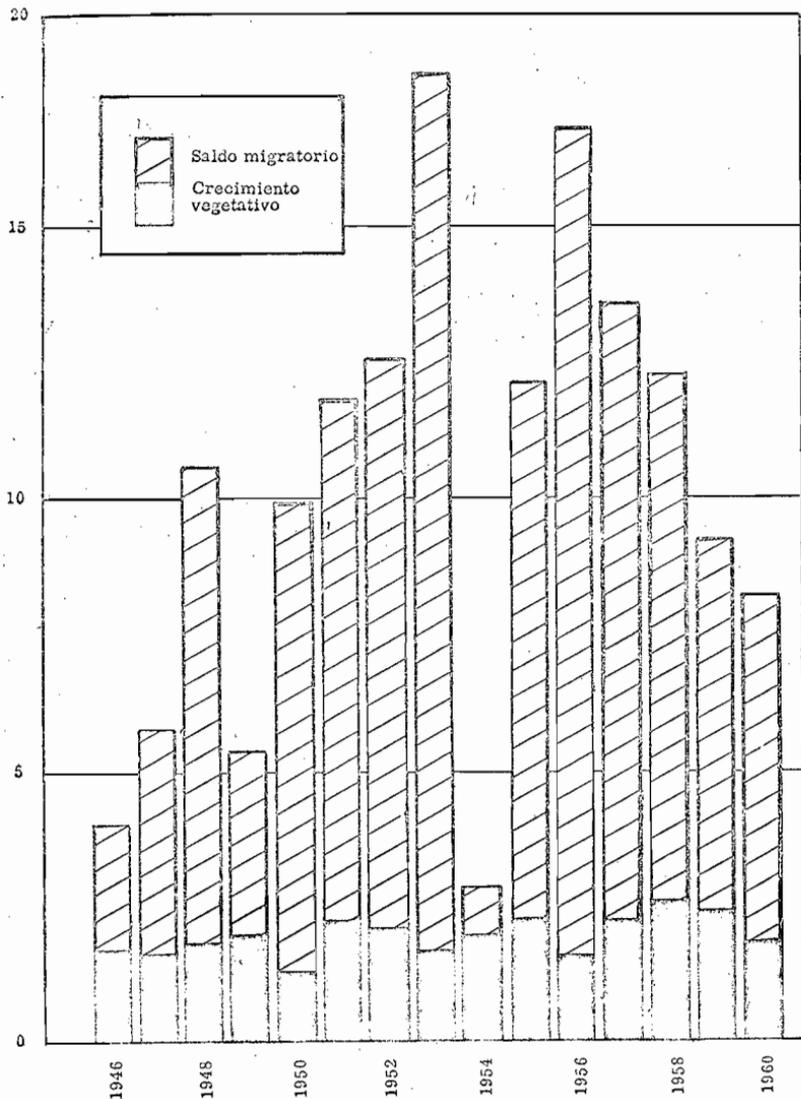
Distrito N° 6 - Delimitado por: Juan J. Paso, Independencia, Jacinto Ferral Ramos, Mario Bravo, Cerrito y Olavarría, comprende las Unidades Vecinales N° 7b, 7c, 16a, 16b, 18, 28b, 28c, 21a, 35 y 39.-

Distrito N° 7 - Delimitado por: Juan J. Paso, Guido, Juan B. Justo, 190, Mario Bravo, Jacinto Ferral Ramos e Independencia, comprende las Unidades Vecinales N° 7a, 11, 24, 26, 28d, 40, y el área limitada por Vertíz, Juan H. Jara, Fortunato de la Plaza, 190, Mario Bravo, Camino Viejo a Miramar, 47 y 146.-

MAR DEL PLATA
 CRECIMIENTO DE LA POBLACION
 1946-1960

gráfico n° 1

Miles



viéndolas a Batán-Chapadmalal y a Camet.

Industrias en Mar del Plata: La población actual es de unas 375.000 personas, y según estadísticas provinciales, existen en el Partido 1.986 establecimientos manufactureros y 9.627 comerciales (éstos vendieron más 29.973 millones en el año 1969, trabajando en los mismos 30.396 empleados.-) Contemporáneamente, La Plata tenía 1.748 y 9.976, respectivamente.

Según datos del CENR, cuyas compilaciones estadísticas no van más allá de 1965, respecto del producto del partido, el comercio significa un 15% de la mano de obra ocupada, otros servicios gubernamentales absorben el 14,3% de la misma, la construcción ocupa el 11,9 % y los servicios personales un 10,9%. Vale decir que el 50% restante de la población activa, está enrolada en el agro, la pesca y la industria manufacturera.

La industria textil, de nivel artesanal y hasta familiar, ocupa unas 20.000 personas (las ventas fueron en 1965 de más 2.330 millones de ese año, con un valor agregado de 750 millones más), y representa del 10 al 15% del producto industrial (del partido). Se estiman en 2.000 personas las ocupadas en la industria pesquera (3.000 a bordo y 5.000 en tierra). La construcción ocupa unas 15.000 personas, en los meses sin turismo, que, a su vez, laboran en servicios a los turistas en la temporada estiva. Año a año se acrecienta el nivel de la construcción en la ciudad: en 1968 se emitieron 2.377 permisos por 355.923 m², valor más 1.396.052.812.- En 1969 fueron ya 2.852 permisos por 511.342 m², en tanto los certificados finales correspondieron a 330.000 m² cubiertos. Hay en la ciudad 1.870 edificios y 789 hoteles (son 72.000 los departamentos reservados a los turistas). El 85% de las nuevas construcciones son adquiridas por vecinos del conurbano metropolitano. De 1957 a

1968, según cálculos de C. Zubillaga, se construyeron 3.100.000 m², por valor actual de más de m\$ 100.000 millones.- No obstante, hay actualmente síntomas de estancamiento en esta actividad, a nivel nacional particularmente. Los costos crecen, y se ha enrarecido el mercado de capitales para construcción, bien que ésta absorbió en los últimos años una porción significativa de los fondos de particulares. En el caso de Mar del Plata, al advertirse una suerte de retracción incipiente, cunde la pregunta: ¿Dónde está el dinero? (cr. "El Trabajo" del 20/2/70). La respuesta de los gerentes bancarios es que, dado que la mayoría de las instituciones no son locales (sus matrices están en Bs. Aires), trasladan su saldos fuera de Mar del Plata, configurándose el proceso denominado del "peso redondo", vale decir, el reintegro a su fuente de los fondos provenientes de gastos de los turistas. Una investigación profunda, que probablemente debieran ocuparse de promover los organismos empresarios de la región, probablemente señalaría que las transferencias superan los aportes del turismo. No en vano se señalan en la nota aludida (reportaje al titular del único banco marplatense, Señor Enrique Di Torio), que los depósitos de Febrero 1970 ascendían en el conjunto de bancos marplatenses a unos m\$ 15.000 millones, importe asaz superior a los producidos por gastos de turistas en las atracciones del centro, incluido sus Casinos.-

Volviendo a los datos antes mencionados, del CURE, correspondientes a 1965 podemos estimar la siguiente conformación del producto regional (Mar del Plata solamente) y sus exportaciones:

CUADRO 138

Valor agregado Valor producción Valor exportado
(millones año de 1965)

1. Textiles (M. del Plata 100% de la región S.E.)	750	2.350	2.350
2. Pescado fresco (M. del Pl. 95%)	575	652	645
3. Ind. pesquera M. del Pla- ta 95%	2.841	4.270	4.270
4. Turismo (M. del Pl. 80%)	4.160	3.920	5.920 (1)
	8.326	13.192	13.185

(1) Incluye impacto sobre construcciones (1.500 millones anuales) y sobre el comercio. Actualmente, no creemos que M. del Plata absorba más del 60% del contingente de turistas, pero probablemente su impacto comercial e industrial total proporcione cifras mayores. De todos modos, aquéllos datos son de 1965, cuando aún no se habían desarrollado como ahora las playas del N.E., o incluso no toma en cuenta a la mitad de éstas, las del Partido de Gral. Lavalle, no estudiado por el CEUR.-

A precios de 1969, las exportaciones de M. del Plata, manteniéndose los volúmenes de 1965, serían de unos \$m 30.000 millones (aciaramiento: denominamos exportación a lo percibido por las industrias textil y los servicios ajenos al turismo, pues todos esos ingresos provienen de fuente externa al partido). A su vez, el producto bruto del partido era en 1966 de \$m 41.402 millones (primarias 7.695, secundarias 10.278, terciarias 23.430 millones \$m, con un producto per-cápita de \$m 170.000.- anuales).-

La relación exportaciones/producto, sería de una tasa superior al 70%. Compatibilizando la cifra mediante la apela-

ción a cifras de población, si Mar del Plata tiene una población permanente de casi 400.000 personas (en el año 4.800.000), y los turistas ascienden a unos 3.000.000 durante 2 meses (6.000.000 en el año), pero éstos con un poder efectivo de gasto muy superior, la relación se justifica.-

En consecuencia, si bien el reclamo unánime es el de independizar a Mar del Plata del mercado turístico, dotándola de autonomía industrial, es evidente que buena parte de su desenvolvimiento se explica en función de aquél fenómeno. Podrá su industria pesquera desarrollarse aún (e incluso gracias a) sin turismo, pero, salvo que un mayor mercado local absorba parte de la oferta de las industrias textil y de la construcción, así como de diversas actividades terciarias ya existentes, el porvenir de las mismas no puede desembarazarse de la coyuntura veraniega.-

No obstante, Mar del Plata "debe" hacer ingentes esfuerzos para diversificar su estructura, y ganar posiciones en materia de industria orientada a la satisfacción de la demanda local por ejemplo: (metalurgia y otros abastecimientos para el sector rural) industrias basadas en insumos locales y aún en insumos importados, con destino a mercados exteriores a la ciudad y la región (pesquera, tal vez petroquímica, plástica, electrónica? también diversas industrias alimenticias con base en carne, frutas u hortalizas). Todo sin menguar su actual ingreso turístico, aunque de ningún modo procurando el aumento de éste, pues la congestión es ya un hecho actual, y significa el rápido deterioro de la infraestructura existente, así como de las condiciones ambientales y psicológicas proclives a mantener el interés por apelar a la ciudad como centro turístico.

Para que tal esfuerzo industrial posea bases de lanza-

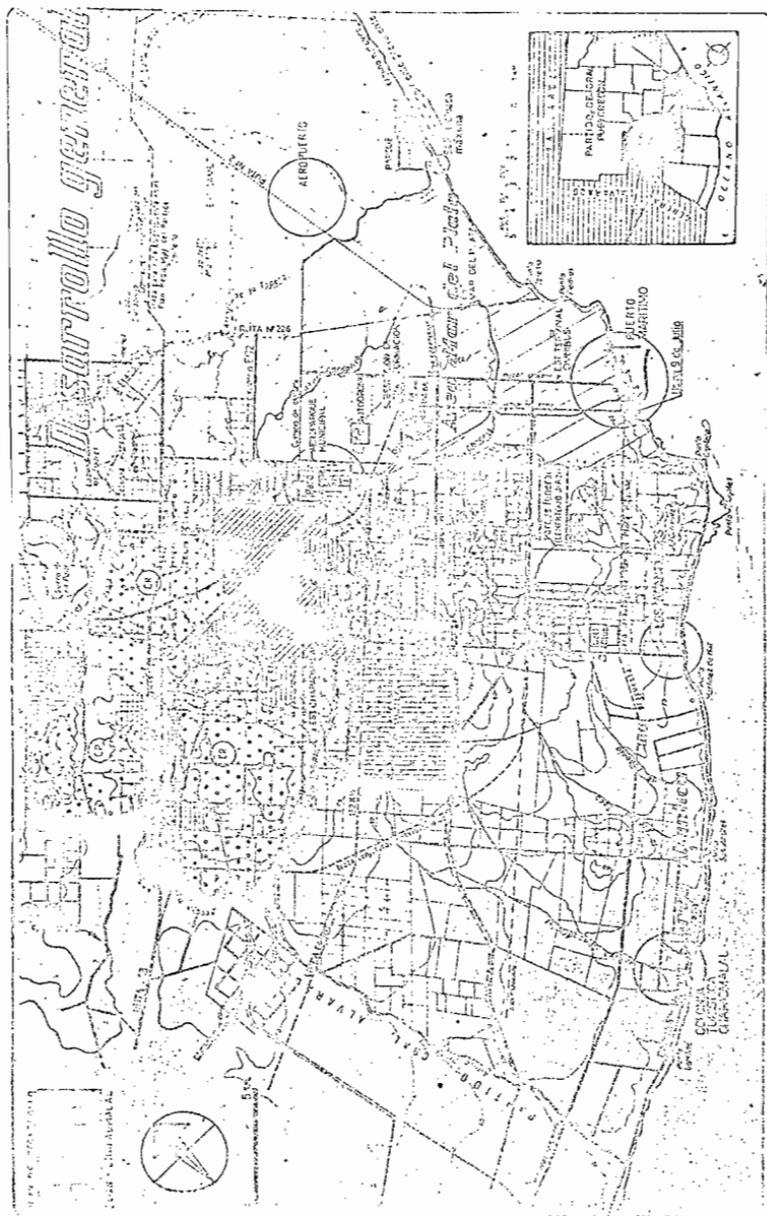
niento, se impone que el Banco Industrial de la República Argentina instale por fin una agencia en la ciudad, la que por su dimensión poblacional e industrial, y su condición de polo oficial de crecimiento de una vasta zona, justifica tal implantación. De este modo, podrá canalizarse hacia la industria marplatense el sistema de créditos para reequipamiento e instalación que la misma requiere. A fines de 1969, los dos bancos oficiales con posibilidades de brindar este apoyo (Industrial y Provincia) expresaron, ante los reclamos de la UCIP, carecer de recursos como para materializarlo, lo que esperamos sólo sea una restricción pasajera.-

Entre las reservas de localización industrial de la zona, según su plan Regulador, se cuentan las poblaciones satélites de Batán y Chapadmalal, en cuyo lugar se proyectó la instalación del llamado "Parque Industrial Batán-Chapadmalal", como parte del plan de desarrollo del área epónima, obra de los expertos en planeamiento, ingenieros José M.F. Pastor y José Bonilla.- (182).

El propósito del proyecto consiste en la "reproducción urbanística" de la ciudad de Mar del Plata, es decir, la creación de un centro secundario, para posibilitar la descongestión de la misma y la descentralización de actividades de localización especial. El área mencionada contaba 10.000 personas en 1967, y el proyecto estima la necesidad de arribar a 60.000 para su lanzamiento. De tal monto, un 13% se ocuparía en actividades primarias (8% agro y 5% canteras), un 57% en la industria, el 30% en servicios. La extensión a cubrir suma 18.000 has., utilizándose 600 para asentamiento urbano (100 habitantes por ha., en 15.000 casas) y 1.000 has. para uso peri-urbano (quintas, chacras, viveros).-

De acuerdo a la ordenanza orgánica de desarrollo del

FIGURA 266





PLANO
MAESTRO
NUMERO



MUNICIPALIDAD de GENERAL PUEYRREDON

ESTUDIO DEL PLAN DE DESARROLLO DEL AREA

BATAN CHAPADMALAL

CENTRO DEL ORDENAMIENTO URBANO RURAL DEL PARTIDO
ORDENANZA MUNICIPAL N° 2209/65

ESTUDIOS ASOCIADOS DE

JOSE M. F. PASTOR

JOSE BONILLA

ARQUITECTO

INGENIERO CIVIL

EXPERTOS EN PLANEAMIENTO

ESTRUCTURA TERRITORIAL DEL AREA

(Cap. III - Titulo segundo de la Ordenanza)

CINTURA RURAL EXTERIOR		areas urbanas (53000 hab) 700 Ha	
		cintura rural periurbana de uso agrícola intenso (5000 hab) 1000 Ha	
CINTURA RURAL EXTERIOR		zonas agro-minero industriales	} 10 000 Ha
		reservas paisajísticas	
		zona rural de protección del area Batán - Chapadmalal	

--- limite del distrito administrativo a cargo del servicio de Promoción del Plan (decreto 9522/65) accesos al nucleo urbano B-Ch (1965)

ORDENANZA 2209/65 Art. 1º

TITULO PRIMERO

CAPITULO I

ARTICULO 1º FUNDACION DEL PLAN DE DESARROLLO DEL AREA DE BATAN CHAPADMALAL EN EL AÑO 1965
FUNDACION DEL PLAN DE DESARROLLO DEL AREA DE BATAN CHAPADMALAL EN EL AÑO 1965
FUNDACION DEL PLAN DE DESARROLLO DEL AREA DE BATAN CHAPADMALAL EN EL AÑO 1965

ARTICULO 5º EL AREA DE BATAN CHAPADMALAL SE DIVIDE EN ZONAS DE ORDENAMIENTO URBANO RURAL Y PERIURBANO RURAL DE ACUERDO A LA ORDENANZA MUNICIPAL N° 2209/65

PLANOS COMPLEMENTARIOS (Areas Urbanas y Periurbanas)

1º PLAN COMPLEMENTARIO DE AREAS URBANAS
2º PLAN COMPLEMENTARIO DE AREAS PERIURBANAS
3º PLAN COMPLEMENTARIO DE ZONAS AGRO-MINERO INDUSTRIALES
4º PLAN COMPLEMENTARIO DE RESERVAS PAISAJISTICAS
5º PLAN COMPLEMENTARIO DE ZONA RURAL DE PROTECCION DEL AREA



PLANO
MUESTRO
COMPLICADO
N.º 1130



MUNICIPALIDAD de GENERAL PUEYRREDÓN

PLAN DE DESARROLLO

BATAN CHAPADMALAI

ORDENANZA MUNICIPAL N.º 2500 / 1965

Capítulo II, Título segundo
ESTUDIOS ASOCIADOS DE

JOSE M.F. PASTOR

JOSE BONILLA

INGENIEROS

INGENIEROS

EXPERTOS EN PLANEAMIENTO

USOS DE LA TIERRA



nuevas a
desarrollar
existentes a
completar

AREAS DE VIVIENDA
PARA 55.000 HAB.



areas industriales

area agro-industrial



area agro-minero-industrial (Ord. 221/56)



centro o corazón urbano

subcentros urbanos



centros vecinales (recreación, club vecinal,
servicios y abastecimiento.)



escuelas primarias combinadas con centros
juveniles de recreación.



"campus" educacional (conjuntos de colegios secundarios, biblioteca, auditorium, gimnasio, museo.)



campo de deportes general (reserva)



parque municipal de múltiple propósito



reservas para parques (actuales cancheros en explotación, pasaje a restaurar - título II, Cap III (g))



area periurbana para 5.000 habitantes

(uso agrícola intensivo) (huertos, jardines)



ruta provincial 88 de acceso



avenidas y caminos arteriales



calles y caminos subarteriales



calles y caminos existentes



ferrocarril de trocha ancha



cursos de agua y zona de desborde



arboledas y montes arbolados
existentes a conservar



campos agropecuarios de la cintura rural exterior

Plano que señala la distribución de población prevista para las zonas urbana y periurbana, 19 unidades vecinales de vivienda (rayado vertical) con capacidad para 55,000 habitantes y una faja estructural (rayado horizontal cortado) para 5,000 vecinos más.

FIGURA 268

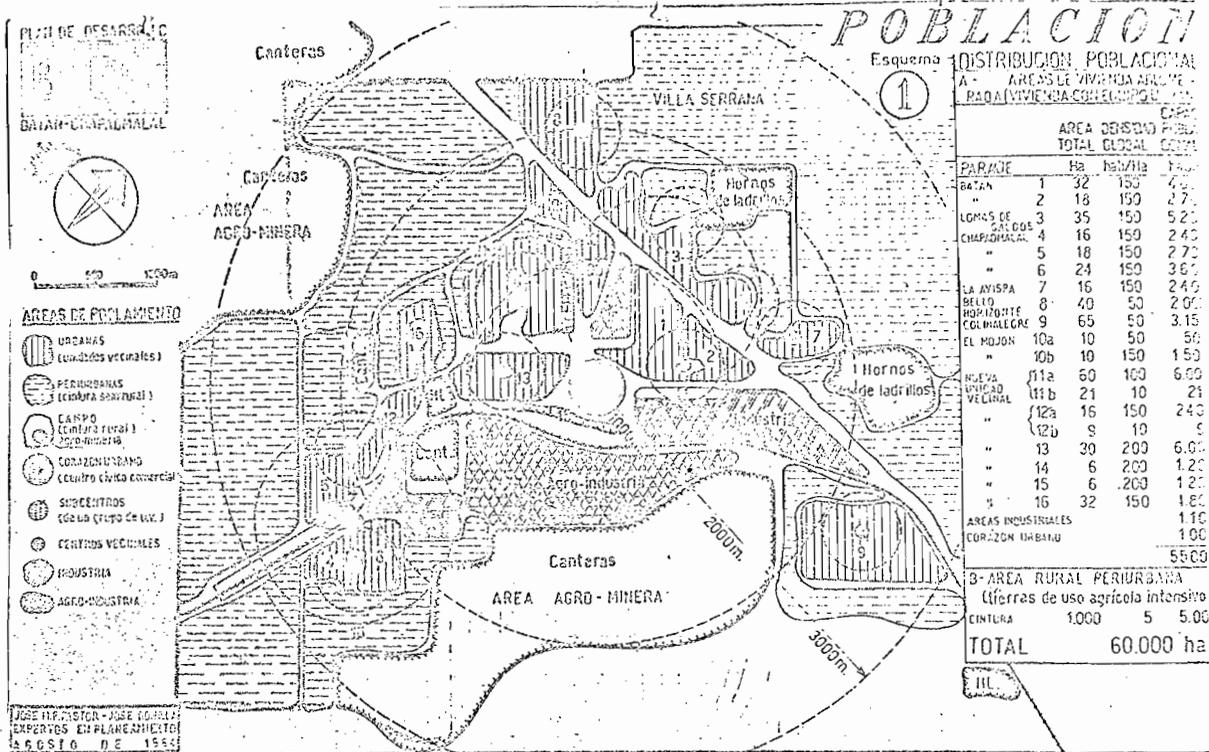


FIGURA 269

normas sobre uso de la
 tierra y edificación con
 tenidas en los planes
 Maestros y en la Ordenanza
 2569/65. Distritos de
 zonas V (rayado vertical),
 zona G (rayado horizontal) y distri-
 tos para las industrias
 (cuadrifondo romboidal).

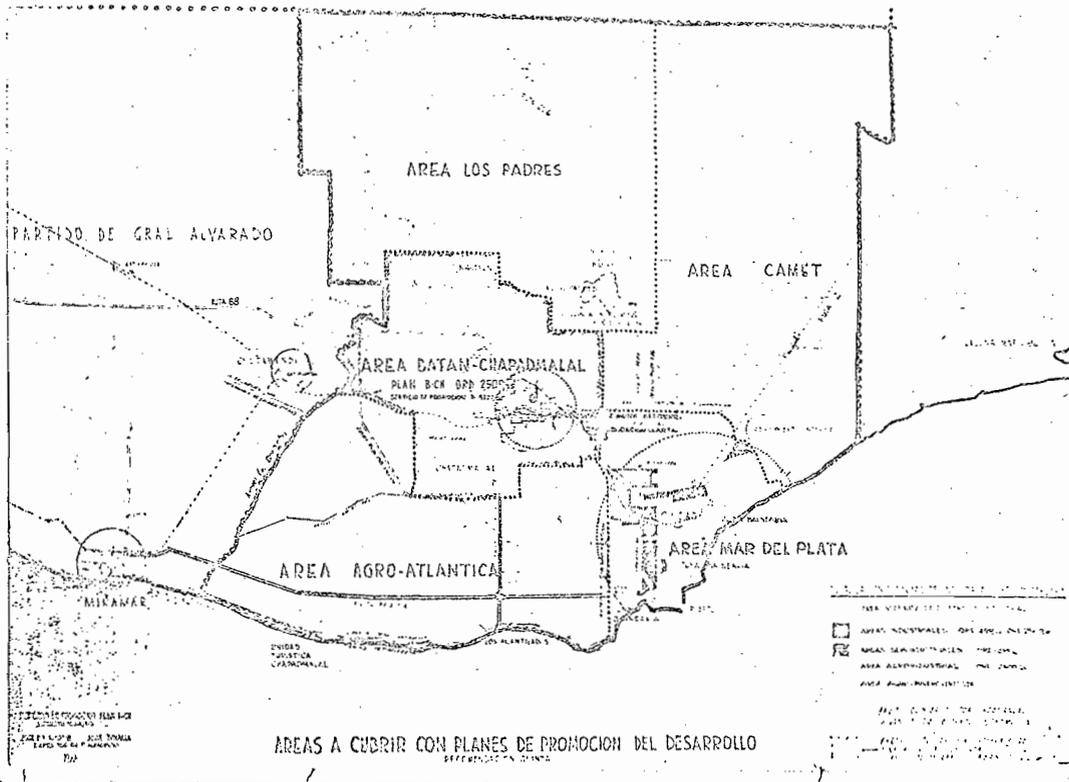


PLAN DE DESARROLLO
 DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



- 0 500 1000m
 Escala
- URB. DE COMPLETOS EX. [Symbol]
- VIVIENDA CON EDIFICIO USUARIO [Symbol]
- INDUSTRIA CON EDIFICIO INDUSTRIAL [Symbol]
- ZONAS DE SERVICIOS [Symbol]
- PARKING Y PLAZAS [Symbol]
- PARKING SIN VEHICULOS [Symbol]
- ARTESANOS [Symbol]
- ZONAS DE RECREACION [Symbol]
- ZONAS DE INDUSTRIAS [Symbol]
- ZONAS DE MINERIA [Symbol]
- INDUSTRIAS PERIFERICAS [Symbol]
- ZONAS DE RESERVA [Symbol]
- ZONAS DE RECREACION [Symbol]

Plano consecutivo de la organización del territorio del Partido de Gral. Pueyrredón propuesto por los Expertos en Planeamiento Pastir y Gómila en el estudio que los encomendó a la Municipalidad para la promoción del desarrollo urbano-rural. Se delimitan cinco áreas de desarrollo, dos de las cuales (Mar del Plata y Batán-Chapadmalal) ya cuentan con ordenanzas de ordenamiento físico. Las zonas negras y grisadas corresponden a las áreas de localización industrial.



Área, dictada por la Municipalidad de Gral. Pueyrredón en 1965 con el N° 2.509, el objetivo es "promover" y regular la construcción de un núcleo urbano con alojamiento integral para una población de 60.000 habitantes, como parte integral del sistema urbano marplatense".-

Se pretende absorber el 20% de la población de Mar del Plata. Se crearían 24.800 empleos (hoy hay en el lugar unos 2.000), entre operarios y técnicos industriales (13.600), agrícolas (1.920), mineros (1.200) y servicios diversos (7.200).-

Se prevé la construcción de un centro cívico-comercial de 25 has., como nudo principal del área, y además centros vecinales, a un número de 19. Cada una de estas últimas unidades requiere su escuela primaria y media docena de almacenes, carnicerías, panaderías, lecherías, verdulerías, fideerías, peluquerías, 1 ó 2 estaciones de servicio, farmacias, librerías, restaurants, bazares y ferreterías. En las aglomeraciones mayores, en torno al centro cívico comercial, habrá cines, confiterías, tiendas, sastrerías, zapaterías, confeciones, mercados, ferias. Además, el centro contendrá los edificios públicos, (escuelas secundarias y superiores, correos, bancos) así como lugares de recreación y centros de compras.

El desarrollo urbano podrá ser proyectado y realizado por los propietarios de las tierras afectadas, individualmente o mediante sociedades. Para estimular tal urbanización, se proyecta el ya mencionado anteriormente Parque Industrial, en una de las 4 zonas industriales previstas en el área. El gran desarrollo vial y energético de la zona, así como la cercanía de diversos centros urbanos, garantiza, al decir de sus autores, la viabilidad del parque industrial proyectado, confiriéndole economías externas.-

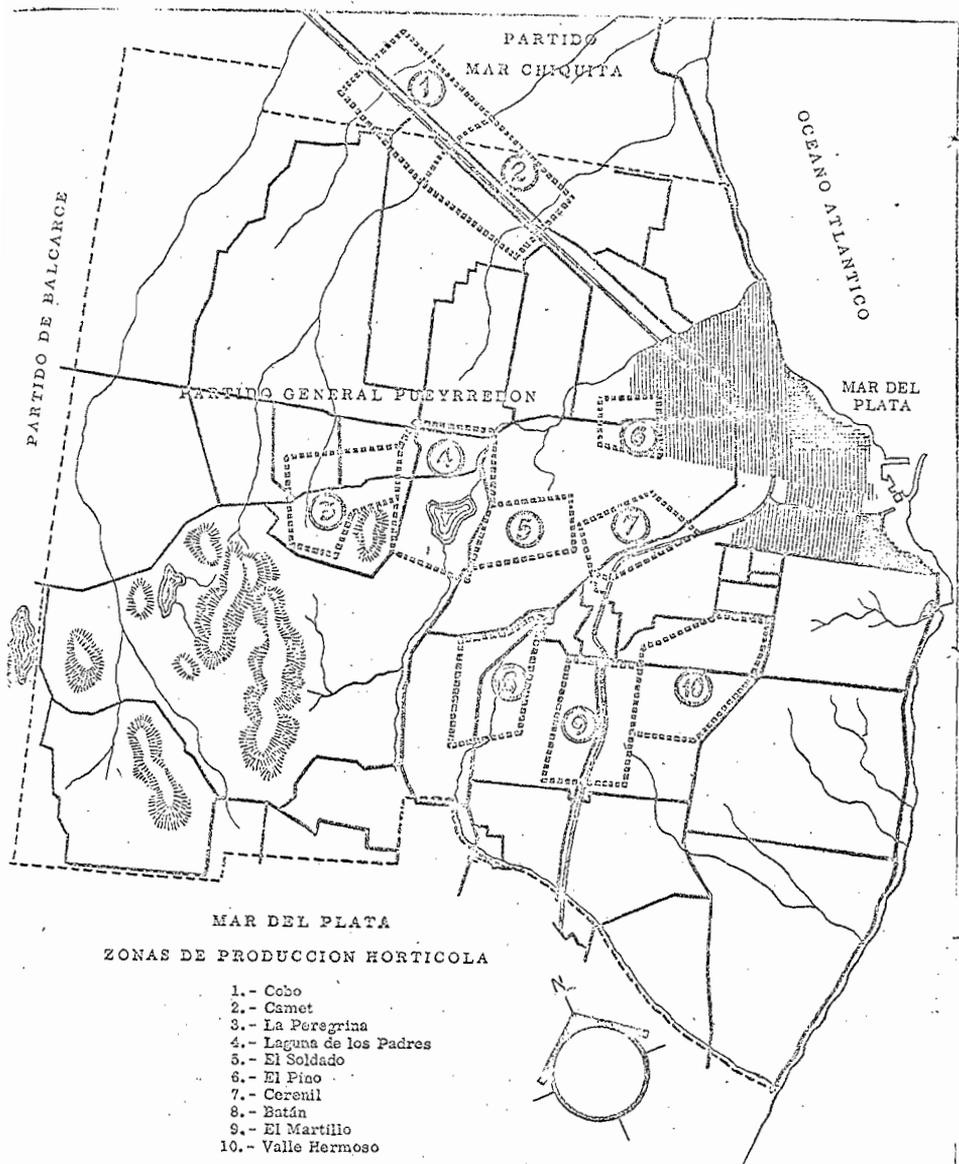
Abastecimiento de la ciudad: El C.F.I. estimó en 1964 (183) (entonces sólo se evaluaban 267.000 habitantes y 1.227.000 turistas), un consumo de 35.000 ton. hortalizas en invierno, 37.000 ton. en verano, y 35.000 ton. de frutas en todo el año, en total 107.000 ton. de alimentos vegetales básicos. Probablemente, cifras reales actuales no bajarían de 200 ton. anuales de frutas y hortalizas.

Las zonas de producción hortícola, sin incluir papas, en el partido, son:

CUADRO 139

<u>paraje</u>	<u>sup.has.</u>	<u>aguintas</u>
El Pino	401,7	187
Laguna de los Padres	270,5	71
		Ocupada en el 50% de su superficie (541 has), el resto con maíz, papa, ganado de cría. A 16 km. de M. del Plata, considerada la gran zona de reserva futura de abastecimiento de la urbe.--
Valle Hermoso y El Martillo	119,1	60
El Soldado	88,7	27
La Peregrina	63,9	24
Cerenil	31,3	24
Cobo, Caset, Batán	81,6	30
	<u>1.058,8</u>	<u>423</u>

FIGURA 272



Las principales hortalizas, por orden de importancia, cultivadas en la zona, son:

Lechuga (1.800.000 kg. anuales), zapallo, zanahoria, porotos, acelga, tomate, berenjena.-

La producción total alcanzó en 1964 a 15.000 ton., lo que permite apreciar la tremenda incidencia de la importación en el abastecimiento marplatense (vale decir, el efecto multiplicador del turismo no es total para este centro. Por lo menos en cuanto a sus insumos agrícolas, traslada el impacto benéfico sobre otras regiones, que la proveen). Las importaciones provienen de las Pcias. Bs.Aires (Dolores, Mercedes, Río Colorado, Tigre, S. Pedro, La Plata), Río Negro, Mendoza, S. Juan, E. Ríos, Salta, Jujuy, Tucumán, S. del Estero, Córdoba y S. F.é principalmente.-

En cuanto a frutas, el partido proporciona anualmente 5 a 6.000 ton. En 1967/68 se produjeron 4.935 ton. de manzanas, 223 de ciruelas, 134 de cerezas y guindas, 96 de peras, 81 de duraznos, 28 de damascos, 19 de membrillos.-

En la Argentina, la producción hortícola reúne unas 450.000 has (Mar del Plata un 2%, si no contamos la producción papera). El 26% de la superficie corresponde a la Pcia. de Bs. As., que, con alta productividad, proporciona el 39% del volumen nacional de hortalizas. El valor de dicha producción nacional fué en 1963/64 de mán 9.473,2 millones, siendo el volumen de 3.044,8 miles de ton. (En 1968/69 fué mucho mayor: 4.327 miles ton.).-

Además de su consumo fresco, algunas variedades de hortalizas pueden deshidratarse (papas, apio, batata, cebolla, coliflor, espinaca, perejil, etc.), con la cual se crearía una

interesante industria, de neta orientación exportadora, al par de aumentar los ingresos por volumen unitario, y asegurar el diferimiento cuasi-indefinido del consumo.-

Más sobre el tema. Gran Parte de las semillas hortícolas son importadas: 984.977 kg en 1968, por valor de u\$s 1.170.854, y dicha cifra constituyó aproximadamente el 40% del insumo nacional en la materia. En volumen, fueron mayoritarias las semillas de espinaca (24%), pero en valor sólo el 5%, en tanto el 30% del valor correspondió a las de lechuga. El 35% de las semillas provino de EEUU, el 26% de Dinamarca, el 20% de Francia y el 15% de Holanda. Se importaron 140.000 kg. de semillas de espinaca, 30.000 de lechuga, 60.000 de remolacha, 50.000 de zanahoria, 30.000 kg. de acelga.-

En el país, se producen semillas de porotos y arvejas en Tucumán (Trancas), de lechuga en Iglesias (S.Juan), de escarola, radicheta, perejil y zapallito en Mercedes (Bs.As.) y de cebollas en S.Juan. Un reciente estudio del Ing. Agr. Ciro E. Cavia documenta estas informaciones. De su análisis, puede colegirse que uno de los rumbos que podría tomar el sector agrario de Gral. Pueyrredón, caso de viabilidad (clima, suelo, agua), sería el de producción de semillas hortícolas, además del de plantaciones directas de tales alimentos, con el objeto de reducir los valores erogados en la importación de abastecimientos.-

También la leche se importa en notable medida, en este partido (Juárez, Tandil, Chascomús, incluso de Buenos Aires ciertas partidas de leche envasada). Hay 4 usinas que abastecen a la ciudad, en cuanto al pescado, el abastecimiento es local.

En materia de floricultura, existen 400 invernáculos (claveles, rosas, crisantemos, dalias, gladiolos, etc.). Las importaciones notorias sólo corresponden a orquídeas, y también se

78

importan gladiolos. Se abastece a las 60 florerías de la ciudad, y se "exporta" al circuito B. Blanca-Olavarría-Dolores-Pinamar. También al exterior: Alemania, Austria, Italia, Israel, Suecia, Gran Bretaña (exportaciones incipientes). Se trata de una actividad con tendencia ascendente, recomendable en zonas marítimas y turísticas (se la practica asiduamente en la Costa Azul, y Deus recomendaba su incentivo en nuestra costa atlántica).-

CUADRO 140

Partido de Cral. Pucurroón: (datos de 1967)

		<u>Existencias y</u> <u>Producción Agropecuaria</u>
Número de explotaciones		955
Superficie en km ²		122.888
Cabeza de vacunos		61.373
" " lanares		60.973
" " porcinos		2.706
" " equinos		2.881
		<u>Rendimiento kg./ha 1967-68</u>
Trigo	(20.000 has. sembradas)	2.000
Avena	8.200 " "	1.700
Cebada	1.000 " "	1.300
Centeno	700 " "	800
Mais	3.200 " "	1.500
Lino	1.400 " "	920
Papas	12.260 " "	14.370

(Fuente: UCIP, cuadro 08,2, Series Estadísticas, M.del Plata, Marzo 1969).-

BIBLIOGRAFIA GENERAL CORRESPONDIENTE A LOS TOMOS I - II - III

- Nº (): Autor, nombre de la obra, editorial, ciudad, año:
- 1 - Patricio H. Randle - Geografía Histórica y Planeamiento, Eudeba, Bs.As., 1966.
 - 2 - Mauriano Zamorano - Naturalzoa de la Geografía, en "La Geografía en la Rca.Arg.", Paidós, B.A., 1968.
 - 3 - Laurence Dudley Stamp - Geografía Aplicada, Eudeba, B.A., 1965.
 - 4 - Pierre George, Bernard Kayser y otros - Geografía Activa, Ariel, Barcelona, 1967.
 - 5 - Jorge Atencio - Qué es la Geopolítica, Pleamar, B.A., 1965.
 - 6 - Armand Cuvillier - Manual de Sociología, El Ateneo, B.A., 1956.
 - 7 - André Hillion - Los espacios económicos y su dinámica, Iepal, Montevideo, 1967.
 - 8 - Herman Heller - Teoría del Estado, Fdo.de Cult.Ec., México, 1942.
 - 9 - Gonzalo de Reparaz - Geografía y Política, Americanae, B.A., 1943.
 - 10 - Richard Hennig y L.Korholz - Introducción a la Geopolítica, Escuela de Guerra Naval, B.A., 1951.
 - 11 - Marcel Prélot - La ciencia política, Eudeba, B.A., 1964.
 - 12 - Oreste Popescu - La ciencia económica contemporánea, Ariel, Barcelona, 1964.
 - 13 - Rosier Barrera - Geografía General, Geografía Regional (op.cit. 2.)
 - 14 - Robert Dickinson - Ciudad, Región y Regionalismo, Omoba, Madrid, 61.
 - 15 - Roman Gaignard - La Geografía Activa (op.cit. 2.)
 - 16 - Pierre George - Geografía industrial del mundo, Eudeba, BA., 1968.
 - 17 - August Lüscher - Teoría económica espacial, El Ateneo, BA., 1957.
 - 18 - Walter Birmingham - Introducción a la Economía, XXI, México, 1967.
 - 19 - Teodoro A. Tonina - Sistemas de explotaciones agropecuarias en la Argentina, INTA, BA., 1963.
 - 20 - Walter Isard y otros - Methods of Regional Analysis, M.I.T., U.S.A., edición 1969.
 - 21 - C.F.I.-Instituto Di Tella - Relevamiento estructural de la economía argentina, Inst.Di Tella, BA., 1962.
 - 22 - Horacio Arco y Vicente Vázquez Presedo - La utilización de índices vectoriales en el análisis regional, Fac.C.Econ.,BA., 68.

- 23 - Erich Fromm - El miedo a la libertad, Paidós, BA., 1963.
- 24 - Umberto Cerroni - El pensamiento político, Siglo XXI, México, 1968.
- 25 - François Perroux - La economía del siglo XX, Ariel, Barcelona, 1964.
- 26 - Lewis Coser - Las funciones del conflicto social, F.C.E. Méx., 1961.
- 27 - Gunnar Myrdal - Solidaridad o desintegración, F.C.E., Méx., 1956.
- 28 - François Perroux - Economía y Sociedad-Coacción, Cambio y Don - Ariel, Barcelona, 1962.
- 29 - Jacques R. Boudeville - Los espacios económicos, Eudeba, BA., 1965.
- 30 - Albert O. Hirschmann - La estrategia del desarrollo económico, Fondo de Cultura Económica, México, 1961.
- 31 - François Perroux - Técnicas cuantitativas de la planificación, Ariel, Barcelona, 1967.
- 32 - Elías Gannagé - Economía del Desarrollo, Asoc. Ec. Arg., BA., 1964.
- 33 - André Piettre - Las tres edades de la economía, Rialp, Madrid, 1962.
- 34 - Gerhard Stavenhagen - Historia de las teorías económicas, El Ateneo, B.A., 1959.
- 35 - Eric Roll - Historia de las doctrinas económicas, F.C.E. Méx., 1958.
- 36 - Robert Lekachman - Historia de las doctrinas económicas, V. Leru, B. A., 1959.
- 37 - Bert Hoselitz - Aspectos sociales del desarrollo económico, Ed. Hispano Europea, Barcelona, 1962.
- 38 - Benjamín Cornejo - Notas sobre algunas contribuciones de la economía tradicional a la teoría del desarrollo - El Trimestre Económico N° 100, México, 1958.
- 39 - Charles Vereker - El desarrollo de la teoría política, Eudeba, BA, 1961.
- 40 - L.J Zimmerman, - Países pobres, Países ricos, Siglo XXI, México, 1966.
- 41 - M. Rostovtzeff - Roma, Eudeba, B.A., 1968.
- 42 - W. Stark - Historia de la economía en su relación con el desarrollo social, F.C.E., México, 1961.
- 43 - Raymond Barré - El desarrollo económico, F.C.E., México, 1962.
- 44 - Expertos de las Naciones Unidas - Qué es el desarrollo económico, Siglo XX, B.A., 1968.
- 45 - Simón Kuznets - Países subdesarrollados, características presentes a la luz de modelos pasados de crecimiento económico, El Trimestre Económico N° 100, México, 1958.
- 46 - Walt W. Rostow - Las etapas del crecimiento económico, FCE, Méx., 61.

- 47 - Paul A. Baran - Sobre la evolución del excedente económico, El Trim. Econ. N° 100, Méx., 1958.
- 48 - Everett E. Hagen - Cómo comienza el crecimiento económico, una teoría general aplicada al Japón. Revista de Desarrollo Económico del IDES, B.A., N° 2 Vol. 2, 1962.
- 49 - Celso Furtado - Teoría y Política del Desarrollo Económico, Siglo XXI, México, 1968.
- 50 - Federico Herschel y Ricardo Cibotti - Concepto y finalidad del desarrollo económico, Rev. de Des. Econ., Pcia. de Bs. As., Vol. 1 N° 1, La Plata, 1958.
- 51 - Federico Herschel - Determinantes del desarrollo, Vol. 1 N° 4, Des. Econ., IDES, B.A., 1962.
- 52 - Joseph J. Spengler - Desarrollo económico y demográfico, El Trim. Ec. N° 100, México, 1958.
- 53 - Helio Jaguaribe - Desarrollo económico y desarrollo político, Eudeba, BA., 1964.
- 54 - Luis A. Costa Pinto - La sociología del cambio y el cambio de la sociología, Eudeba, B.A., 1963.
- 55 - Felipe Pazos - Requisitos para un desarrollo económico y social acelerado: el punto de vista del economista. Aspectos Sociales del Desarrollo Económico en América Latina, Unesco, París, tomo I, 1962.
- 56 - Albert O. Hirschmann - Controversia sobre Latinoamérica, Inst. Di Tella, BA., 1963.
- 57 - Vittorio Marrama - Política económica para los países subdesarrollados, Aguilar, Madrid, 1961.
- 58 - Robert Heilbroner - El gran ascenso, Fdo. C.E., México, 1964.
- 59 - René König y otros - Sociología, Cía. Gral. Fabril Ed., BA., 1963.
- 60 - Ragnar Nurkse - Problemas de formación de capital en países subdesarrollados, F.C.E., México, 1955.
- 61 - Paul Streeten - Crecimiento desequilibrado, Des. Econ. IDES, Vol. 2 N° 3, BA., 1962.
- 62 - Paul Streeten - Crecimiento equilibrado versus crecimiento desequilibrado, Des. Econ. IDES, Vol. 3 N° 3, BA., 1963.
- 63 - Jean Bancaal - El desequilibrio económico, motor del crecimiento. Rev. Diógenes, Ed. Sudamericana, BA, N° 59, 1967.

- 64 - Gino Germani - Estrategia para estimular la movilidad social, Des. Econ., IDES, Vol. 1 N° 3, BA., 1961.
- 65 - Benjamín Hopenhayn - La organización de una nueva sociedad como requisito para un proceso de desarrollo con estabilidad en América Latina, Des.Econ.IDES, Vol.3 N° 3, BA., 1963.
- 66 - José Luis de Imaz - Nosotros mañana - Eudeba, BA, 1968.
- 67 - Fernand Braudel - Las civilizaciones actuales, Tecnos, Madrid, 1966.
- 68 - C.F.I., Bases para el desarrollo regional argentino, CFI, BA, 1963.
- 69 - Luis Vera - Perspectivas para la planificación del desarrollo regional, en América Latina - Rev. SIAP, Dic.67, Pto.Rico.
- 70 - Walter Isard, E.Schoolor y T.Victorisz - Estudio regional de complejos industriales, Limusa-Wiley, México, 1966.
- 71 - Albert Waterston, comentario a las obras de L.Needleman "Regional Analysis" y de H.Nourse "Regional Economics", en Finanzas y Desarrollo, F.M.I., Junio 69.
- 72 - Benjamín Higgins - El alcance y los objetivos de la planificación en las regiones subdesarrolladas, Rev.SIAP, Dic.67, P.Rico.
- 73 - Walter Stohr, La definición de regiones en relación con el desarrollo nacional y regional en A.Latina, Rev.SIAP, Dic.67, P.R.
- 74 - Angel Bassols Batalla - La planificación regional de México, revista Comercio Exterior, México, Mayo 1963.
- 75 - Peter Haintz - Modelo de investigación sobrepoblación provincial, Rev.Latinoamericana de Sociología N° 1, BA, Marzo 1965.
- 76 - Jorge Ahumada, Teoría y Programación del Desarrollo, Apuntes de clases en cursos CEPAL, 1960.
- 77 - José L. Coraggio - Elementos para una discusión sobre eficiencia, equidad y conflicto entre regiones, Inst.Di Tella, BA, 1969.
- 78 - Federico Daus - El desarrollo argentino, Eudeba, BA, 1969.
- 79 - Bernardo Secchi - Las bases teóricas del análisis territorial, en "Análisis de las estructuras territoriales", G.Gilli, Barcelona, 1968.
- 80 - Jorge A. Difrieri - prólogo de Política de la tierra urbana y mecanismos para su regulación en A.del Sur, de J.Hardoy y otros, Inst.Di Tella, BA, 1968.
- 81 - Paul Romus - Economía regional y comunidad europea, Taurus, Madrid, 61.
- 82 - André Hillion - La Cuenca del Plata, Iopal, Montevideo, 1967.

- 83 - Alfredo E. Calcagno - Los organismos de desarrollo económico regional en Francia, CFI, BA., 1963.
- 84 - Jean Labasse - L'organisation de l'espace, Hermann, Paris, 1966.
- 85 - Polos de promoción y de desarrollo, Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social, Madrid, 1965.
- 86 - Memoria sobre la ejecución del Plan de Desarrollo Económico y Social, 1964-67. Madrid, 1968.
- 87 - Antonio Perpiñá Siebra - La planificación del territorio, en "La infraestructura del urbanismo", Editores Técnicos Asociados, Barcelona, 1969.
- 88 - Ramón Tamames, Estructura económica de España, Madrid, 1965, Gaudiana
- 89 - Coloquio geográfico franco polonés sobre el acondicionamiento del territorio, en "Memoires et Documents", Paris, 1963 (estudios de: E. Juillard: Etude théorique d'une structure régionale en économie faiblement industrialisée; M. Rochefort: Une méthode de recherches des fonctions caractéristiques d'une métropole régionale; J.E. Hermitte: Problèmes et perspectives de développement sur la Côte d'Azur et dans son arrière pays; S. Leszczycki: Les changements dans la répartition de l'industrie en Pologne après la seconde guerre; J. Kostrowicki: Les recherches géographiques sur les bases de la mise en valeur des régions sous-développées en Pologne ..., etc.)
- 90 - Arthur Goldschmidt - El desarrollo del sur de los EEUU, en "Tecnología y Desarrollo Económico", Revista de Occidente, Madrid, 1965.
- 91 - Ejemplos de regionalización nacional: Perú, Panamá, Chile, Colombia. Revista SIAP, Dic. 67, P. Rico.
- 92 - Conglomeraciones industriales, Nac. Unidas, 1966,
- 93 - Lloyd Rodwin - Ciudad Guayana, una ciudad nueva, en "La Ciudad", Scientific American, Alianza Editorial, Madrid, 1967.
- 94 - Jean François Gravier - Une nouvelle civilisation urbaine (incluye "le cas de l'Argentine"), en revista Janus, L'homme et la ville, Paris, 1967.
- 95 - Regionalización: El desarrollo exige modernización y cambio, Dir. Gral. de Pcias., BA, 1967.
- 96 - Regionalización: Instrumento operativo del cambio, D.G. de Pcias., BA, 1967.
- 97 - Regionalización N° 3 (Juntas de Gobernadores), D.G.P., BA., 1967.

- 98 - Elva Roulet - La red urbana en una región subdesarrollada (la región Nordeste de la Argentina), Desarrollo Económico, IDES, vol.9 N° 34, BA., 1969.
- 99 - Problemas de las áreas metropolitanas. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1969 (ponencias de Richard Forstall y Víctor Jones: Algunos aspectos demográficos, económicos y administrativos de las metrópolis contemporáneas; de Julius Gorynski y Zygmund Rybicki sobre La metrópoli funcional y los regímenes de gobierno; de Ernest Weismann: Planificación y trazado urbano).
- 100 - Fernando Chueca Goitia - Breve historia del urbanismo, Alianza Edit, Madrid, 1968.
- 101 - François Perroux - La industrialización del siglo XX, Edueba, BA, 64.
- 102 - Ph. Sargant Florence - Aspectos económicos de la localización industrial y sociología urbana, en obra de B. Secchi y otros: 79.
- 103 - Emrys Jones, Geografía Humana, Labor, Barcelona, 1966.
- 104 - Ch. Tiebout - Nuevo examen del análisis de la "base económica urbana", en obra N° 79.
- 105 - François Perroux - Le IV Plan français, P.U.F., París, 1963.
- 106 - Roland Artle - Algunos métodos y problemas relativos al estudio de la economía de las áreas metropolitanas, en obra 79.
- 107 - Alejandro Rofman - Aspectos de la estructura urbano-regional en países en vía de desarrollo, en "La urbanización en América Latina", Inst. Di Tella, BA., 1969.
- 108 - Oscar Yujnovsky - Estructura interna de la ciudad, en obra 107.
- 109 - R. Murray Haig - Hacia una interpretación de la metrópoli, obra 79.
- 110 - Peter W. Amato - Patrones de ubicación en una ciudad latinoamericana, revista SIAP, vol. II N° 7, 1968, Cali (Colombia).
- 111 - Lewis Mumford - Perspectivas urbanas, Emecé, BA, 1969.
- 112 - Lowdon Wingo (Jr.) - Un modelo económico de la utilización del suelo urbano con fines residenciales, en obra 79.
- 113 - Luis M. Orea - Vivienda y equipamiento urbano, en obra 107.
- 114 - Otto Davis y Andrew Whinston - Aspectos económicos de la renovación urbana, en obra 79.
- 115 - Carlos Gómez Gavazzo - Posible medición de las concentraciones y expansiones territoriales de la comunidad, Estudios de Sociología, 5, Omeba, BA, 1963.

- 116 - Louis Wirth - El urbanismo como modo de vida, Ed. 3, BA, 1962.
- 117 - Gideon Sjoberg - Origen y evolución de las ciudades, en obra 93.
- 118 - Henri Pirenne - Historia económica y social de la Edad Media, F.C.E., México, 1955.
- 119 - Alfred Sauvy - El problema de la población en el mundo, Aguilar, Madrid, 1961.
- 120 - Alfred Sauvy - La población, Eudeba, BA, 1960.
- 121 - E.A. Wrigley - Historia y población, Guadarrama, Madrid, 1969.
- 122 - Ventura Morera - Agricultura e Industria, Eudeba, BA, 1963.
- 123 - Pierre Bauchet - La planification française, Du Seuil, Paris, 1962.
- 124 - Peter Heintz - Curso de Sociología, Eudeba, BA, 1965.
- 125 - Gerald Brees - La urbanización en los países de desarrollo reciente, Uteha, México, 1968.
- 126 - Pierre George - Geografía Urbana, Ariel, Barcelona, 1964.
- 127 - Hans Blumenfeld - La metrópoli moderna, en obra 93.
- 128 - K. Lynch y L. Rodwin - Un mundo de ciudades, en obra de Lloyd Rodwin y otros: La metrópoli del futuro, Seix Barral, Barcelona 1967.
- 129 - Aaron Fleisher - Influencia de la tecnología sobre la forma de la ciudad, en obra 128.
- 130 - Kevin Lynch - El trazado de la metrópoli, en obra 128.
- 131 - Lloyd Rodwin - Política metropolitana para las zonas en desarrollo, obra 128.
- 132 - Thomas Sharp - Planeamiento urbano, Infinito, BA, 1959.
- 133 - Patricio Randle - Qué es el urbanismo, Columba, BA, 1968.
- 134 - Gastón Bardet - El urbanismo, Eudeba, BA, 1959.
- 135 - Robert Weaver - El complejo urbano, Omeba, BA, 1969.
- 136 - Le Corbusier - La ciudad del futuro, Infinito, BA, 1962.
- 137 - Naciones Unidas - Situación de la vivienda en el mundo y estimación de las necesidades de vivienda, N. York, 1965.
- 138 - Robert Auzelle - Técnica del urbanismo, Eudeba, BA, 1959.
- 139 - Ricardo Jordán - Consideraciones sobre el desarrollo regional; Enrique Melchior - Estrategia regional para el desarrollo nacional argentino; José Bacigalupo, Proceso de urbanización en la Argentina, todos en obra 107.
- 140 - Carol Aranovici - La construcción de la comunidad, Eudeba, BA, 65.

- 141 - René Sand - La economía humana, Eudeba, BA, 1961
- 142 - A.Gehlen y E.Schelsky - Sociología Moderna (especialmente, artículo de Elisabeth Pfeil), Dopalma, BA, 1962.
- 143 - D.H.Wrong - La población, Paidós, BA, 1961.
- 144 - Jean Labasse - Les métropoles regionales, en Chronique Social de France, Nº 3-4, 30/7/65.
- 145 - César Vapñarsky - Población urbana y población metropolitana, CIEUR, Inst.Di Tella, BA, 1969.
- 146 - El Correo de la UNESCO, Marzo 69 (Revolución en los alimentos).
- 147 - Richard Bird - Crecimiento de la población y desarrollo económico, revista Desarrollo Económico IDES, vol.1 Nº 2, Julio 1961.
- 148 - Oscar Handlin - La estructura social, en obra 128.
- 149 - Raymond Vernon - La economía y las finanzas en la gran metrópoli, en obra 128.
- 150 - Max Sorre - El paisaje urbano, Ediciones 3, BA, 1962.
- 151 - Gino Germani - Política y sociedad en una época de transición, Paidós, BA, 1968.
- 152 - Odilia Suárez - El diseño urbano en A.Latina, en obra 107.
- 153 - Jorge Hardoy - Dos mil años de urbanización en A.L., en obra 107.
- 154 - Peter Hall - Las grandes ciudades y sus problemas, Mc Graw Hill Book Co., Guadarrama, Madrid, 1965.
- 155 - Benjamin Chinitz - N.York, región metropolitana, en obra 93.
- 156 - Göran Sidenbladh - Estocolmo, ciudad planificada, en obra 93.
- 157 - Abel Wolman - El metabolismo de las ciudades, en obra 93.
- 158 - John Dyckman - El transporte en las ciudades, en obra 93.
- 159 - Charles Abrams - El aprovechamiento del suelo en las ciudades, ob.93.
- 160 - Nathan Glazer - La reforma de las ciudades, en obra 93.
- 161 - Fernando Cassinello Pérez - Modernos materiales ... en obra 87.
Bernard Hirsch - Una nueva ciudad en la región parisienne, obra 87.
- 162 - Florencio Escardó - Geografía de Buenos Aires, Goncourt, BA, 1968.
- 163 - E. Martínez Estrada - La cabeza de Goliath, Capítulo, BA, 1968.
- 164 - Bdo. Canal Feijoo - Teoría de la ciudad argentina, Sudamericana, BA, 51
- 165 - Zunilda González van Domselaar, Horacio Difrieri y Manuel J. Paz -(T.IX)
Las Ciudades, en Argentina, Suma de Geografía, Feuser, BA, 63
- 166 - Jorge Comadrán Ruiz - Evolución demográfica argentina durante el período hispano (1535/1810), Eudeba, BA, 1969.

- 167 - Héctor Ottonello - La traza originaria de Bs.As., obra 165, t. IX.
- 168 - Horacio Difrieri - Estructura y movimiento de la población, obra 165, tomo VII.
- 169 - José Víctor D'Angelo - La comurbación de Bs.As., obra 165, t. IX.
- 170 - Irene Insogna - Estructura y coyuntura en el núcleo de la ciudad de Bs.As., obra 165, t. IX.
- 170 - Plan Regulador de Bs.As. Informe Preliminar etapa 1959-60, Municipalidad C.Bs.As., Org. del Plan Regulador, 1960.
- 171 - Plan Regulador de Bs.As. Descripción Sintética, Municip. C.Bs.As., Org. del Plan Regulador, 1968.
- 172 - Raúl Basaldúa y Oscar Moreno - Institucionalización de un área metropolitana en la Argentina, rev. SIAP, N° 9/10, Bogotá, Marzo 1969.
- 173 - Osiris Villegas - Política y estrategia para el desarrollo y la seguridad nacional, Pleamar, BA, 1969.
- 174 - Basilio Raymundo - Argentina 2000, Orbelus, BA, 1969.
- 175 - Thorkil Kristensen y otros - Equilibrio económico mundial, Aguilar, Madrid, 1964.
- 176 - Mariano Grondona - La Argentina en el tiempo y en el mundo, Edit. Primera Plana, BA, 1967.
- 177 - Hermann Kahn y A.J. Wiener - El año 2000, Emecé, BA, 1969.
- 178 - El futuro inmediato (obra prospectiva, cf. especialmente artículos de Rudolf Hillebrecht: La ciudad moderna en el presente y en el futuro; Binay Sen; Artturi Virtanen, Arnold Toynbee), Plaza & Janés, Barcelona, 1969.
- 179 - Hacia el año 2018 (obra prospectiva, cf. esp. art. de Kahn y Wiener, Roger Revelle: Oceanografía; Philip Hauser: Población), Emecé, BA, 69.
- 180 - El mundo en 1984 (obra prospectiva, esp. art. de Michel Batisse: Aprendiendo a apreciar el valor del agua; Edward Nicholson: Reglamentación del uso de la tierra; Johan Yudkin: Cuidado con la desnutrición de la opulencia; Harold Hartley: Perspectivas de la energía mundial; A. Clavering Hardy: Previsión de cosechas marítimas nuevas y más ricas; R. Revell: Un amplio panorama desde la bahía; E. Finley Carter: Casas del futuro; Ruth Glass: Estabilidad y lucha;

Martin Meyerson: Opciones múltiples; L. Dudley Stamp: Industrias libres y la atracción del sol), Siglo XXI, México, 1967.

- 181 - Leopoldo Portnoy - Los polos de desarrollo y la integración de A. Latina, en rev. Desarrollo Económico IDES, vol.4 N° 14-15, BA, Julio 1964.
- 182 - J.J. Sebrelli - Buenos Aires, vida cotidiana y alienación, Siglo XX, BA, 1964.
- 183 - Eduardo Calamaro - La comunidad argentina, Losada, BA, 1963.
- 184 - José Ortega y Gasset - La redención de las provincias, Alianza, Madrid, 1967.
- 185 - F. Perroux, D. Goulet y otros - El desarrollo, dimensiones del problema, Fela Ediciones, Lima, 1966.
- 186 - Max Weber - Historia económica general, FCE, México, 1956.
- 187 - Sergio Bagú - Argentina en el mundo (La realidad argentina en el siglo XX), FCE, México, 1961.
- 188 - Jean Fourastié-J.P. Courthéoux - La planification économique en France, PUF, París, 1963.
- 189 - Henri Claude - De la crisis económica a la guerra mundial, Americalee, BA, 1946.
- 190 - Gustavo Lagos - La integración de A. Latina y su influencia en el sistema internacional, en La integración Latinoamericana, BID, INTAL, BA, 1965.
- 191 - François Perroux - Quién integra? En beneficio de quién se realiza la integración?, en Revista de la Integración, N° 1, INTAL, BA, 1967.
- 192 - Mariano Grondona - La integración en el contexto histórico-filosófico del siglo XX, en obra 191.
- 193 - INTAL, La integración económica de A. Latina, BID, INTAL, BA, 1968.
- 194 - Blas Matamoros, La ciudad del tango, Galerna, BA, 1969.
- 195 - Gustavo Lovene, La Argentina se hizo así, Hachette, BA, 1960.
- 196 - Guido di Tella y M. Zymelman - Las etapas del desarrollo económico argentino, Eudeba, BA, 1967.
- 197 - Ricardo M. Ortiz - Historia Económica de la Arg., Raigal, BA, 1955.
- 198 - Aldo Ferrer - La economía argentina, FCE, México, 1963.
- 199 - Leopoldo Portnoy - Análisis crítico de la economía (La realidad argentina en el siglo XX), FCE, Méx., 1961.

- 200 - Torcuato Di Tolla y otros - Argentina, sociedad de masas, Eudeba, BA, 1965.
- 201 - A.J.Pérez Amuchástegui - Mentalidades argentinas, Eudeba, BA, 1965.
- 202 - Brian Berry y William Garrison - Ultimos desarrollos de la teoría del Central Place, en obra 79.
- 203 - Edwin von Böventer - La teoría de la organización espacial como fundamento de la planificación regional, en obra 79.
- 204 - J.M.Medina Echavarría - Consideraciones sociológicas sobre el desarrollo económico, Solar-Hachette, BA, 1964.
- 205 - Jacques Lambert - Condiciones necesarias para un rápido desarrollo económico y social acelerado: el punto de vista del historiador y del sociólogo, en obra 55.
- 206 - Josué de Castro - El hambre, problema universal, La Pléyade, BA, 69.
- 207 - Jesús Puente Leyva - Distribución del ingreso en un área urbana: el caso de Monterrey, Siglo XXI México, 1969.
- 208 - Instituciones para el fomento de la inversión industrial por el sector privado, Unión Panamericana, Washington, 1963.
- 209 - Demografía y Economía, N° 7 (art.do Eliseo Mendoza Berrueto: Impli- caciones regionales del des.econ.de México), El Cole- gio de México, Méx., 1969.
- 210 - Jean Labasse - Les capitaux et la région, A.Colin, Paris, 1955.
- 211 - K.W.Deutsch y otros - Integración y formación de comunidades polí- ticas, INTAL, BA, 1966.
- 212 - L.A.García - Desafío al mañana (La Guenca del Plata), Cultural Arg., BA, 1967.
- 213 - Carl Schmitt - Tierra y Mar, Instituto de Est.Políticos, Madrid, 1952.
- 214 - Denis G oulet - Etica del Desarrollo, Iepal, Montevideo, 1965.
- 215 - Pierre Célérier - Geopolítica y Geoestrategia, Pleamar, BA, 1965.
- 216 - José L. Aranguren - Etica y Política, Guadarrama, Madrid, 1968.
- 217 - L.Needleman - Regional Analysis (cf.art. W.Alonso: Location Theo- ry), Penguin Books, U.S.A., 1968.
- 218 - Leslie Ginsburg y André Frothin - El concepto de "región", Ed.3, BA, 1961.
- 219 - Le batiment industriel dans la politique de développement régio- nal, Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, Dalloz, Paris, 1966.

- 220 - Hugh O. Nourse - Economía regional, Oikos-Tau, Barcelona, 1969.
- 221 - Federico Daus - Fisonomía regional de la Rca.Arg., Nova, BA, 1968.
- 222 - L.J. Lóbret - Investigación sobre los aspectos humanos del desarrollo, Rev. Cuadernos Latinoamericanos de Economía Humana, Nº 15, Montevideo, 1964.
- 223 - John Friedmann - La estrategia de los polos de crecimiento como instrumento de la política de desarrollo, en SIAP cf. obra 172.
- 224 - Basilio Serrano - El Noreste, la Región en la Programación del Desarrollo, Síntesis, BA, 2-9-64.
- 225 - Francisco Arias Pelerano - L^U que hay que hacer, BA, 1969.
- 226 - Oreste Popescu - La región económica, en revista Económica, Fac. C.Econ., La Plata, Año X, Nº 3-4, 1955.
- 227 - Francisco Alcalá Quintero, Desarrollo regional fronterizo, rev. de Comercio Exterior, México, 1969.

EL DESARROLLO REGIONAL

BIBLIOGRAFIA DEL CAPITULO IV: APLICACION AL CASO DE LA REGION
SUDESTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

<u>Nº adjudicado en el capítulo</u>	<u>Nº que realmente corresponde</u>	<u>Obra</u>
173	228	Diagnóstico preliminar del área S.E.de la Pcia.de Bs.Aires, tomo I, Julio 67, C.E.U.R., Inst. Di Tella, BA.-
174	229	Series Estadísticas, UCIP, Mar del Plata, Marzo 1969.-
175	230	Plan de Desarrollo Pesquero, CONADE, Marzo 1965.
176	231	Promoción del consumo del pescado, Pcia Bs.As.,Min.As.Agrarios,La Plata, Ago.59
177	232	Pesca, muestro mar ancho y ajeno. Rev. Análisis, ed.extra.Marzo 66, Bs.As.-
178	233	La Flota Pesquera en la Rca.Arg., por Ing.José García Cabrejas y Dr.A.Malaret Proyecto de Desarrollo Pesquero FAO/ONU M.del Plata, 1969.
179	234	Estudio de la industria de harina de pescado, Héctor Bagnasco, BIRA,BA, 1968.
180	235	Polc de crecimiento Necochea-Quequén-M.del Plata, Pcia.Bs.As.,Min.Ob.Públicas La Plata, 1969.
181	236	C.G.E., Inst.Invest.Econ.y Fin.: Estudio de Selección de Proyectos Industriales, BA, 1968.
182	237	Batán-Chapadmalal, Parque Industrial, Centro Cívico Comercial, Ensanche orgánico de M.del Plata, por Ings.José M.F.Pastor y José Bonilla,UCIP,M.del Plata, 1967.-
183	238	Estudio de la comercialización de los productos para la alimentación(tomo 18) M.del Plata. CFI, BA, 1964.
184	239	Plan de orientación y ordenamiento del Pdo.de Gral.Lavalle-Desarrollo de la costa turística, la.otapa, Fac.de Arq., BA, 1967.
185	240	Instituto de Estudios Turísticos, Madrid, 1965 (tres tomos con las Conferencias de Tarragona en 1964).

Nº adjudicado	Nº real	Obra
186	241	Instituto de Estudios Turísticos, Madrid, 1966. (1 tomo con conferencias de Torremolinos, 1965).
187	242	Instituto de Estudios Turísticos, Madrid, 1967. (1 tomo con conferencias de Canarias, 1966).
188	243	José Ignacio de Arrillaga - Sistema de Política Turística, Aguilar, Madrid, 1955.
189	244	Plan Regulador de Mar del Plata (Arq. Gómez Gavazzo).
190	245	P.H. Randle, La Ciudad Pampeana, Eudeba, BA, 1969.
191	246	C.A. Zubillaga. Los bancos y el dinero en una ciudad balnearia, F.C.E., 1968 (inédito).- (Además: publicaciones estadísticas económicas de la Pcia. de Buenos Aires y del Min. de Economía (nacional), artículos de revistas y folletos eco- nómicos atinentes al estudio, notas periodísticas, etc.).-