

AREA

agenda de reflexión en arquitectura, diseño y urbanismo
agenda of reflection on architecture, design and urbanism

número 10 I

Universidad de Buenos Aires
Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo
Secretaría de Investigaciones en Ciencia y Técnica

Contenidos / Contents

Hablar y Habitar a través del método de la sensibilidad

Roberto Doberti y Liliana Giordano

La trampa de la memoria: la arquitectura como emblema de procesos urbanos

Miguel Barreto y José Zavala

Un enfoque integral para la investigación en el campo del hábitat popular

Paula Peyloubet

Retornando al hogar: contribuciones de la tecnología al espacio doméstico

Damián Barbirotto

El diseño sustentable de productos como estrategia de desarrollo: sector del mueble

Mercedes Chambouleyron

Reestructuración económica y transformaciones territoriales: proyectos de transporte y nuevos escenarios para el cono sur

Mariana Schweitzer

Los contenidos de AREA aparecen en / *The contents of AREA are covered in:* Architectural Publications Index | LatBook: www.latbook.com | Latindex: www.latindex.unam.mx

ISSN 0328-1337

Universidad de Buenos Aires / Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo
Secretaría de Investigaciones en Ciencia y Técnica

Reestructuración económica y transformaciones territoriales: proyectos de transporte y nuevos escenarios para el cono sur

□ *reestructuración económica*
- economical restructuration

□ *territorio*
territory

□ *proyectos de infraestructura de transporte*
projets for transportation systems

□ *escenarios alternativos*
alternative scenarios

Economic restructuration and territorial transformations: Projects for transportation and new scenarios for South America

The economic restructuration is introducing several transformations on the territories so as to adapt them to the demands of the new accumulation model. The new projects for transportation, associated to these demands, seem to privilege big agglomerations, continuing with the concentration tendency observed before. Those projects appear directly related to changes in localization patterns and to emerging tendencies towards new territorial shapes by means of including new management processes, new logics and new actors, within a context of changing roles for the State. With this background, alternative scenarios for the region are presented: the maintenance of these tendencies or a transformation to reduce territorial fragmentation and existing social exclusion.

Mariana Schweitzer

Centro de Estudios Urbanos y Regionales, Conicet

Dirección particular | *Uriburu 950 - 1º piso,*
C1114AAD Buenos Aires, Argentina
Tel.: (54-11) 4508-3618 | E-mail: maschw@fadu.uba.ar

La reestructuración económica está introduciendo una serie de transformaciones sobre los territorios de manera de adaptarlos a las demandas del nuevo modelo de acumulación. Los nuevos proyectos de transporte asociados a los nuevos requerimientos parecen privilegiar las grandes aglomeraciones, continuando con la tendencia a la concentración observada en épocas anteriores. Dichos proyectos constituyen el correlato de la modificación de las pautas de localización y de la aparición de tendencias a la formación de nuevas configuraciones territoriales a través de la incorporación de nuevos procesos de gestión, nuevas lógicas y nuevos actores, dentro de un contexto de cambio del rol del Estado. En este marco, se presentan escenarios alternativos para la región, según se mantengan estas tendencias o se transformen de manera de reducir la fragmentación territorial y la exclusión social existente.

Modelos económicos y estrategias de estructuración del territorio

Cada modelo de acumulación requiere y condiciona la existencia de determinadas estructuras territoriales en relación con la organización y localización de actividades y sus interrelaciones.

Desde la primera etapa de la integración física, el sistema de transporte en la región del cono sur se ha estructurado con conexiones que se inician en los principales puertos, penetrando en el interior del continente. Las razones de ello han sido los patrones históricos de asentamiento y la concentración geográfica de las actividades productivas de exportación, agrícolas y mineras, que influyeron en el desarrollo de los ferrocarriles a fines del siglo XIX.

A lo largo de muchos años, el territorio argentino fue mantenido con escasas vinculaciones físicas con los países vecinos. Los sistemas de transporte se desarrollaron de manera relativamente aislada y las interconexiones se restringieron a los pasos fronterizos que atendían las necesidades mínimas de comunicación. A mediados del siglo XIX la Argentina estaba conformada por varias islas que no se conectaban entre sí, separadas por grandes espacios vacíos.

El paradigma productivo fordista fue respuesta a la crisis económica en los países desarrollados. Este modelo se basaba en la acumulación intensiva de capital asentada sobre la organización taylorista del proceso de trabajo (Lipietz y Leborgne 1994), que permitió un incremento de la productividad y con ello la producción y consumo masivo de bienes baratos y estandarizados.

Durante el período de vigencia del modelo de industrialización por sustitución de importaciones, los grandes emprendimientos estuvieron orientados al mercado interno, con el abastecimiento de productos primarios y energía para los grandes centros consumidores y productores hacia el interior de cada país. La red de carreteras se desarrolló rápidamente, compitiendo con las líneas ferroviarias e interconectando los crecientes centros urbanos industriales.

Este modelo económico y social estuvo asentado sobre una modalidad de fuerte intervención del Estado y escasa participación del capital privado. El Estado, que intervenía en la economía y era benefactor en términos sociales, estaba presente en la producción de infraestructuras regionales y satisfactores urbanos, tanto para la reproducción de la población —y el mantenimiento de una reserva de fuerza de trabajo—, para las necesidades de la industria, como para aplacar las alzas en la conflictividad social producidas por el propio modelo.

A principios de los setenta entró en crisis el modelo de industrialización por sustitución de importaciones, al disminuir el crecimiento del producto bruto industrial mundial y aumentar el desempleo. Cae la productividad y se desacelera la acumulación de capital, y por lo tanto la rentabilidad.

Si el modelo fordista tenía como criterio organizativo la producción en masa y el control centralizado, el nuevo modelo, dentro del paradigma de la flexibilidad, se basa en la producción ajustada a la demanda y en el control descentralizado, apoyado con la incorporación de los avances tecnológicos. Los mercados segmentados y la diferenciación de productos se convierten así en una estrategia para superar la saturación de los mercados. Se pasa de los sistemas simples a los sistemas complejos, de la producción rígida a la flexible, de las actividades nacionales a las regionales, del desarrollo extensivo al desarrollo intensivo (Rofman y Russo 1994).

Debido a la modificación del tipo de productos, volúmenes de intercambio y dirección de los flujos, las nuevas condiciones del comercio internacional han impulsado la adecuación de los aparatos productivos y la integración de las empresas a los nuevos circuitos de producción, intercambio y consumo, cada vez más mundializados. La apertura y la interdependencia de los sistemas económicos y territoriales han sido las respuestas a estas necesidades.

Se altera la posición relativa de los países en el sistema internacional, caracterizado ahora por la existencia de grandes espacios económicos altamente competitivos y protegidos, que impulsan a los demás a buscar distintas formas de asociación para tener una presencia activa en el comercio internacional, en un mundo abierto, altamente intercomunicado y en el que rigen relaciones de mercado con baja interferencia estatal. El mercado interno aparece como un factor secundario.

En relación con los proyectos de infraestructura de transporte se busca garantizar la circulación fluida de productos para posibilitar la producción en escala continental. Pueden identificarse proyectos de puertos, de apertura y equipamiento de vías navegables, de terminales de trasbordo de transporte multimodal y de corredores de transporte ferroviarios o carreteros (Tabla 1), que los países de la región desarrollan en forma combinada en torno al concepto general de *corredores bioceánicos* (Figura 1):

- A escala mundial está cobrando vigencia el transporte de cargas por vía marítima y fluvial articulado con el ferrocarril y el camión, dentro del concepto del transporte multimodal.
- El transporte interoceánico entre puertos del

Atlántico y el Pacífico, a través de corredores de transporte terrestre con múltiples alternativas ferroviarias y viales de pasaje entre puertos del Brasil y sur del Perú, hasta Chile y Argentina, teniendo en cuenta la necesidad de minimizar los tiempos de transporte y transferencia de cargas. Se busca operar con menos puertos, más especializados y con mayor capacidad de operación.

- La mejora en la accesibilidad a puertos oceánicos de la producción de los centros mediterráneos, en particular de la región centro-oeste de Brasil, del noroeste y del nordeste, Cuyo y la provincia de Córdoba en la Argentina, de Paraguay y de Bolivia.

Estos proyectos de infraestructura se formulan en un contexto de reforma del Estado, que permite la entrada en escena de nuevos actores sociales y nuevas lógicas de gestión que dejan su impronta sobre los territorios, en la tendencia a adaptarlos a los nuevos requerimientos del modelo económico.

Procesos en marcha

El rol del Estado como viabilizador de las transformaciones territoriales

Durante el modelo de sustitución de importaciones, el eje central de la estrategia de crecimiento consistía en industrializarse para abastecer un mercado interno ampliado y con un Estado protagónico, que actuaba como organizador y constructor del paradigma productivo fordista, concentrando funciones productivas, generando infraestructuras, creando el marco normativo y adoptando políticas económicas que permitieron mecanismos redistributivos acordes al modelo de acumulación de entonces.

El Estado neoliberal tiene una mayor funcionalidad con el nuevo modo de acumulación capitalista flexible. El redimensionamiento del peso y del rol de los estados nacionales, así como de los agentes privados y transnacionales, incide sobre la modalidad de gestión de las obras de infraestructura, en la inserción del sector privado en ellas y en la disposición de mecanismos destinados a la satisfacción de las demandas sociales que estas nuevas implantaciones producen. En esta etapa, las empresas transnacionales han reemplazado a los estados nacionales en muchas funciones que estos fueron abandonando por las recetas de ajuste y las privatizaciones.

A diferencia de los proyectos encarados en épocas anteriores, se verifica una menor intervención estatal en la construcción y la asunción, por parte del Estado, de un rol de regulador y articulador de actores, dejan-

do en manos de empresas privadas concesionarias la concreción de los proyectos y la recuperación de las inversiones realizadas. Los Estados participan como viabilizadores de los proyectos no solamente generando los marcos institucionales y legales, sino también con inversiones directas e indirectas, financiando obras y proveyendo para la concreción de los proyectos equipamiento, personal, etc.¹

La gestión territorial.

Nuevos actores y nuevas lógicas

En el marco de la reestructuración económica se identifican modificaciones en la demanda, provisión y gestión de las condiciones generales de acumulación del sistema imperante. Los proyectos de infraestructura que dan respuesta a estas necesidades son parte de las estrategias más globales definidas en el marco del propio proceso de integración regional, impulsadas en algunos casos desde los mismos organismos internacionales. Las nuevas lógicas para la gestión de los proyectos se suman a los muchos problemas no resueltos en otras etapas, y nuevos actores desde las empresas privadas nacionales y extranjeras, con sus intereses y capacidades, aparecen en escena.² El capital privado no se dirige a los territorios como tales, sino a actividades específicas que ostentan determinadas potencias de lucro directo o indirecto.

Así, el crecimiento económico de un territorio, en el contexto de un sistema más y más globalizado, tiende a ser más y más exógenamente determinado. Varias de las obras, algunas con más de cincuenta años de historia, se fueron definiendo de acuerdo con la demanda del capital privado, con la rentabilidad del inversor, no con las necesidades de las sociedades que finalmente son las que reciben estas implantaciones. Se han flexibilizado los mecanismos de gestión de

¹ Como ejemplos de inversiones estatales directas podemos citar al Puente Santo Tomé - São Borja, en cuya construcción han participado los estados de Argentina y Brasil aportando cada uno la mitad de la inversión, los estudios de pre-viabilidad económica-financiera de la obra se han realizado en Rio Grande do Sul con financiamiento propio y la Secretaría de Obras y Servicios Públicos ofreció su personal. En el caso de la hidrovía Paraná-Paraguay, el Estado ha provisto maquinarias para las obras, personal afectado a tareas específicas, realizado estudios, etc.

² La presencia de agencias internacionales como el BID y el BIRF, los organismos de cooperación de Japón y la Comunidad Europea, y grupos económicos de diversos países han generado un avance significativo en el desarrollo de los proyectos.

Tabla 1: Corredores de transporte. Fuente: elaboración propia sobre la base del relevamiento comprendido en la tesis de maestría (Schweitzer 2000).

Descripción

A	Buenos Aires / Río Gallegos	Corredor carretero que accede al territorio chileno a través del Paso de Integración Austral y permite el acceso a Ushuaia y Río Grande en Tierra del Fuego, entrando al territorio argentino por el Paso de San Sebastián. Vincula el sur del país con la capital.
B	Buenos Aires/ sur de Chile / Bahía Blanca	Corredor carretero que vincula el sur de Chile con el centro oeste del continente, con bifurcaciones por Bahía Blanca y por Santa Rosa, Neuquén, cruza a Chile por el paso Puyehue.
C	Bahía Blanca / Concepción	La conexión más corta entre los dos océanos, y de mayor importancia relativa en el Sur. La carretera (ruta 22) cruza la frontera en el Paso de Pino Hachado. La alternativa ferroviaria cruza desde el Puerto de San Antonio Oeste, por el Paso Cardenal Samoré. Tiene proyectos en algunos trechos de ambos países para completar el corredor carretero.
D	La Paz / Valparaíso / sur de Chile	Es un fuerte canal de comercio exterior de Bolivia por los puertos chilenos. Por la carretera Panamericana, liga a todas las ciudades portuarias al norte de Santiago. La alternativa ferroviaria vincula el norte de Chile con Bolivia y, a través de Socompa, con Argentina. La línea férrea chilena une los principales puertos del país hasta Valparaíso. La carretera tiene trechos en ripio y sin pavimentar en la región fronteriza de ambos países.
E	Buenos Aires/Mendoza/ Valparaíso	Principal eje de conexión bioceánica entre Argentina y Chile. La carretera cruza por el Paso Cristo Redentor, la ruta 7 en Argentina es la base de esta conexión, única totalmente asfaltada. Hay dos conexiones ferroviarias, una de trocha métrica, por Rosario, Santa Fe y Córdoba, y otra vía San Luis. Hay proyectos de mejoras para el modo carretero y para el ferroviario.
F	Río de Janeiro / San Pablo/Buenos Aires	Es el mayor eje de intercambios comerciales de la subregión. La alternativa carretera es un conjunto de caminos alternativos, por Uruguay o por el litoral argentino. La alternativa ferroviaria es la conexión San Pablo - Buenos Aires, con trasbordo a través del Puente Uruguiana - Paso de los Libres, único cruce ferroviario entre Brasil y Argentina. El corredor marítimo cuenta con puertos equipados para embarque y desembarque de los granos comercializados en la subregión. La división modal convierte a los puertos del Atlántico en puntos de cabotaje subregional por donde pasan granos, derivados del petróleo, minerales y contenedores. Los tres países planean inversiones para concretar una autopista de 3.000 km.*
G	Cuiabá / Asunción / Buenos Aires	La alternativa carretera atraviesa el pantanal matogrossense. La conexión ferroviaria cruza el río Paraná en Posadas. Se conecta con Brasil en Paso de los Libres - Uruguiana, y con Uruguay, en Concordia. La hidrovía Paraná-Paraguay caracteriza el conjunto de elementos de apoyo que juntamente con las prácticas de comercio conforman el corredor hidrovial. Argentina y Paraguay tienen proyectos de mejoras y está en curso el dragado y balizamiento para de la hidrovía, incluyendo la rectificación de curvas aguas arriba del Alto Paraguay.
H	Santos / Arica / Antofagasta / Matarani	La conexión por carretera tiene variantes por el norte argentino o por Bolivia, con tráfico durante todo el año. La ferroviaria, con dos alternativas, vía Argentina (básicamente el FF.CC. Gral. Belgrano) y vía Bolivia. La carretera tiene trechos no pavimentados e intransitables en Chile, Argentina, Bolivia y Perú. Hay tramos ferroviarios en condiciones precarias y es inexistente la conexión Santa Cruz - Cochabamba (la línea está proyectada). Proyectos de mejoras en ambos modos.
I	Paranaguá / Antofagasta / Arica	La infraestructura de pequeño porte apoya la integración comercial fronteriza. En Tucumán se localiza una estación intermodal que concentra carga subregional transfiriéndola a la línea férrea, tanto al corredor norte-sur como hasta Iquique. El volumen de carga del modo ferroviario todavía es pequeño.
J	Lima / La Paz / Buenos Aires	Importante para la canalización de los cereales del oeste de Paraná y de Mato Grosso do Sul. Es el corredor carretero de exportación del Paraguay, con dos variantes entre Paranaguá y Salta, por Foz de Iguazú y las provincias de Corrientes, o vía Clorinda y Resistencia. La alternativa ferroviaria, en trocha métrica, por Resistencia y Salta, pasa por Socompa a Chile. Algunos tramos están en condiciones precarias o no pavimentados en Chile, Argentina y Bolivia. El ferrocarril, con trechos con necesidades de recuperación, cuenta con proyectos en Paraguay y Brasil.
K	Río Grande / Valparaíso / Antofagasta	Es la única conexión física unimodal de Brasil con el Pacífico. La conexión pretende atender las demandas de cargas de la región sur del Brasil. Se ensambla con el corredor Buenos Aires - Valparaíso en Córdoba / Santa Fe. Incluye el recientemente concluido Puente Santo Tomé - São Borja (alternativa a Paso de los Libres - Uruguiana) y el Puente Rosario-Victoria. Hay trechos con inversiones previstas por los gobiernos de Argentina y Chile.
L	Brasilia / Arica / Ilo / Matarani	Es la carretera más corta desde el centro oeste de Brasil hacia el Pacífico. Desde el centro oeste brasilero se puede llegar a Arica, Ilo y Matarani. Desde Cáceres hasta Desaguadero en la frontera Chile-Perú, hay varios tramos intransitables, sin pavimentar.

* El puente Colonia - Buenos Aires es un proyecto incluido en esta carretera.

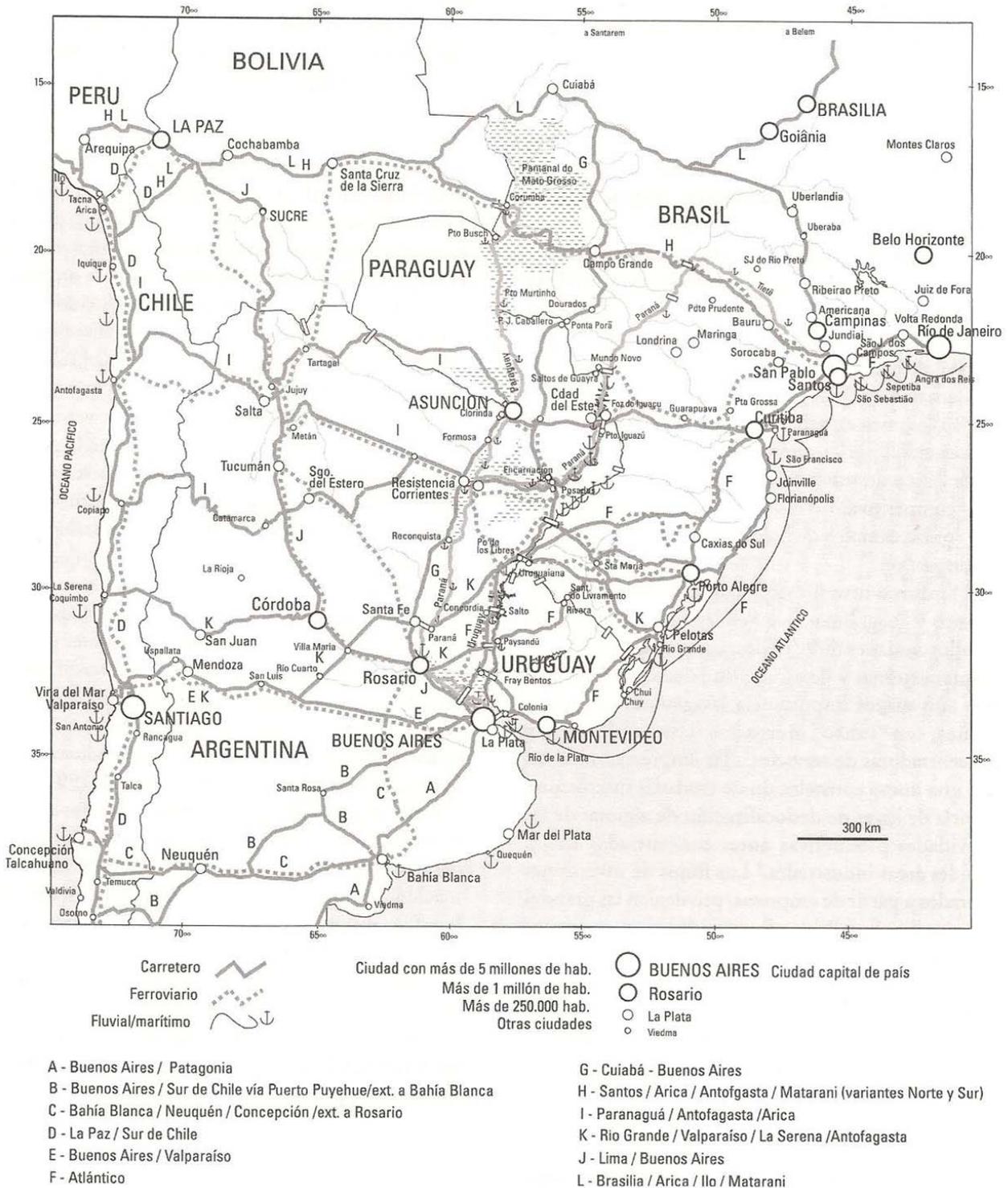


Figura 1: Corredores de transporte en el Mercosur (A. Schweitzer, 2002).

manera de adaptarlos a los requerimientos de rentabilidad de los inversores privados, independientemente de las demandas regionales que pudieron dar origen a los proyectos, implementando distintos mecanismos para bajar los costos de la inversión,³ como la realización de obras complementarias, para actividades comerciales, turísticas, etc.

Redefinición de roles de las regiones, nuevos procesos de jerarquización, fragmentación y exclusión

Los patrones de localización, interacción espacial y estructuración territorial del modelo industrialista fordista se ven modificados por el posfordismo o modelo de la economía flexible. Los conceptos clásicos de accesibilidad e interacción espacial entre asentamientos se ven profundamente transformados por la dinámica espacial de la economía, los cambios introducidos por la nueva infraestructura de transporte y las redes en general, y la variación en las ventajas competitivas de los diferentes modos impulsados por los cambios tecnológicos y los nuevos modelos de gestión.

El fordismo tuvo un sesgo concentrador en lo económico y geográfico. Es en esa época que surgen las grandes ciudades industriales, aprovechando las economías externas y de escala. En la actualidad cobrarían aún mayor importancia las grandes aglomeraciones, en tanto mercados consumidores y concentradoras de servicios a las empresas, mientras que una nueva constelación de ciudades intermedias serviría de lugar de deslocalización de algunas de las actividades productivas antes concentradas en las grandes áreas industriales.⁴ Los flujos de inversiones operados a partir de empresas, privilegian las grandes metrópolis –San Pablo, Buenos Aires– y en menor medida algunas ciudades regionales –Curitiba, Porto Alegre, Córdoba–, reforzando las jerarquías y polarizaciones espaciales. La repercusión que pueden tener los flujos esparcidos desde los centros metropolitanos no será igual en cada caso, conforme a la inte-

gración diferenciada en el espacio nacional (Santos 1994). Así también se habla de la *región concentrada* y el *resto del territorio*, con manchas y puntos de modernización (Santos y Silveira 2001).

Este nuevo paisaje industrial ha sido bautizado por algunos autores como economía difusa o economía de geometría variable (Castells 1997). A diferencia de las fases anteriores, en la actual fase de la mundialización el comando de los procesos no se realizaría a partir de un centro sino de una serie de “ciudades mundiales”, articuladas en red, en el “archipiélago megapolitano mundial” (Veltz 1996, Dollfus 1997). El nuevo orden económico parece estar caracterizado por una parte por la existencia de una alta concentración de la propiedad y el poder económico en un número reducido de empresas gigantes y un modelo de descentralización de la producción, la “economía difusa” en el cual la fricción del espacio está dejando de ser un obstáculo para la acumulación. Pero si estas tendencias se verifican en las *áreas centrales del mundo*, la situación en la periferia es diferente, ya que no existe el mismo nivel de desarrollo tecnológico y, fundamentalmente, ocupa un rol diferente en la división internacional del trabajo.

Así como este proceso de transformación acelerada de globalización y modernización no es homogéneo, tampoco lo es sobre los territorios y sociedades, donde aparecen regiones, sectores sociales y sectores productivos que se modernizan, que se incorporan al sistema de relaciones económicas y culturales a escala mundial –que en términos reales se integran con economías vecinas–, y regiones, sectores sociales y productivos que quedan excluidos de este proceso (Santos 1994).

Se puede concluir que en ambos modelos se favorece la formación de aglomeraciones urbanas a costa del resto del territorio, lo que agudiza aún más la situación de enorme concentración del potencial productivo y humano en las ciudades latinoamericanas. No se trataría de una serie de procesos equilibrados, sino más bien de un conjunto de tendencias no coordinadas en donde ciertas regiones lograrán integrarse en las redes mundiales mientras que al mismo tiempo al interior de esas mismas regiones aparecerán fenómenos de polarización social (Tabla 2).

³ *El Puente Santo Tomé - Sao Borja fue concebido hace varias décadas como enlace ferroviario, pero debido a sucesivas licitaciones sin presencia de oferentes sólo fue finalmente adjudicado y construido el enlace vial, resignándose el cruce ferroviario. En este nuevo proyecto, los materiales para la construcción, que en un principio debían adquirirse en Argentina y Brasil, pudieron luego proceder de donde la empresa quiso.*

⁴ *En relación con la relocalización de actividades, el paradigma posfordista no se ha verificado sobre los territorios. Debido a ello, actualmente se encuentran en una instancia de revisión y debate las transformaciones y afectaciones territoriales derivadas de la introducción de este paradigma productivo.*

Situación actual y escenarios alternativos

La puesta en marcha del Mercosur dio lugar a la conformación de un espacio integrado con una población de 250 millones de habitantes y un producto bruto interno combinado de alrededor de un billón de dólares. A su vez, la asociación de Bolivia y de Chile al Mercosur ha dado lugar a la conformación de un espacio económico con salida hacia el Atlántico y el Pacífico, situación que potencia la vinculación con los mercados externos de la región y mejora sustancialmente el acceso de sus espacios interiores, para lo cual se plantea impulsar el mejoramiento de la infraestructura física que permita hacer más efectiva la conectividad bioceánica.

El eje troncal del Mercosur es el arco que se extiende desde Río de Janeiro y San Pablo, sobre el Atlántico y, tras pasar por Buenos Aires, llega a Santiago de Chile y Valparaíso sobre el Pacífico. Desde el punto de vista económico, este arco recorre un territorio donde se concentra alrededor del 70 por ciento del PBI brasileño, el 60 por ciento del PBI argentino, la totalidad del PBI uruguayo y la región más desarrollada de Chile (Figura 2).

Sobre este arco se despliegan casi linealmente ocho grandes ciudades con más de un millón de habitantes, de las cuales tres —Río de Janeiro, San Pablo y Buenos Aires— superan los diez millones. Esta zona incorpora además a grandes ciudades del interior del Brasil y la Argentina, Santiago de Chile, Montevideo y Asunción. A excepción del nordeste brasileño, estos territorios concentran la mayor parte de la población de los países miembros.

En este arco se sitúan los mayores aprovechamientos de los recursos naturales para la generación de energía y mineros, tanto en la Cordillera de los Andes como en los ríos de la cuenca del Plata, así como la mayor parte de las tierras cultivables. Es en esta franja donde los ríos fueron objeto de aprovechamientos múltiples durante el modelo de sustitución de importaciones, y actualmente reciben nuevamente equipamientos y son lugar de realización de iniciativas de facilitación del pasaje de las cargas en el marco de la integración comercial. Se trataría, en casi todos los casos, de emprendimientos en gestión u operación, o de la recuperación y mejora de las infraestructuras existentes, lo cual significa un mayor grado de compromiso y un menor tiempo para actuar sobre los territorios comprometidos.

Teniendo en cuenta todos los elementos analizados, se plantean escenarios alternativos que representan más radicalmente las distintas posiciones:

Un *primer escenario* es el escenario proyectivo, en el

que se mantenga sin alterar la situación actual. Los actores y las acciones permanecerán en el camino iniciado sin grandes cambios, con las modalidades actuales de gestión de los territorios. El Estado mantendrá su rol de facilitador y vehiculizador de estos proyectos, de estas grandes inversiones, mediante la formulación de políticas, la provisión de subsidios directos e indirectos que permitan concretar las nuevas condiciones de acumulación. Los proyectos *de la reconversión económica* seguirán orientándose según la rentabilidad del capital privado, sin poner en juego una estrategia regional y avanzando en forma inorgánica. Se agudizarán las tendencias manifiestas de exclusión social y económica, y la fragmentación territorial. La atención de actividades productivas y de mejoramiento de la calidad de vida quedará reducida a acciones de carácter asistencial provistas por gobiernos nacionales o provinciales, organismos internacionales, etc., en situación cada vez más crítica en el marco del modelo económico.

Un *segundo escenario* es el escenario desde la región, resultante de la planificación de políticas regionales de desarrollo y de acciones de intervención cuyos objetivos incluyan, entre otros, la integración de las regiones y las sociedades. Este escenario deberá considerar el nivel de articulación de los actores teniendo en cuenta las historias regionales, las identidades colectivas y la fortaleza de las tramas y redes sociales regionales y locales, apuntando a integrar y articular los territorios dentro de una estrategia que incluya políticas sociales, económicas y ambientales y donde disminuyan y se eliminen las desigualdades y disparidades. En la búsqueda de los objetivos de desarrollo habrá que tener en cuenta que este tipo de propósitos solo podrán lograrse si intervienen tanto los actores locales como los regionales y nacionales, desde sus distintas posiciones en la sociedad, y en un marco de concertación de políticas, ya que sus acciones han de converger sobre sus territorios.

Un *tercer escenario*, intermedio, siguiendo los lineamientos del actual modelo, correspondería a la posibilidad de enfatizar como objetivos la integración de la región, teniendo en cuenta que no todas las iniciativas de obras, regulaciones o desarrollo de actividades o políticas regionales pueden ser consideradas como iniciativas de desarrollo de las regiones receptoras. En este escenario restaría el completamiento de una vigorosa presencia política que permitiría llevar a cabo la planificación que requeriría la implementación racional de las acciones necesarias para lograr estos objetivos y aminorar las tendencias negativas entrevistas en el escenario proyectivo.

Tabla 2: Paradigmas tecnológicos productivos, territorios y rol del Estado.

Paradigma productivo fordista y grandes proyectos de infraestructura 1960-1970	Paradigma tecnológico productivo flexible y proyectos de la reconversión económica
Modelo de sustitución de importaciones. Se intentaba construir una estrategia de crecimiento vía industrialización para abastecer al mercado ampliado.	Modelo neoliberal. Modelo de crecimiento para los países que se agrupan o integran para tener presencia en el comercio internacional con mayores condiciones de competitividad.
Emprendimientos orientados al mercado interno con abastecimiento de energía y productos primarios para los grandes centros urbanos.	Emprendimientos orientados a la libre circulación de bienes y servicios. Información como factor fundamental en lugar de los materiales y la energía. Mercado interno secundario.
Estado interventor, participa como promotor, inversor, constructor y operador.	Estado regulador, facilitador de proyectos (estudios, subsidios, inversiones) y articulador de actores. Rol protagónico de la empresa mundial.
Producción estandarizada y en masa.	Producción en pequeñas series, demanda heterogénea. Diferenciación y calidad de productos.
Concentración económica y geográfica para el aprovechamiento económico a gran escala.	Desaparecen las ventajas de producción a gran escala.
Actividades nacionales con desarrollo extensivo.	Actividades regionales con desarrollo intensivo.

Reflexiones finales

A partir del cambio del modelo de desarrollo, con las modificaciones en las pautas de localización de actividades, y la aceleración que imponen los procesos de integración, van surgiendo iniciativas para la realización de proyectos de infraestructura con nuevas modalidades de gestión y financiación con objetivos de articulación o complementación —en cuyo caso se trataría de componentes de proyectos más generales—, como también la competencia entre sí por la captación de los beneficios que suponen.

La cuestión de las modificaciones en las relaciones, y el papel del Estado y de la inversión privada, ha dado lugar y sigue ocasionando nuevos procesos de crecimiento selectivo, fragmentario y desigual. Los nuevos territorios manifiestan una diferenciación cada vez más fuerte en los grados de inserción internacional hacia el interior de los territorios nacionales. Por un lado, territorios en donde se localizan los puertos comerciales y enclaves turísticos y las áreas agroexportadoras de alta productividad y, por otro, las áreas restantes que quedan excluidas de este proceso, dependiendo de cómo se integran en el nuevo esquema. Los efectos territoriales de la reestructuración económica en los países del Mercosur continua-

ron y reforzaron la concentración que se verifica desde los años treinta y cuarenta en la consolidación de los grandes centros metropolitanos industriales (San Pablo, Rio de Janeiro y Buenos Aires) para el aprovechamiento de las economías de escala y de aglomeración. Estas localizaciones, que por lo antedicho tenían las ventajas de economías de escala, de menos costos de transporte y, sobre todo, de aprovechamiento de infraestructuras preexistentes, son las que hoy reciben más proyectos. En esta etapa no se puede hablar más de países desarrollados y países subdesarrollados, sino de regiones desarrolladas y regiones subdesarrolladas. Y éstas no se encuentran solamente en países del tercer mundo, sino en todos los países. Sin embargo, las consecuencias económicas, sociales y espaciales del posfordismo, no son iguales en América latina y en los países desarrollados.

Son los actores hegemónicos que orientan las políticas públicas los que protagonizan la disputa por mejores condiciones de inserción en las dinámicas de la mundialización y la globalización de las economías. La presencia de mercados débiles en un contexto de oferta de recursos naturales y de una sociedad, en general, caracterizada por su pobreza, cuyos espacios de reproducción económica y social presentan pérdidas y degradación del hábitat humano y natural, per-

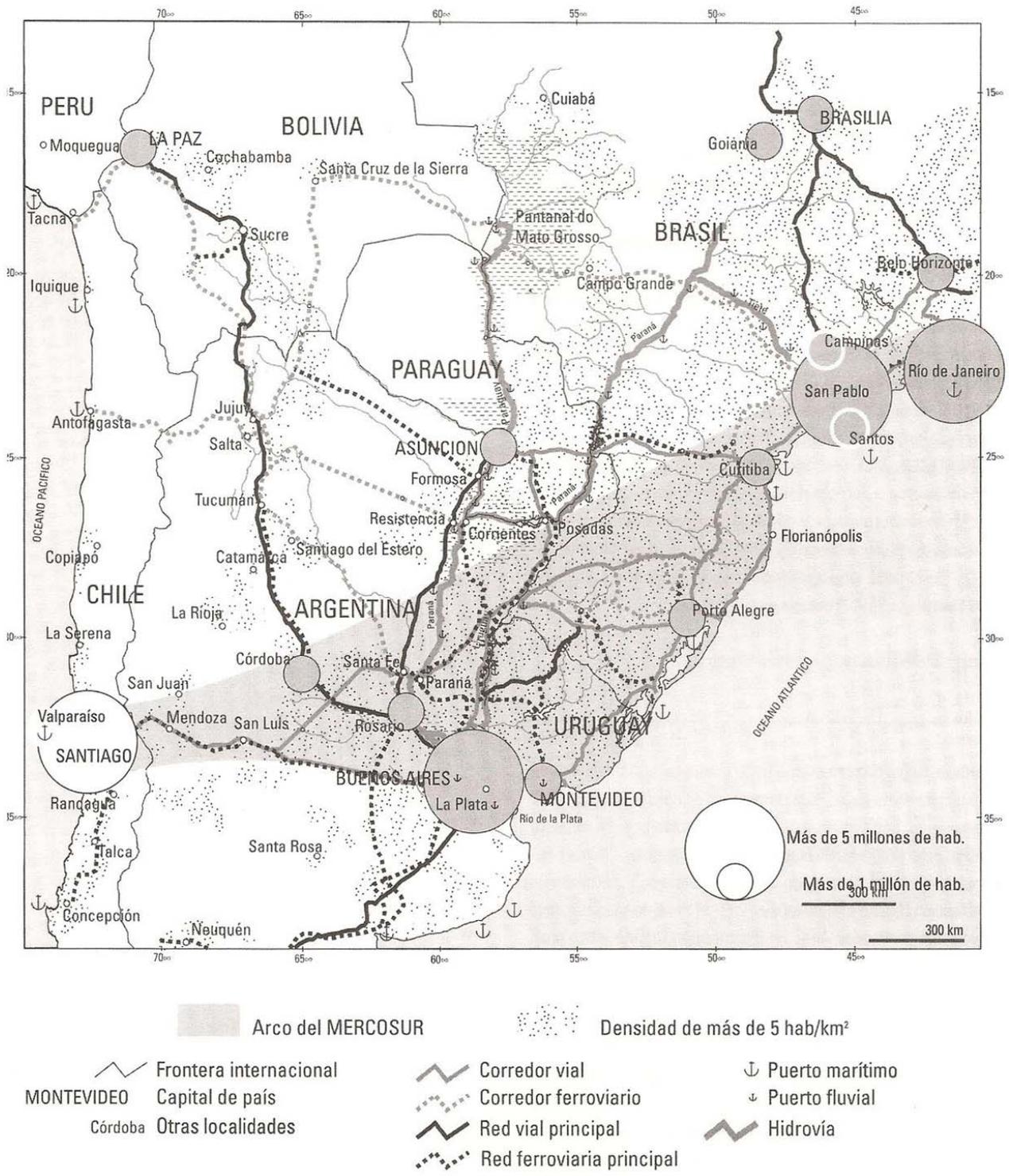


Figura 2: Las tendencias actuales. La concentración de los proyectos en el área del Mercosur (A. Schweitzer, 2002).

mite definir con certeza las condiciones de vulnerabilidad tanto ambiental como social en que nos encontramos.

Referencias bibliográficas

- CASTELLS, Manuel. 1997. *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. Vol. 1, *La sociedad en red* (Madrid: Alianza).
- DOLLFUS, Olivier. 1997. *La mondialisation* (París: Presses de Sciences Po, La Bibliothèque du Citoyen).
- LIPIETZ, Alain, y Daniel LEBORGNE. 1994. "El postfordismo y su espacio", *Realidad Económica* (Buenos Aires) 122.
- ROFMAN, Alejandro, y Cintia RUSSO. 1994. "Nuevo paradigma tecnoeconómico y el proceso de globalización y regionalización", *Revista Interamericana de Planificación* (SIAP, Buenos Aires), vol. XX, N° 106.
- SANTOS, Milton. 1994. *Técnica, espacio y tiempo* (San Pablo: Hucitec).
- SANTOS, Milton, y María Laura SILVEIRA. 2001. *O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI* (Rio de Janeiro: Record).
- SCHWEITZER, Mariana. 2000. *Procesos y paradigmas de la mundialización e integración de las regiones: Estrategias de estructuración del territorio y los nuevos proyectos de infraestructura en el Cono Sur* (Buenos Aires: PROPUR-UBA, tesis de maestría inédita).
- VELTZ, Pierre. 1996. *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel* (París: PUF, Économie en Liberté).

Recibido: 27 diciembre 2001; aceptado: 15 julio 2002

Mariana Schweitzer es arquitecta graduada en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires en 1989. En ese mismo año comienza los estudios en planificación urbana y regional en el Programa de Formación en Planificación Urbana y Regional (FADU-UBA), obteniendo en 1994 el título de Especialista en Planificación Urbana y Regional y en 2001 el título de Magister de la Universidad de Buenos Aires en Planificación Urbana y Regional. Desde 1990 es docente de la materia Planificación Urbana en la Cátedra del arq. David Kullock (FADU-UBA) y entre 1996 y 2001 ha integrado el equipo docente en la materia de posgrado Taller R.1. Presentación de un Caso Regional del Programa de Formación en Planificación Urbana y Regional (PROPUR-FADU-UBA) de la Dra. Elsa Laurelli. En 1990 comienza sus actividades de investigación dentro de equipos de trabajo, participando en proyectos PIC Conicet, proyectos integrados, UBACyT y bilaterales con Brasil y Francia. Entre 1993 y 1998 ha sido becaria del Conicet y desde 1999 es miembro de la carrera de investigador de esa institución, con sede en el Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR). A partir de los resultados arribados con el desarrollo de su línea de trabajo, ha publicado artículos en libros y en revistas de temáticas afines y presentado ponencias en reuniones científicas de carácter nacional e internacional.