Eugenio Helman
Silvia Malvicini
Escuela de Graduados y Extensión Universitaria

HACIA UN NUEVO CONCEPTO DE LA REGIONALIZACIÓN. CONCEPTUALIZACIÓN, CONVENIENCIA, PRESENCIA DE FACTORES.

1. LAS INEQUIDADES ENCAMINADAS HACIA LA PLANIFICACIÓN REGIONAL.

Desde el punto de vista económico y cultural, es .

evidente que el país en que hemos nacido sigue y lo seguirá por siempre, siendo un determinante de nuestra vida. Pero también es evidente que se deben examinar y ajustar las diferencias regionales, dado que tienen consecuencias espaciales. Las políticas gubernamentales deben tener especialmente en cuenta esta situación, al momento de efectuar las planificaciones económicas correspondientes.

No es necesario efectuar un seguimiento en profundidad para darse cuenta que en la superficie terrestre encontramos zonas con población con altos ingresos y mejores niveles de vida que en muchas otras; no tendremos enormes dificultades en distinguir por ejemplo Suecia y Senegal, ambos en los extremos de la afirmación. Pero no es necesario tomar los extremos, sino que es posible tomar alguna regla o tipo de mensura, para detectar cuales son las diferencias entre las áreas ricas y aquellas que no lo son, por que motivos cambian, si las diferencias se hacen más grandes con la globalización o tienden a achicarse.

1.1. Hacia la búsqueda de un sistema de medición de las diferencias regionales.

Desde el punto de vista ideal, se podría computar visualizando un mapa, algunas diferencias básicas. Por ejemplo, regiones con regadío en áreas templadas tenderán a obtener producciones agropecuarias de mejor cantidad y calidad que las que se encuentran en la misma latitud pero su clima es seco o semiárido. Otro ejemplo podría ser la mortalidad infantil al mismo tiempo que la carencia suficiente de efectores de salud, o la tasa de médicos por habitantes o bien las causas de la deficiente nutrición o el período de guerra o paz en que tales infantes son gestados.

De todas formas, las diferencias que uno puede notar al estudiar las estadísticas, puede deberse a desvíos originados por el diseño del programa central y la forma en la cual se aplica en la recolección de información, como así también en hechos tan reales como la distribución de la riqueza. Un único índice presenta obviamente suplementarse con otros tomados en el mismo grupo poblacional, analizándose la forma como viven siendo en consecuencia importantes los índices de salud, alimentación, educación, condiciones de empleo, las curvas de consumo y ahorro, costo del transporte, los problemas derivados de la capacidad en la zona en la que se analizan los otros índices, los niveles de recreación (utilización del ocio como variable de descanso), seguridad social, libertades, etc. Aunque las informaciones que proporcionan las Naciones Unidas no están disponibles en todos los ítems premencionados, por lo menos la combinación de algunos de estos valores pueden indicarnos

condiciones básicas a tener en cuenta al proyectar políticas sociales para determinadas zonas.

"Si se pudiera tomar todas las medidas en forma combinada, no necesariamente se obtendría el mismo resultado, mencionando que las diferentes mensuras en algunos índices generalizados no siempre están disponibles todos los componentes. Brian Berry de la Universidad de Chicago estudió cuarenta y tres números índices sobre el nivel de desarrollo económico y trató de utilizarlo comparativamente en 95 países. La eficiencia del método está ilustrado por el hecho que el número índice simple contiene el 84% de la información contenida en las mensuras originales " (1).

Una de las conclusiones a las que se arriba, es a una división entre países ricos y países pobres, basadas en el índice de Berry. Observando los países en el mapa, se advierte que los llamados pobres se encuentran en latitudes medias, con climas calurosos, muchos de los cuales eran colonias o están emergiendo de gobiernos fuertemente centralizados o totalitarios, en cambio los de mejor standard de vida, están asociados con especializaciones en el sector industrias y su posterior comercialización, con niveles de subsistencia aún en las áreas más pobres de su territorio. Se observan entonces, no importa cual sea la superficie del país, inequidades básicas. En la mayor parte del país las migraciones internas de las regiones pobres a las ricas, no se encuentran restringidas por motivos arbitrarios, o directamente no existen por disposiciones constitucionales, de forma que las migraciones en el largo plazo, no se pueden detener. Es cierto también que muchos países establecen medidas de equilibrio con el objeto de ajustar las economías de regiones débiles, incentivando la instalación de nuevas y redobladas fuentes de trabajo, pero las mismas deben estudiarse en el contexto del escenario universal, donde la competencia y las fuerzas del equilibrio inherente a oferentes y demandantes fuerzan la restricción en función de precios y calidad certificada.

1.2. Convergencia o divergencia

Se puede utilizar dos líneas de evidencia tratando de decidir los contrastes de la riqueza cuando se profundizan o aminoran: la evidencia histórica de la tendencia estadística y los argumentos utilizados por los modelos de crecimiento teórico. Utilizando evidencias históricas, se obtienen resultados de calidad variable. Las estimaciones de los niveles de ingreso corrientes y el producto nacional bruto en la mayor parte de los países de menor desarrollo relativo para períodos anteriores al relevamiento de datos hechos en forma científica, varían según la postura científica del investigador. Es notable la diferencia que se encuentra en las mismas naciones del hemisferio occidental y las que corresponden a países emergentes, obtienen tendencias históricas en la mayor parte imposibles de comparar. Aún cuando exista información sobre los ingresos o la producción, falla la información en cuanto a los costos comparativos que nos permiten traducir los ingresos o la producción hacia comparaciones comprensibles de la riqueza regional. No existe suficiente evidencia cuantitativa, por lo que las comparaciones son inequitativas. Al efectuar los análisis regionales, la situación suele ser esperanzadora. "Estudiando los censos de población se observan tendencias convenientes y en algunas ocasiones divergentes. Cuando aumenta la actividad económica regional, con políticas equitativas se pueden analizar tendencias convergentes, no obstante quedan subregiones alejadas de la tendencia general. Si la política económica no es de largo plazo, se observa mayores convergencias". (2)

1.3. Las evidencias que surgen de los modelos teóricos:

Los modelos teóricos de crecimiento regional, parecieran subproductos de la teoría de crecimiento regional económico. El economista Gunnar Myrdal opina que a medida que las fuerzas del mercado se incrementan, disminuyen las diferencias regionales. En su modelo, en términos generales la eficiencia del crecimiento de las actividades, determina influencias zonales, que motivan a las de menor crecimiento relativo. Se fundamentan especialmente en la estimulación hacia la demanda por materias primas y productos agrícolas y la difusión de tecnología de avanzada. Si el crecimiento es irregular, el impacto positivo, puede observarse en otras regiones a partir de la que se analiza, partiendo del estudio de estimulación de la demanda incrementada de materias primas y productos agropecuarios y su mejoramiento a partir de la utilización de tecnología actualizada. En cuanto a los efectos negativos, en general se producen de acuerdo con los movimientos de población en los aglomerados urbanos, aumentos de capital e insumos para las áreas en crecimiento. De todas formas en las migraciones de la naturaleza que fueren, producen cambios en la estructura de la capacitación y en las edades, teniendo en cuenta las tasas de promoción. Myrdal insiste que no necesariamente en su modelo, se produce un equilibrio, dado que los movimientos de ascenso o descenso de las variables, incrementan en el largo plazo los contrastes regionales.

1.4. Cuestiones de la organización espacial:

Desde siempre los geógrafos interesados en los nuevos conceptos regionales han tratado de reunir e integrar las variables, tanto en modelos abstractos como teniendo en cuenta los datos que proporcionan las estadísticas reales. Primero se han buscado analogías biológicas a partir de las cuales se han creado modelos de organización espacial, relacionándolas con el crecimiento de la población, de forma que las secuencias de cambios en los niveles mundiales en el análisis particularizado de la población trabajadora, han permitido crear modelos de crecimiento poblacional. Al inicio de los períodos de colonización se observan amplias tierras acompañadas de bajos asentamientos, no obstante con tendencias al crecimiento. Una conclusión de interés al observar este fenómeno es que estas tierras previamente desocupadas comienzan con el empleo de técnicas de recursos convencionales. Al parecer nuevas tecnologías o la utilización de mejores recursos, dan lugar a un crecimiento poblacional, ocupándose así nuevas tierras, si las mismas están disponibles.

Una segunda etapa en la expansión de esta población, cuando los límites no ocupados comienzan a tener grupos de personas, lo que indica una población en continuo crecimiento. En la tercera fase, la proporción de la población comprometida en diversas actividades primarias comienzan a dispersarse en centros urbanos más concentrados, donde las actividades secundarias y de servicios, incrementan la fase de la competencia urbana. Se observa que los centros de mayor población aumenta en cantidad más que los más pequeños, y los mal ubicados en el sentido de alejamiento de rutas o ferrocarriles, se estancan y comienzan una etapa de declinación.

Un aspecto importante de la competencia urbana es el valor que se asigna a los medios de transporte, aún mejor si existen interconexiones, estableciéndose así incrementos inclusive de diferentes magnitudes, de donde las comunicaciones y sus medios de infraestructura determinan un más rápido crecimiento. La implementación del costo del transporte a niveles diferenciales hacen que las grandes ciudades converjan en forma rápida o divergente en términos relativos. La velocidad y la naturaleza reforzada de esta "implosión espacial son los principales factores en el rápido crecimiento de las ciudades grandes" (3).

En la búsqueda de los sistemas regionales: Las regiones mosaico. El sentido de esta búsqueda es fácil de entender, dado que la superficie del terreno tiene una enorme diversi-

dad de ambientes "que los científicos desean reducir a los efectos del estudio en porciones menores" (4).

Obviamente las regiones no deben ser muy pequeñas, con el objeto de poder estudiar todas las influencias cambiantes buscando balancear todos los elementos a su favor y contrarios a su crecimiento.

El estudio de las regiones debe establecerse preferentemente desde la estabilidad regional física, más que el impredecible comportamiento humano.

1.5. Capitales y la situación del presente

Estos capitales (60% provenientes del extranjero) son los que mayormente producen las turbulencias bursátiles, habida cuenta la movilidad de capital que ante la menor duda buscan otras plazas alternativas o regresan a sus bolsas nacionales. Surge entonces un problema poco transitado, pero de consecuencias graves: El poder de decisión del Estado no coincide, con el correspondiente a estas agrupaciones de capital transnacional y en pocas horas, se producen situaciones realmente angustiosas, debiendo salir el Estado a lograr fondos en el mercado internacional, especialmente ante los organismos que se dedican a tal fin. En algunas oportunidades se corresponden con un gran déficit de presupuesto del mismo Estado, con lo que se compromete la situación para años futuros.

Aparentemente, la globalización entre otras causas y consecuencias ha minimizado el problema regional. Pero no olvidemos que cada región palpita con sus habitantes y su trabajo, llevándose a cifras hasta ahora desconocidas la desocupación y todos los problemas que por su causa se generan.

La situación regional queda subordinada a los problemas económicos nacionales, por lo cual resulta prácticamente imposible tratar de solucionar o atender las demandas del grupo humano, ubicado en áreas alejadas o cercanas del poder central. En consecuencia, si el Estado focaliza los problemas del país desde la macroeconomía, la región debe buscar nuevas vías en este esquema para tener peso.

La inserción del país en esta nueva economía plantea que es hecho cierto que existe inclusión en la economía global, aún formando parte de un bloque de países; el capital se ha concentrado y tiene una movilidad de acuerdo con los mayores rendimientos (algunas estadísticas indican que tan solo un 35% se convierte en una inversión genuina en el país que se asienta; en tanto que el 65% alimenta las diferencias bursátiles). Estando en consecuencia formando bloques económicos de países es lógica la interdependencia de las economías nacionales dentro del bloque. La tecnificación en el área implantándose un nuevo bloque en el sentido que la industria tiene que reconvertirse o no tiene porvenir en el sistema.

Un hecho muy ligado con la desocupación es el correspondiente a la formación de ocupación disfrazada (ya analizada por Keynes) o bien el crecimiento de una economía informal, fácilmente observable en cualquier país del mundo occidental. Es evidente que este tipo de economía da lugar a la marginalidad de grupos importantes de población. Los ajustes estructurales dieron lugar al cambio de la economía con altos costos sociales, tratando de ordenar, con el fin de aumentar la eficacia y "disminuir costos". Las privatizaciones colaboraron con efectos disímiles en las economías regionales (Laura y Durán UNLP).

1.6. Ordenación del espacio y desarrollo regional

La globalización ha traído también políticas y acciones de acondicionamiento del territorio, hecho que se observa en la última década, produciéndose un cambio notable y transformaciones en todas las sociedades que han acrecentado su dinamismo, siendo una de las variables del cambio: el territorio en sus funciones, formas y estructuras. Este cambio ha desalojado la conceptualización de recibir todo del poder central, tratándose de coordinar la actitud de todos los sectores sociales. La organización global pretende concertar el espacio para satisfacer no solamente que cosa demanda la sociedad hoy, sino también proveer para la sociedad del futuro.

En la actualidad y en función de lo descripto, se abandona los proyectos grandes, para emprender situaciones de menor enjundia o aún pequeños emprendimientos, con criterio regional, orientándose hacia los planes estratégicos, en los que prima el concepto de lo regional o local sobre lo estatal.

"La ordenación voluntarista sobre la organización del espacio se basaba en la acción dirigida de los poderes públicos y las empresas estatales, desestimando la economía del mercado. La ordenación de acompañamiento es aquella acción de los poderes públicos que acompañan a los procesos socioeconómicos gestados por la dinámica espacial de la economía contemporánea, sin interferirlas, pero evitando la profundización de los desequilibrios socio-espaciales en la ocupación y uso del espacio. La ordenación anticipativa y estratégica aparece como aquella que desea conciliar la economía de mercado con los nuevos roles del Estado, concertando acciones con los sectores privados, coordinando acciones entre los sectores públicos y con las jurisdicciones territoriales" (Roccatagliata, Juan, La gestión del territorio en el nuevo contexto, pág.sin numerar).

1.7. Relación entre la economía regional y la economía nacional

En la economía mundial, las relaciones entre las regiones y los países no son accidentales ni pasivas, sino que son mecanismos de integración activos que intensifican y cambian la vida económica internacional. La manera y el grado de inserción internacional del estado dentro de los bloques económicos que componen el mundo, determinarán el desarrollo, la participación de las economías regionales dentro del territorio nacional y de la economía mundial.

No obstante, la globalización de la economía mundial ha provocado en países como la Argentina, una pérdida de relevancia de la economía regional. El Estado, frente a problemas económicos nacionales, ha desplazado el problema regional a un creciente segundo plano. En este contexto, la economía nacional, tiene prioridad sobre las dificultades regionales, por lo que el Gobierno ha recurrido a políticas que suprimen la promoción de demandas regionales, impactando de diversas formas sobre el desarrollo de los distintos sectores económicos en ellos involucrados.

Consideraciones referidas a la interrelación entre la globalización mundial y la crisis regional.

La reestructuración de la economía mundial ha dado lugar a una interacción cada vez mayor entre regiones, estados, entidades supranacionales, grupos de países formados en bloques, etc. Los vínculos a los que se hace mención existían hacía mucho tiempo, pero debido a su intensificación y ampliación es evidente que se ha producido un cambio muy profundo en la economía internacional.

"La idea de economía nacional sigue existiendo, pero en la actualidad la economía de cada país y por ende la de cada provincia, región, lugar o pueblo del país, se enmarca en el contexto de la economía mundial donde las condiciones económicas existentes en una región afectan a las otras, predominando la idea de la economía global sobre la economía local. Cuando se habla de economía mundial, no sólo se está hablando de los vínculos internacionales, sino que se afirma que cualquier actividad económica (producción, consumo, inversión, finanzas, etc.), se organiza a escala mundial, por lo cual gravita en la determinación de las condiciones locales." (Berca, Cuesta y Pereyra).

El hecho que las condiciones mundiales determinen las condiciones locales, implica que las instituciones nacionales tienen mucho menos poder para influir sobre su propia actividad económica. Las instituciones nacionales tienen que cooperar en otros gobiernos o en el caso de los países débiles tienen que ajustarse al entorno económico mundial y a sus decisiones, y con las condiciones impuestas por los referentes internacionales.

Estamos asistiendo por otra parte al lento reemplazo de empresas nacionales por corporaciones internacionales que manejan el comercio a través de la globalización de la producción. Esta última entra dentro del concepto de la modalidad imperante, lo que lleva a que la inversión de capital sólo se produce de acuerdo con la política de las grandes empresas internacionales, en los países que reúnen las mejores condiciones para la fabricación de un objeto determinado, produciéndose en la comercialización o en la desgravación impositiva, la posibilidad de maximizar sus ganancias. Debido a que la producción se hace a escala internacional, los productos se colocan con facilidad por estudios previos de marketing efectuados y las inversiones diversificadas en distintos países. Hoy se observan también megafusiones de empresas y de instituciones financieras y la interconexión entre los mercados financieros del mundo. Pareciera que la panacea universal fueran los manejos de la tasa de interés.

1.8. Disparidades regionales en el cambio estructural

No se ha producido todavía un verdadero reordenamiento de las regiones económicas, ni se ha logrado un desarrollo adecuado y es a todas luces evidente que la disparidad en el crecimiento regional es absolutamente disímil. El cuadro es de gran complejidad y con fuertes variaciones. Al margen de la influencia y hasta cierto punto de tendencia del área metropolitana especialmente como centro de decisión y fuerte influencia en lo económico, da lugar a un franco desequilibrio entre las otras regiones. Los indicadores económicos y los socioculturales, indican que en esta área y en general en la pampa húmeda por ser los centros de mayor concentración de población, la calidad de vida es diferente al de otras regiones (ejemplo: médico por habitante, cantidad de efectores de salud, establecimientos educativos, fábricas, sistemas de servicios, etc.).

2. LOS FACTORES EXPLICATIVOS DEL CRECIMIENTO Y LA EXPLOSIÓN URBANA. VISIÓN DESDE EL ASPECTO LOCAL.

La urbanización es un hecho evidente y permanente en todo el mundo, hecho que viene ocurriendo desde la antigüedad. En el contexto de la economía preindustrial se produce un aumento notable de alrededor del 10 al 12% dentro de la escala continental, límite a partir del cual el aprovisionamiento alimenticio de las ciudades no puede ser asegurado por el universo rural, cuya productividad en la época era débil.

El impacto de la colonización y la industrialización sobre el desarrollo urbano toma su mayor auge a partir del siglo XVI y el alza de la tasa de urbanización se produce con distintos valores, pero en la misma época en Europa, América Latina y Asia. La monopolización del comercio por los imperios coloniales y la exportación de sus productos industriales a sus dominios producen primero un efecto de concentración rural para la producción de materias primas y luego y concomitantemente un crecimiento en las áreas urbanas para producir la elaboración de los mismos.

En una época posterior, se produce un desarrollo industrial en donde la explotación conjuga la producción primaria de los dominios con la de los imperios coloniales y la exportación masiva a los dominios, es decir que en éstos la industrialización prácticamente no existía. La presión demográfica se ejerce sobre la campaña y su tasa de crecimiento, con lo que comienzan a emerger los principios de las grandes ciudades.

La tasa de mortalidad es mayor en las ciudades que en la campaña, en tanto que las primeras disminuyen su tasa de supervivencia con la aparición de diversas enfermedades a nivel de verdaderas epidemias. Con el tiempo se produce en las ciudades el hecho de ser conglomerados de gente joven en edad de procrear y el éxodo rural es la consecuencia inmediata de la búsqueda de mejores oportunidades de trabajo.

El éxodo rural continúa siendo un factor muy importante, que tiende a disminuir debido a que familias jóvenes prefieren vivir en las afueras de las ciudades, en donde se desarrollan las actividades laborales, educativas, judiciales, comercio y servicios, conjuntamente con el desarrollo de las comunicaciones y los nudos correspondientes a carreteras, ferrocarriles, rutas aéreas y puertos si se está a orilla del agua.

Si el crecimiento urbano es juzgado como positivo, da lugar a economías de escala para el aprovisionamiento y se produce un hecho negativo en el plano social, dado que los servicios públicos, las posibilidades de alquilar viviendas y el aumento de los lugares ocupados en contra de un desarrollo, teniendo en cuenta la ecología.

2.1. La sub-urbanización. Consecuencias.

El crecimiento urbano en todo el mundo incita a estudiar la suburbanización donde al mismo tiempo debe hablarse que este fenómeno se dio entre 1950 y 1980, con un crecimiento económico casi sin precedentes. Este hecho no comprende Africa, dado que en el mismo período, sacando algunas regiones específicas de Sud Africa, Egipto y Marruecos o el Peñón, la industrialización era definitivamente muy relativa. La infraestructura casi inexistente y la falta de trabajo movieron en este continente a una creciente suburbanización con hipertrofia de las estructuras administrativas, zonas de inseguridad y otras sumamente conflictivas.

En el resto del mundo la macrocefalia de las áreas denominadas megalópolis especialmente en América Latina, donde se observa en los corredores que conforman determinadas áreas una concentración de alrededor del 20% de la población.

Si el crecimiento urbano se considerara positivo, los especialistas establecen poblaciones no mayores a 200.000 o 500.000 habitantes, por las posibilidades de atacar los problemas que se presentan con economías de escala, caso que se torna más difícil cuando se establecen poblaciones mayores. En el plano social se consideran negativos cuando se trata de poblaciones mayores, dado que la gestión de los servicios públicos, las condiciones de viviendas en alquiler, y el desmejoramiento del ambiente, hacen insumir gastos mayores. En general, se considera a las grandes ciudades como contraproducentes porque se convierten en conglomerados de población, cuyas funciones de organización y ambientales son difíciles

de conseguir. El mejor de los elementos a considerar es la dependencia alimenticia, dado que en general, coinciden con zonas portuarias, donde al consumo local se debe agregar el aprovisionamiento de barcos.

Como ejemplo de países de América Latina, con crecimiento urbano y suburbano complicados se menciona a México, Colombia, Venezuela, Brasil; es decir que la población urbana ha crecido fuertemente por la renta petrolera, con su caída posterior. El crecimiento de la renta petrolera, salvo Brasil, permitió compras de alimentos en el exterior, con abandono de los centros rurales, tradicionales productores de commodities.

2.2. La transición demográfica

En el tratamiento de la "variedad espacial", los estudiosos se han interesado en encontrar alguna forma de conformar las regiones dentro de patrones fácilmente reconocibles o determinadas secuencias, para tratar a cada una como un caso especial. Hagget insiste en la utilización del sistema de transición demográfica que consiste en la idealización de una secuencia de cambios dentro de las tasas del estudio de población. Se reconocen cuatro fases de conexión en la secuencia, a saber:

a) La fase de alta estacionalidad, donde las tasas de natalidad y mortalidad son altas. Aún cuando varíen un tanto se puede concluir que la mayor variación está causada por las muertes producidas por el hambre, las guerras, las enfermedades. Dado que el crecimiento demográfico compensa nacimientos y muertes, la población total permanece con fluctuaciones mensurables.

b) La fase de expansión temprana está caracterizada por tasas de natalidad continuas y en general aumentadas dentro de los promedios generales, también ocurre que la expectativa de vida tiende a expandirse, una vez que se establecen los períodos de paz. Es importante decir que en tales circunstancias, al mejorar la nutrición, la sanidad, la incorporación de tecnologías médicas de avanzada, naturalmente disminuye la mortalidad.

c) La expansión tardía representa el período en que disminuye notablemente la tasa de mortalidad, aunque decrece también la tasa de mortalidad. Como resultado la tasa de expansión aminora su tendencia al crecimiento. La caída en la tasa de natalidad está asociada con el crecimiento urbano y el desarrollo industrial, en el cual la carga económica, o el ciclo recesivo, o la ocupación de los padres, disminuye la tendencia a preferir tener varios hijos y las técnicas de control de nacimientos facilitan la determinación del tamaño de la familia.

d) El crecimiento lento representa el período en el cual las tasas de natalidad y mortalidad se estabilizan en bajos niveles, con lo que la consecuencia inmediata es una población estacionaria.

2.3. Análisis Demográfico:

Como todas las estadísticas, aquellas que se relacionan con la demografía comprenden dos clases de trabajos:

a) La reunión de los elementos de base, seguida de la elaboración y totalización de los datos (censos, estado civil, etc.).

b) La utilización de los totales obtenidos y el estudio profundo de su significado.

La primera de estas dos operaciones sobre todo de orden material y administrativo, exige el concurso de importante personal y el empleo de vastos medios, íntimamente ligada a

la población esté en función de las posibilidades abiertas por su grado de civilización, la autoridad de su administración y el consentimiento de los habitantes.

La segunda operación depende, al contrario, del laboratorio. No exige sino locales reducidos y medios materiales modestos. En cambio supone el concurso de un personal dotado de una cultura general suficiente, predominantemente científico y calificado en forma especial.

La metrología demográfica evoluciona con el perfeccionamiento de recolección y elaboración de datos y también con la naturaleza de los problemas político-sociales que se presentan.

Pueden efectuarse dos clases de medidas:

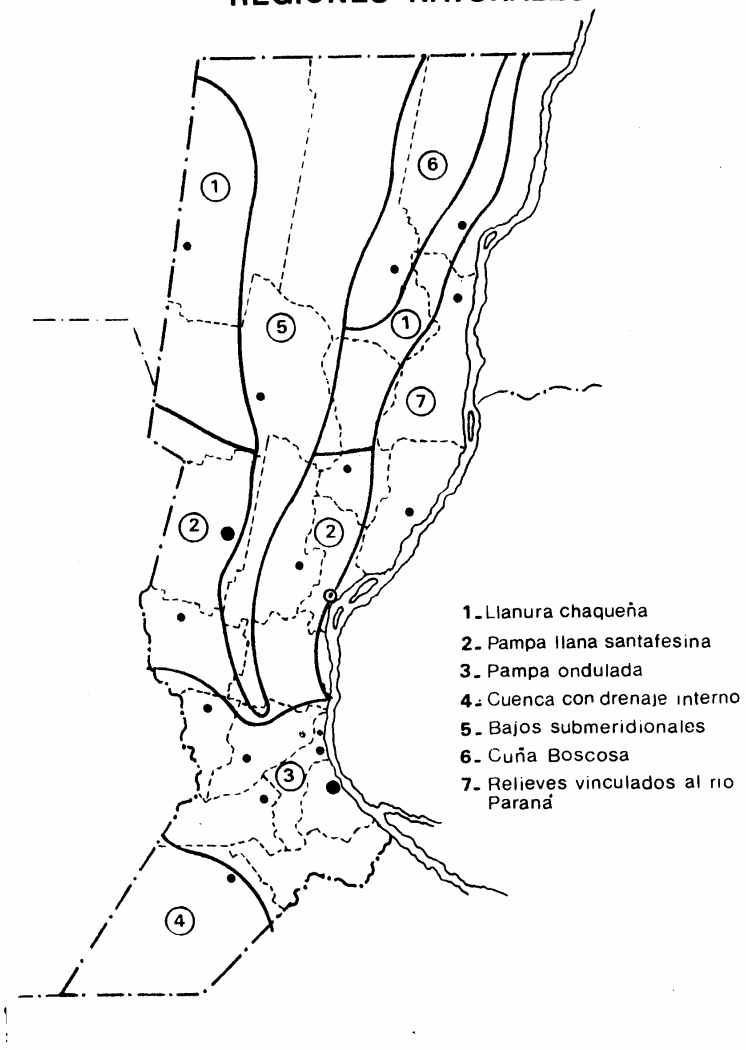
- Unas estáticas, conciernen al estado de una población en un momento dado, su estructura, su distribución según diversas características: edad, sexo, profesión, etc. Son fotografías instantáneas.
- Otras son dinámicas o más exactamente cinemáticas, porque es útil estudiar separadamente los movimientos que se producen y las causas que los provocan. Son los nacimientos, los decesos, la inmigración, etc. Estas estadísticas de movimiento son film.

Si la periodicidad de las estadísticas estructurales fuera suficientemente corta podría, de igual modo, proveer una indicación de movimiento, según un fenómeno análogo a la persistencia de las imágenes luminosas en la retina.

Las estadísticas resultan a veces de trabajos especialmente concebidos con esta intención (es el caso de las encuestas especiales), con más frecuencia, constituyen el subproducto de una operación administrativa (es el caso del registro civil, por ejemplo).

Se comenzará por observar la población de la República Argentina por provincias, separada por sexo, tasas de masculinidad, Superficie en kilómetros cuadrados y la densidad de población a Junio de 1998.

REGIONES NATURALES



1. Llanura chaqueña
2. Pampa llana santafesina
3. Pampa ondulada
4. Cuenca con drenaje interno
5. Bajos submeridionales
6. Cuña Boscosa
7. Relieves vinculados al río Paraná

REGIONES ECONOMICAS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

POBLACION POR PROVINCIAS – AÑO 1998

Div.Pol.Terr	Pob jun98	Varjun98	Mujjun98	Tazmascjun98	Supkm2	Densjun98
Ciudad de Bs Aires	3.040.292	1.387.645	1.652.647	84,00	200	15201,50
Buenos Aires	13.879.575	6.806.637	7.072.938	96,20	307.571	45,10
Catamarca	306.430	152.802	153.628	99,50	102.602	3,00
Córdoba	3.027.113	1.480.957	1.546.156	95,80	165.321	18,30
Corrientes	896.418	447.600	448.818	99,70	88.199	10,20
Chaco	929.878	468.390	461.488	101,50	99.633	9,30
Chubut	428.405	216.783	211.622	102,40	224.686	1,90
Entre Ríos	1.096.121	539.009	557.112	96,80	78.781	13,90
Formosa	480.979	245.609	235.370	104,40	72.066	6,70
Jujuy	584.267	288.769	295.498	97,70	53.219	11,00
La Pampa	296.748	149.036	147.712	100,90	143.440	2,10
La Rioja	266.846	134.310	132.536	101,30	89.680	3,00
Mendoza	1.568.461	771.841	796.620	96,90	148.827	10,50
Misiones	950.262	483.609	466.653	103,60	29.801	31,90
Neuquén	520.423	262.555	257.868	101,80	94.078	5,50
Río Negro	594.794	298.715	296.079	100,90	203.013	2,90
Salta	1.022.846	510.626	512.220	99,70	155.488	6,60
San Juan	569.527	278.970	290.557	96,00	89.651	6,40
San Luis	346.591	175.254	171.337	102,30	76.748	4,50
Santa Cruz	196.438	100.335	96.103	104,40	243.943	0,80
Santa Fe	3.038.867	1.485.083	1.553.784	95,60	133.007	22,80
Santiago del Estero	715.891	359.930	355.961	101,10	136.351	5,30
Tierra del Fuego	104.823	51.366	53.457	96,10	21.571	4,90
Tucumán	1.262.936	622.907	640.029	97,30	22.524	56,10

Total	36.124.931	17.718.738	18.406.193	96,30	2.780.400	13,00

TASA DE MASCULINIDAD es el cociente entre la cantidad de Varones y Mujeres, cuando este está por debajo del 100%, hay más mujeres que varones y a la inversa cuando este cociente está por encima del 100%, hay más varones que mujeres.

Si observamos en la tabla esta tasa es inferior a 100% en la mayoría de las provincias argentinas, y si además analizamos el gráfico de barras de la población según sexo por distribución geográfica es visible que en la mayoría de las provincias las mujeres superan a los habitantes hombres.

Es interesante ver el gráfico de la población total por Provincias lo que indica la distribución de la misma a lo largo de nuestro territorio, y la gran concentración de ésta en Buenos Aires, siguiéndole la ciudad de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe, frente a las demás de baja demografía territorial.

Si en la tabla vemos la tasa de densidad poblacional a Junio de 1998 vemos algunas peculiaridades mientras en Chubut tenemos 1,90 hab/por kilómetro cuadrado, en una superficie de 224.686 km. cuadrados, en una provincia como Tucumán de sólo 22524 km. cuadrados tenemos una densidad poblacional de 56,10 hab/km. cuadrados, lo que supera también a la provincia de Buenos Aires con una densidad de 45,10 hab/km. cuad., estas características demográficas de nuestro país inciden obviamente en la estructura económica-social, no es la concentración humana solamente la que tiene peso sino la concentración de capital de algunas provincias y se deberá tener en cuenta para cualquier proyecto de regionalización.

3. ESQUEMA DE LA ECONOMÍA REGIONAL.

Los empresarios y las familias se localizan en las áreas más prósperas. Los empresarios proporcionan bienes y servicios a las familias y se benefician en la provisión de las demandas de los consumidores. Las empresas juntan los recursos mediante ahorros, de forma que maximizan sus beneficios: por ejemplo la localización de sus fábricas: algunas ubicaciones darán mayor utilidad que otras. Las empresas no se ubicarán donde las diferencias positivas no puedan maximizarse por costos mayores y zonas de ingresos menores.

Las familias ganan ubicándose según sus preferencias, pero esta localización se logra cuando se asientan donde la oportunidad de obtener una renta mediante la utilización de sus ingresos ya sea maximizando el rendimiento de sus compras o vendiendo su mano de obra o intelecto según el caso a las empresas. De todas maneras la localización familiar sigue las oportunidades de trabajo según se describió con motivo de los movimientos poblacionales.

Observemos la localización de la producción: los fenómenos determinantes de las ubicaciones empresariales, pensemos en la llanura conocida como pampa húmeda en nuestro país, con una distribución de la riqueza potencial y efectiva que coincide también con la distribución de la población. Los factores que influirán en la formación de áreas comerciales entre otros se deben mencionar: el costo medio al descender arrastra consigo el crecimiento de la producción, sería conveniente la colocación en el medio interno y posicionarse en el área de las exportaciones. El precio del producto será inferior al costo que tendrían las familias al producir individualmente el mismo bien. Otro a considerar es el límite del mercado en función del transporte de bienes e insumos. Cada productor de un bien buscará un nicho de mercado en lo posible lo suficientemente lejos para no compartirlo con los otros productores salvo que se trate de cooperativas o cualquier forma moderna de asociación comercial. En

la zona se ubicarán en consecuencia grupos de empresas para satisfacer las necesidades inmediatas y mediatas de los consumidores demandantes.

3.1. En la búsqueda de una definición racional de región, según su actividad económica.

La estructura de las regiones establece el carácter continuo del orden espacial en la economía. Los sistemas de ciudades se encuentran interrelacionados cada cual con su propio hinterland y a través de esta particularidad con todas las ciudades de iguales características dentro de una panorama físico similar. Si existe un verdadero concepto de región, la misma tiene que tenerse en cuenta con su propio hinterland aún cuando los tamaños no sean iguales. En consecuencia, la delimitación por áreas desde el punto de vista de la economía pudiera parecer irracional, en tanto que seguramente no lo es y en general no lo es y en general es difícil que coincida con el concepto de región natural.

En general los textos describen las razones para profundizar la investigación según la delimitación clásica de regiones en cada país. No obstante se presenta el hecho significativo de la carencia o abundancia de datos estadísticos, no siempre tomados en la misma fecha y con cuestionarios distintos y formas de compilar diferentes. Por ejemplo tomemos los datos de población en cuyo caso tendremos en cuenta características de la edad, tamaño de la familia, sexo, renta, educación, etc., pero sería también interesante conocer los desvíos que se producen con respecto a diferentes tabulaciones o toma de las informaciones. Otro motivo es el problema de la delimitación de las diferentes regiones, no debiéndose confundir las divisiones políticas de las provincias con las probables regiones económicas. Una aproximación se logra a través del principio de integración regional, concepto logrado a partir del conocimiento del nudo central para determinar la noción que estamos analizando. Si hablamos de ciudades con su hinterland en las regiones suponemos en principio grupos humanos de por lo menos 50.000 habitantes, suponiendo que un 15% de su población económicamente activa trabaje en el núcleo central, el 25% de la misma viva en el núcleo que se analiza y se incorpora el concepto de líneas telefónicas y periódicos que se publican, además de los servicios de comunicaciones sean estos terrestres, aéreos o marítimo-fluviales.

El otro principio a tener en cuenta es el de la homogeneidad, es decir regiones lo más parecidas posibles y al mismo tiempo diferentes de otras, por lo que se debe tener en cuenta la relación económica y no las jurisdicciones provinciales administrativas.

Las divisiones regionales, formando verdaderas agrupaciones, se componen por medio de comparaciones teniendo en cuenta el promedio de la renta per cápita, la distribución del empleo según la región y teniendo en cuenta la población económicamente activa, el empleo industrial, los servicios, los empleos generados en actividades extractivas, tamaño, crecimiento y distribución de la población, nivel de vida, los transportes y las comunicaciones, los niveles de salud, los teléfonos por mil habitantes, las más comunes tasas demográficas, las migraciones, buscando standards de homogeneidad y tener en cuenta también la relación costo-beneficio, la demanda de energía, la posibilidad de mejorar el servicio de agua, sistemas de irrigación, etc.

Mediante cálculo matricial se puede llegar a conclusiones en la delimitación de la región. Para que la misma no sea una contradicción, la elección de las variables debe relacionarse con el propósito del estudio concreto. Definiendo entonces las variables que se van a tomar en cuenta, se puede realizar un tipo de esquema de “contabilidad regional” con los datos para un análisis económico teniendo en cuenta si se trata de un sistema para el corto o el largo plazo. Siguiendo el mismo sistema aplicable a distintas regiones, en donde el rasgo

condicionante es el ambiente físico, se logrará teóricamente una medición económica a nivel regional. (Hugh O. Nourse Economía Regional).

3.2. Un análisis relacionado con los transportes y las comunicaciones

Su conocimiento hace posible que las distingamos con facilidad de otras actividades humanas: se ocupan simplemente de los procesos por los cuales las mercaderías o las ideas tienen un valor agregado al ser movidas de un lugar a otro y dado que los procesos que los conforman tienen un tratamiento especial en lo que se refiere al análisis regional de la producción y distribución de la riqueza. No cabe duda en este análisis que los servicios prestados al mover mercaderías, personas e ideas de un lugar a otro son verdaderas formas de producción, aunque generalmente se los conozca como servicios. Los aumentos de valor dan lugar a la creación de utilidad de lugar, es decir el aumento del valor del bien por el traslado y el agregado de la utilidad de forma mediante el anexo de utilidad de tiempo.

Un análisis posible, es a través de los medios de transporte que se utilicen, otra forma puede ser según los artículos trasladados, otra forma es a través de la naturaleza intrínseca de cada producto, otros se fundamentan en la distancia en el transporte, el tipo de pertenencia, el tipo de fuerza motriz y también los costos implicados en el servicio.

El elemento temporal inmerso en los productos que impliquen fenómenos es bien sencillo. Los embarques o mensajes de cierta clase se suman para un período de tiempo especificado o se hacen cuentas en lugares especificados a lo largo de las rutas durante un período de tiempo que se considera. Estas actividades económicas son sucesos que se identifican como si ocurrieran en lugares o en áreas que pueden tratarse como puntos, con lo que se identifica su localización y el único problema es cuantificar la magnitud de la producción. No obstante los transportes y las comunicaciones son formas de producción que suceden no en puntos únicos, sino a lo largo de líneas. Dado que las mismas difieren crea problemas especiales en la asignación de la región delimitada. Otro tema muy relacionado está referido a la distancia si se trata de una región llana o de orografía un tanto complicada, ambos casos se dan en nuestro país.

Los problemas de la ubicación de los transportes y las comunicaciones se presentan en cualquier escala y se extienden desde los embarques oceánicos a nivel mundial de elementos tan disímiles como pueden ser el trigo y el arroz, o bien el petróleo o techos de hierro.

3.3. La influencia del cambio tecnológico

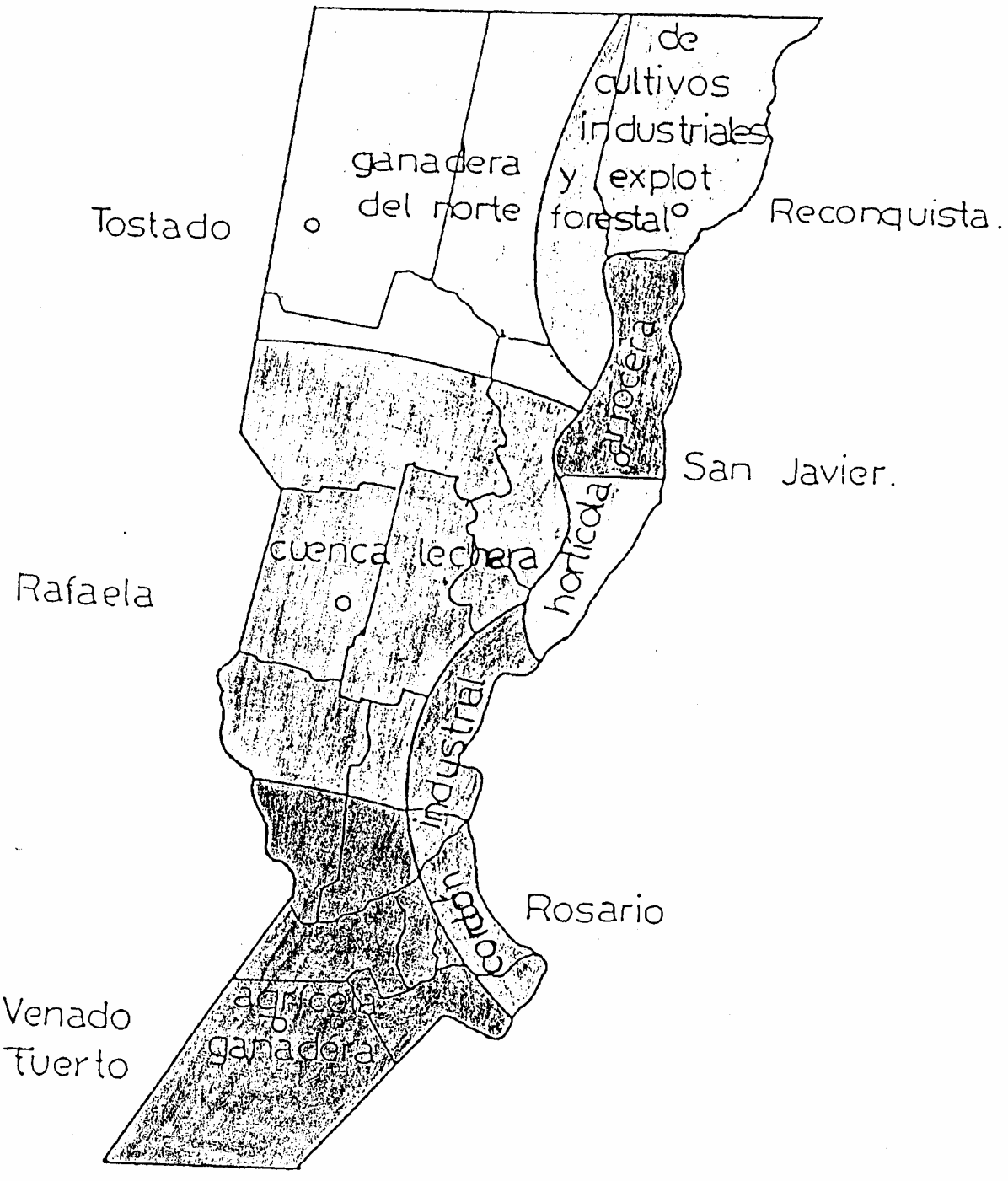
El impacto del cambio tecnológico sobre el tamaño y la distribución de las ciudades y sobre el uso del suelo, dependerá de la naturaleza del cambio que se observa. Hay que considerar el impacto de los cambios en el tamaño del umbral mínimo de las empresas debido a cambios de las economías de la producción en masa, el impacto de los aumentos en rendimiento por hectárea y descensos en los costos agrícolas promedio debido a cambios en la tecnología. Este aspecto está vinculado con cualquier otro tipo de producción y se agrava en la medida que toda innovación tecnológica produce naturalmente un desalojo de mano de obra especialmente en el área no calificada.

Los cambios en el costo del transporte afectan a la demanda, piense solamente en lo que significa el aumento del precio del gasoil; cuanto más lejos se transporte el producto final, mayor será el precio para los demandantes vale decir que la demanda agregada del producto de la empresa se desplazará hacia la derecha, este desplazamiento de la curva producirá mayor renta hacia los fabricantes y transportistas en principio. Si la ganancia es

importante entrarán en el mercado nuevas empresas que competirán entre sí para obtener una mayor parte de lo que se transporta, con lo que se reducirá la utilidad.

Si al mismo tiempo que son reducidos los costos del transporte por las innovaciones tecnológicas, se produce también un cambio en las economías de escala.

REGIONES ECONOMICAS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE



El hombre es por naturaleza un ser sociable, impulsado hacia la comunicación con el prójimo y al conocimiento de los demás elementos que contiene su casa es decir este planeta, sin contar las proyecciones y planes del conocimiento del sistema solar del que forma parte. Existe según José García Vizcaíno, un nomadismo psicológico cristalizado en el constante progreso y civilización de la humanidad, con expresiones negativas de carácter guerrero sobre cuestiones que pueden solucionarse en general en las mesas de las negociaciones internacionales. El gobernante por otra parte, busca modificar la estructura económica-política-social con el objetivo de lograr un mejor bienestar social y la posibilidad de incorporación de nuevos bienes y servicios para atender las necesidades de la población con lo que poco a poco se van produciendo beneficios generales y sociales, incorporación de nuevas tecnologías, creación de puestos de trabajo, nuevos bienes que forzosamente se trasladan con los planes trazados previamente como políticas económicas referidas a los transportes y las comunicaciones.

Es dable observar entonces caminos del océano y por el aire, bajo el mar y en los desiertos más áridos, entre las selvas y las más altas montañas, de donde se puede afirmar que los caminos envuelven el planeta y la aventura por los caminos siderales son las nuevas metas que lentamente van ganando las expectativas de la población.

Le queda a la política económica referida a los medios de transporte y comunicación enfatizar en el desarrollo y adopción de las más modernas tecnologías para una más permanente, cotidiana, imprescindible necesidad de las comunicaciones y los transportes.

Si nos referimos al aspecto regional es inconcebible conocer que hay localidades no sólo en nuestro país, donde la radio continúa siendo un milagro, donde se comunican noticias familiares a residentes en zonas remotas, donde la telecomunicación entra en el estamento de objeto suntuario. La interconexión regional, nacional, debe ser una realidad contemporánea con el desarrollo de los otros medios que llevan a una población a mantenerse absolutamente al día con el diario progreso de toda la humanidad.

En las Bases de Juan B.Alberdi, se lee “El ferrocarril hará la unidad de la República”. Fue un sueño en vano, la administración equivocada, el mal cálculo de tarifas, las pérdidas constantes, llevaron a la situación actual que con privatización de por medio, todavía no cumplen la premisa anunciada precedentemente.

3.5. El contenedor en el transporte actual. Influencia de las economías regionales.

Para el transporte de cargas desde varias décadas se ha generalizado la implantación del sistema de contenedores, es decir cajas metálicas utilizadas para el transporte de productos, sin que éstos tengan ninguna manipulación desde la fábrica hasta el lugar de destino. Se logra mediante ellos beneficios del transporte puerta a puerta, incluyendo la remesa desde la puerta de la fábrica hasta la puerta del lugar del consumo o la venta al mayoreo y/o menudeo.

Están diseñados especialmente para facilitar el traslado de mercaderías mediante la utilización de uno o varios medios de transporte y construidos de forma tal que por su resistencia y fortaleza pueda soportar varias utilizaciones, habiendo sido proyectados para su llenado y vaciado con facilidad y seguridad. Están provistos de dispositivos (accesorios) que permitan su manejo rápido y seguro en el trasbordo de un vehículo de transporte a otro y se identifican por medio de marcas y números grabados en forma indeleble y pintados de manera que sean fácilmente visibles. Las razones por las cuales se empezaron a utilizar (Inglaterra, cerca 1925), son que las medidas consisten en que la utilización de las cajas de carga reduce costos de embalaje, carga, descarga, transporte y seguro, al mismo tiempo que su

extraordinaria facilidad para el traslado de mercancías, pues permite realizar la operación de puerta a puerta, de muelle o aeropuerto y las n variaciones posibles.

3.6. La regionalización como una necesidad.

La clasificación regional presentada por el actual gobierno nacional y que responde a una iniciativa presentada por el Dr.Dromi, ha dado ya un resultado como es el acuerdo entre las provincias de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos. Cabe señalar que no se han respetado las regiones de cada provincia según sus realidades geoeconómicas, físicas, climáticas. De población, sino que se ha hecho en función de las áreas administrativas completas, lo que no se compatibiliza con las características con que la misma tarea se realiza en otros países, ejemplo, Alemania, Estados Unidos, Canadá, etc.

La pregunta importante a realizarse de inmediato, es que si uno profundiza la cuestión, incluso apartándose del derecho constitucional y la Constitución, es determinar cual es el costo-beneficio según Argañaraz y González, si realmente hay una contribución para una mejoría en la población del país, o para aumentar el bienestar general, o mejorar los efectores de salud, o la distribución de los estamentos docentes según capacidades o la apertura de nuevas carreras, según sean necesarias en el país.

En consecuencia, lo que se debe analizar al hablar de región es buscar que es lo que une o separa cada región al margen de la división administrativa que no es otra cosa que la división histórica proveniente del siglo XIX y que se corresponde por otra parte a viejas divisiones caudillescas. Si la división será en función de clima y suelo por ejemplo, para tener en cuenta producciones afines, o la enfocaremos desde el punto de vista social es decir la conveniencia o no de la administración o la venta dentro del mercado interno y/o externo por las aglomeraciones humanas o si en definitiva lo que se desea es desmembrar algunas provincias para crear nuevas jurisdicciones, etc. En general en la mayoría de los países las divisiones se hacen teniendo en consideración el desarrollo económico social, que integrando luego todas las jurisdicciones del país, produzcan una oferta importante y variada en el interior y/o exterior. Evidentemente lograr este objetivo de máxima, no se logra uniendo jurisdicciones administrativas. Dado que en nuestra propia provincia pueden distinguirse con toda facilidad 6 regiones bien definidas y si aún queremos mantenernos dentro de la clasificación muy generalizada. Podemos decir de Santa Fe al Norte o al Sur, donde dos regiones claramente definidas, prácticamente mirando al paisaje, puede advertirse con toda seguridad y queriendo ser más puristas aún, bien sabemos que parte del Chaco austral, se desarrolla en los tres departamentos del norte de la provincia. Si el tema lo vamos a considerar por la eficiencia en cuanto al uso de los fondos por regiones, la asignación o reasignación de los recursos federales, o por la competitividad de la zona o la productividad por las rentabilidades empresariales por zona, se produce un cambio muy grande en el espectro considerado como una región.

De todo ello se desprende que debiéramos hablar de regiones homogéneas aparte de los sectores administrativos, con lo cual el problema se hace más difícil en cuanto a la eficiencia del sector público para su manejo y según los autores premencionados habilita la posibilidad de la reforma de instituciones económicas actividades que se encuentran bajo la jurisdicción de cada provincia.

Aún cuando pareciera que todo son críticas, no es así dado que en virtud de haberse armado el Mercosur, entendemos que algunas formas pueden realizarse a partir de la clásica división provincial, con el objetivo de lograr obtener una mayor competencia internacional. No es lo mismo ofrecer producción de cuatro países que ofrecerlo por un país, lo mismo que a la inversa la compra de cuatro países. Todo este pragmatismo está imbuido del condicio-

namiento de lograr un aumento en la productividad de losa factores con el objetivo de máxima de competir más y mejor que otros países.

Luego las provincias divididas en regiones deben lograr que el acondicionamiento de su producción logre decisiones favorables para sus producciones, aumente la dinámica del comercio interno y/o externo. La idea generatriz es el mercado ampliado para competir, aunque se tenga que cambiar las políticas empresarias y la política comercial que tenga el país.

Los sectores económicos privados y las asociaciones de complementación: Partamos inicialmente del concepto que la integración es una ley del país, de forma que asociaciones y entes del mismo tienen que darse cuenta en principio que la fundamentación de su progreso está precisamente en cumplir con esta ley.

3.7. Como entender la regionalización a través de las obras públicas y servicios conexos.

Si el sentido de la regionalización es para fomentar la realización de obras públicas interprovinciales de interés provincial o nacional, las connotaciones son desde todo punto de vista diferentes. El tema enfatizado por Argañaraz y González fundamenta su análisis en la gestión adecuada de los recursos con el objetivo de potenciar el elemento básico de la competitividad en la actividad productiva y su estructura. , pero con un sentido constructivista de beneficio para todo el país y no sólo para las socias. De esta forma cualquier obra pública tiene que pensarse en el beneficio de todo el país, en cuyo caso el concepto de región circunscripto a provincias vecinas con los límites predeterminados desde el siglo pasado no se justifica. E l lema es no achicar el mercado, sino el concepto inverso lograr ampliarlo, tratando todos los mercados con las normas de la sana competencia y disminuir las posibilidades de incrementar en nivel del desarrollo económico social. El caso de Córdoba, provincia central podría asociarse con las que le permitan una salida al Pacífico con otras con salida hacia el Atlántico y no tendría que formar una región por sí misma. Lo que sí tendría que tenerse en cuenta son las posibilidades productivas semejantes con sus aledañas. No corresponde formar regiones con fines políticos o meramente institucionales, ni crear organismos especiales para aumentar los ya abultados gastos del Estado.

3.8. ¿Se puede globalizar por regiones?

Como un hecho absolutamente contemporáneo, solamente desde hace pocos años se están tratando de derribar en América Latina los inconvenientes que fracturan sus sistemas económicos y en consecuencia presentan un frente de de4bilitamiente frente a otras regiones. Los modernos estadistas, surgidos después de los años de sistemas de opresión se han dado cuenta que la forma de reforzar es abatir la desconfianza que tratará de evitar las barreras en el comercio exterior intra-zona y con el mundo mediante la apertura de sus mercados habiendo tratado previamente de constituir uniones aduaneras entre vecinos geográficos o cuando los une determinados hechos, producciones, mercados, etc. Según Alfredo Guerra Borges todo hace suponer que el pensamiento en el día de hoy, es el mundo con el concomitante pensamiento de una apertura de mercados. En consecuencia este pensamiento se asemeja mucho a globalizar la regionalización. Según el mismo autor: ”Desde 1994, ya se cuenta con dos propuestas que apuntan en este sentido: el regionalismo abierto de América Latina propuesto por la CEPAL(Comisión Económica para América Latina) parte de posiciones afines a la tradición neoclásica, según la cual la integración económica aumenta el bienestar pero no lo maximiza, pues el libre comercio no incluye a todos los países, por

tanto, el objetivo debe ser una creciente integración a la economía mundial. La otra propuesta parte de posiciones de poder: el Area de Libre Comercio de las Américas(ALCA). Entre ambas propuestas no hay oposición: la primera es confluente con la segunda".

Este concepto introducido en América a partir de las observaciones efectuadas en el mercado del Pacífico oriental, dado el éxito obtenido por Japón hoy todas las consecuencias del desarrollo de los "tigres asiáticos" dado que el comercio y la inversión dentro de la región habían crecido más rápidamente que con el resto del mundo, donde además el comercio de bienes y servicios en el orden internacional constituían una proporción creciente del producto nacional, las enormes posibilidades que se otorgó a la inversión internacional, sin contar los flujos de información, ciencia y tecnología que se intensificaron en una forma sumamente novedosa.

De forma que denominaremos regionalismo abierto según la CEPAL " al proceso que surge de conciliar" a diferencia de los países del Sudeste asiático a la interdependencia nacida de acuerdos especiales de carácter preferencial que profundiza los procesos de integración en el entorno específico de la globalización, a fin de lograr básicamente las señales del mercado resultantes de la liberalización comercial en general, a fin de lograr la mejor participación posible en todos los órdenes que esta implica y elevar la calidad de vida de la población. , dado que solo el pleno desarrollo de los recursos internos de América Latina, y un intenso esfuerzo sostenido de cambio estructural, para lograr una inserción eficiente en el sistema vigente en la actualidad, teniendo siempre en la mira el beneficio de toda la población.

3.9. El motivo de la creación de regiones:

Según Roberto Dromi en su "paper" "El nuevo Federalismo". Las regiones económico sociales están previstos en la reforma constitucional de 1994, fundamentando su tesis que no hay región sin provincias dado que las mismas son las escalas descentralizadoras en lo político institucional y en lo económico social, refiriéndose al poder y que las mismas existen por causas eficientes, finales, formales y temporales pero omite especificar que todas las provincias tienen a su vez subregiones, que parecieran no poder integrarse y las causas eficientes se fundamenten en raíces históricas, comunitarias, constitucionales, administrativas económicas por la necesidad de racionalizar el gasto público y homogeneizar las políticas de desarrollo y las fuentes culturales están dadas por afinidad regional.

Me parece muy oportuno en su análisis el deseo de obtener un desarrollo económico-social equilibrado para lograr mayor eficiencia en las inversiones y mejor uso en cuanto a la infraestructura productiva. También el análisis apunta a una mejor distribución de los recursos con objetivos equitativos y solidarios de reparto, para un grado equivalente de desarrollo no logrado ni en las intenciones todavía. Si a ello agregamos que la parte política reservada as las provincias, observaremos también en parte incumplidos los propósitos como tampoco la región haciéndose receptiva de los problemas económico sociales, ni se ha logrado la simplificación administrativa, ni una inmediatez social en el gobierno de los asuntos públicos. (sic). En cuanto a las desigualdades provinciales en lo económico seguirán existiendo a partir de la divergencia en las producciones, sin olvidar que al tener el país forma de triángulo posee diversidad de climas desde el subtropical en el NOA y en el NEA, hasta el frío de rasgo oceánico en las provincias del sur Lograr economías de escala es una meta plausible, pero no siempre, ni aún en situaciones competitivas, se pueden evitar las migraciones internas, dado que cada cual tiene derecho a moverse amparado por la Constitución libremente por el territorio nacional en la búsqueda del trabajo que mejor le apetezca.

Los programas únicos de desarrollo son difíciles de implementar y de cumplir, lo que no hay que omitir es el desarrollo social con el mejor objetivo de materializar igualdad de oportunidades y en ellas hay que comenzar con la escolaridad, medidas de asistencia e inversión social, vivienda, cumplimiento de las disposiciones de la UNESCO respecto de la niñez y fundamentalmente un buen proyecto de apoyo a las microempresas y a las Pymes, verdaderas fuentes de trabajo.

3.10. El planteo de las grandes obras de infraestructura

El planteo de las mismas tanto a nivel nacional como regional, no importa cual sea la clasificación que al respecto se haga, dieron lugar en las postrimerías del siglo XIX a grandes transformaciones especialmente en la región pampeana, que dieron lugar a un gran despegue social y económico con grandes visos de modernidad. Ferrocarriles y puertos convirtieron a la rica puerto-puerta se convirtiera en una amplia y rica región. En la bisagra de los siglos, la infraestructura económica y de soporte, las que crean y acogen actividades económicas y las posibilidades de empleo para los residentes de la región y para los argentinos que se interesaron. Determinaron además una identidad social y cultural diferente que cambiaron el curso de los acontecimientos en una vasta región del país.

Dichas obras de infraestructura, cualquiera sea la región donde se realicen, permiten descubrir potencialidades, posibilidades destinadas a suponerla detención de la inercia en este aspecto del ciclo recesivo, pareciera una opción muy interesante para ser tenida en cuenta.

Las grandes obras de infraestructura y aquellos proyectos que por sus dimensiones e impacto trascendente involucra a toda la región, deben ser considerados en el contexto de un pensamiento estratégico que permita abordar la compleja trama de problemas sociales, económicos, físicos y funcionales (Las grandes obras de infraestructura de la. Así podremos observar la formación de varias arreas metropolitanas, insertas en una vasta geografía de desarrollo. Con miras al Mercosur, con posibilidades de convertirse en plataformas productivas y logísticas donde se interrelacionan distintos sistemas de transporte (terrestre, aéreo, fluvial) con la optimización y aprovechamiento de estructuras existentes y otras para incorporar.

No olvidar al respecto la formación de Areas de Logística y Direccionales previo a la localización y configuración normativa de gestión destinados a ofrecer servicios integrados a empresas armadoras, empresas del lugar y al tráfico intermodal.

El área logística se constituye en el apoyo territorial interior de los puertos de la región, fortaleciendo las operaciones de transporte mediante playas de transferencia y de carga general es decir, expedición, recepción, ruptura y consolidación, almacenamiento, preparación final de productos.

Las actividades direccionales comprenderán las sedes de las empresas, oficinas, centros de información y exposición, etc., en espacios aptos y todas las innovaciones que tuvieren lugar.

El área logística se constituye en el apoyo territorial de empresas y al tráfico intermodal fortaleciendo las operaciones de transporte. Se producirán también (playas de transferencia) y de carga en general (expedición, recepción, ruptura y consolidación, almacenamiento, preparación final de productos, etc.). Al mismo tiempo las actividades de administración y dirección ya sea a través de sedes empresarias, centros de información, oficinas, exposición, etc. encuentran espacios aptos reconvirtiendo lugares, y de paso otorgando una nueva imagen en el lugar donde se asientan. Se supone por otra parte la reconversión de otros

servicios para establecer un verdadero área de actividades logísticas en cuyo regionalmente se puede producir un cambio muy importante en todo el área debido la existen, con centros unificados de estaciones multimodales unificando en la zona cargas y pasajeros. No se debe olvidar tampoco la infraestructura de soporte.

De todas estas consideraciones surgen entonces los estudios de ordenación del territorio pensándolos en el contexto actualizado del mundo de hoy. El cambio sustancial lo constituye la transición de una ordenación voluntarista y dirigida desde el Estado en forma centralizada hacia una ordenación concertada entre todos los actores presentes en la sociedad, aún quien lidere el proceso o aporte buena parte de los fondos sea el sector

público, dado que al liderar la gestión se movilizan los factores sociales a partir de las iniciativas locales, diseñando posibles escenarios de futuro. Lo que realmente interesa en todo este cambio es organizar en forma concertada y global todo el espacio, destinado a

satisfacer las necesidades de la sociedad en el presente y sus necesidades de futuro.

De allí que hay autores que debe dicen que debe reemplazarse el concepto de Ordenación por el de Desarrollo Territorial sustentable del espacio, con ello se está pasando del concepto geopolítico a valore equitativos de sustentabilidad y aunque algunos megaproyectos deben realizarse para cubrir amplias demandas socio-económicas que beneficiarán a todo el país, por otra parte van tomando más importancia los proyectos medianos y pequeño puesto que así es más fácil coordinar la planificación estratégica, participativa, descentralizada concertada, donde todos los actores tienen participación

"El objetivo fundamental del desarrollo territorial, la acción de gobierno, se manifiesta en la Gestión del territorio y la Ordenación como proceso que conduce a la organización concertada del espacio, no separándose la coyuntura del mediano y largo plazo, es decir que el concepto de Gestión implica una tarea de movilización. Acuerdo y consenso de los actores."(Roccatagliata, Juan A. "paper" La gestión del territorio en el Nuevo contexto"

La transición entre la sociedad industrial y la sociedad del conocimiento, está produciendo como efecto de las megatendencias imperantes una nueva lógica en la organización de las regiones, lo que modernamente se llama: refuncionalización de los territorios. Así, la reestructuración del capitalismo, la revolución informática, el cambio tecnoproductivo y la globalización especialmente en su aspecto económico, constituyen las megatendencias fundamentales sobre las que estructuran las regiones en red.

3.11. Determinación e influencia de los medios de transporte en la determinación de la región geográfica.

En razón de haberse cedido en concesión prácticamente los ferrocarriles de pasajeros, el hecho de haberse construido en las zonas rurales caminos pavimentados, aún cuando los mismos, no cubren todo el territorio nacional, dado que hay más caminos sin pavimentar que pavimentados, la verdadera competencia que tiene el ferrocarril de cargas son los caminos en condiciones de ser usados durante todo el año y especialmente por la utilización de camiones pesados. En general se observa en todo Latinoamérica que cuando los caminos son administrados por el gobierno mismo, estas carreteras están subvencionadas, y en escalas más reducidas sigue una cierta forma de subvención cuando los mismos se ceden a concesionarios. Lo mismo ocurre con los ferrocarriles, notándose ello especialmente en los ferrocarriles del conurbano de Buenos Aires. Se ha esperado y lo mismo ocurre en otros países que las empresas concesionarias financien con recursos propios tanto los costos variables de la infraestructura como los costos fijos, los que cubren con recargos en el sector de los fletes, originándose que se encuentran en consecuencia por encima de los costos margina-

les. Este un motivo más por el cual la carga se desvía al sector de los camiones pesados vía las carreteras.

En otros países se ha ensayado concesionando la parte de la infraestructura a un grupo de capitales en tanto que los trenes por uso de vías predeterminadas cubren los otros gastos, pero todo ello tiene un parámetro referido a la densidad del tráfico.

Sin embargo hay que distinguir la tarifa ferroviaria antes del surgimiento de la competencia caminera, que hoy en día no es más que un dato histórico, aún cuando hay que reconocer que hasta la aparición de la locomotora a vapor el hombre no había inventado una maquinaria que se pudiera automovilizar. También hay que reconocer que cuando se trataba de productos de mayor valor unitario, las empresas ferrocarrileras pudieron financiar no solamente los costos directos del transporte, sino también los fijos correspondientes a la infraestructura administrativa, considerando que los mismos son fijos.
El problema de las empresas ferroviarias comenzaron con la competencia de los caminos, dado que se transportan los mismos productos, donde al mismo tiempo comenzaron "guerras tarifarias", que entre otros motivos por el transporte puerta a puerta o porque es mucho más económico largar un camión que un tren con determinada cantidad de vagones. Al no tener que solventar todos los gastos y por el deseo de los gobiernos de fomentar el desarrollo de diferentes regiones geográficas o grupos económicos localizados, en determinadas partes de la superficie del territorio, esta pseudo guerra impidió hasta el cubrimiento de los costos marginales. Al dejar de transportarse por ferrocarril lógicamente el camino y los camiones suplieron el deficiente sistema ferroviario(Ian Thomson) "paper"

3.12. El financiamiento de la infraestructura del transporte y la optimización de la repartición modal en la época de los concesionamientos.

Otro tema importante a tener en cuenta es el de los peajes camineros y los costos de la infraestructura vial. Generalmente se reconoce que el tránsito de los vehículos pesados causa daños estructurales a las carreteras, los que varían exponencialmente de acuerdo con el paso por eje de los vehículos. La equivalencia en ejes fluctúa modestamente de acuerdo con la calidad del pavimento y en general un camión causa más daño en una vía de calidad inferior que en otra de mejor calidad.

Desde hace varios años la concesión de los caminos mediante el cobro de peajes por tramos de red vial principal, ha determinado el uso de caminos alternativos, con lo que se ha logrado romper estas vías que tenían como punto de referencia poblados que se fueron construyendo a medida que avanzaba durante el siglo pasado el ferrocarril

4. CONCLUSIONES

1. Las inequidades derivadas de las diferencias regionales, de la extensión del país y de la divergente distribución poblacional, saltan a la vista.

2. ¿Cómo encontrar una forma de medir estas diferencias? Las soluciones aportadas por los científicos nos introducen en la combinación de números índices específicos, salud, alimentación, educación, condiciones de empleo, consumo y ahorro, costo del transporte, problemas derivados de la capacidad zonal, variables de descanso, seguridad social, libertades etc.

3. No siempre se cuentan con estadísticas confiables, uno de los elementos en general con menos desvíos son los censos, las políticas equitativas implementadas a nivel nación si

se logran tendencias convergentes.

4. Los modelos teóricos proporcionan evidencias, siguiendo el concepto de Myrdal que si las fuerzas del mercado se incrementan, disminuyen las diferencias regionales.

5. La organización espacial debe realizarse por etapas teniendo en cuenta especialmente la estabilidad regional física, más que el impredecible comportamiento humano.

6. Los capitales de inversión en el país de ingreso efectivo, no representan más que un porcentaje variable(observar cartografía incluida en el trabajo respecto de la provincia de Santa Fe). Las bolsas latinoamericanas no dan la suficiente estabilidad como para ser

de extraordinaria seguridad, los movimientos internacionales del dinero son directamente proporcionales a la seguridad de la tasa del interés, no habiendo disminuido los gastos del Estado.

7. La ordenación del espacio lejos de ser voluntarista debe concertarse por anticipado y de forma estratégica para conciliar la economía de mercado vigente en la actualidad en casi todo el mundo con los nuevos roles del Estado que van surgiendo a medida que el modelo llamado de globalización avanza.

8. La reestructuración de la economía mundial, ha dado lugar a una interacción cada vez mayor entre regiones, estados, entidades supranacionales, grupos de países formados en bloques. Si bien la idea de economía nacional sigue existiendo, pero ahora se estudia también la situación por provincias y aún más por lugares de localización, para marcarlas en el contexto de la economía mundial.

9. No se ha producido todavía un verdadero reordenamiento de las regiones económicas, ni se ha logrado un desarrollo adecuado y es a todas luces evidente que la disparidad en el crecimiento esa absolutamente disímil. Por ende es difícil hablar de paridades regionales.

10. Si la observación se hace desde el punto de vista del análisis demográfico observaremos además un creciente aumento de la urbanización y de la sub-urbanización, con hipertrofias de las estructuras administrativas, zonas de inseguridad y otras sumamente conflictivas.

11. Existe evidentemente una transición demográfica consistente en la idealización de una secuencia de cambios dentro de las tasas que se estudian. Con efectos en la fase de

expansión temprana o de expansión tardía muy diferentes y directamente relacionados con el desarrollo regional.

12. La economía regional se puede estudiar esquemáticamente dividiéndolas según la zona especifica de su ubicación geográfica además según la concentración de las personas, los empresarios, las industrias, los hospitales, etc.

13. Si buscamos una definición racional de región económica. Podemos seguir la opinión del Prof.Luraschi en el sentido que constituye el espacio donde las cosas y los acontecimientos e incluso el hombre se hallan en constante interacción, vinculando el espacio físico, locacional, ecológico, es decir “acción coordinada emanada de un centro”. Este concepto nos lleva también a la idea de funcionalidad.

14. Es evidente que el concepto de región está íntimamente relacionado con los transportes y las comunicaciones. Evidentemente, corresponderá en un futuro trabajo hacer un análisis pormenorizado del problema, de mayor profundidad al realizado en el presente estado de la investigación. , al mismo tiempo que incorporar dentro del concepto todo el aporte que ha realizado la tecnología en este aspecto, dado la permanente, cotidiana, imprescindible necesidad que posee el hombre y la región de estos medios, incorporando al mismo tiempo las posibilidades que vienen ofreciendo los contenedores en diferentes aspectos.

15. Creemos firmemente que debe hacerse una regionalización no subordinada a las .divisiones administrativas, sino a la realidad del país y las necesidades de sus habitantes lo que nos lleva a no coincidir con el proyecto Dromi donde se toman por jurisdicciones, y a la mal llamada región Centro dado que se incluye a la Provincia de Santa Fe, litoraleña en su integridad, dada la influencia de los ríos, donde ahora se ha integrado Entre Ríos además de la firma original de Córdoba, por lo que se confunde la tradicional y acotada clasificación que ha formado parte de la tradición del país. Observar los mapas que se acompañan, dado que si bien conservan la división administrativa, pensamos que es más correcta que la del proyecto que mencionamos.

16. Junto a la regionalización corresponde analizar el planteo de las grandes obras de infraestructura y también las obras menores que formarán la base del desarrollo de diferentes comunidades.

Bibliografía

ALBERDI, Juan B., Bases para un constitución de la Nación Argentina(Buenos Aires 1933)Alvarez, M.J., Bonesso C.I., Dolard J.M. Comercio intrazona y Extrazona en el Mercosur.Regiones argentinas que contribuyen a proyectar este comercio(Rosario 1998) (x)

ARGAÑARAZ, N. y GONZÁLEZ P., ¿Tiene sentido regionalizar el país?(Cordoba 1996)

CACHEROSKY C., MEDINA M.PUENTE,P., Estructura regional.Impacto en el desarrollo regional.Proyección al Mercosur(Rosario 1998)(x)

DROMI, R., El nuevo Federalismo(Buenos Aires 1998)

GARCÍA VIZCAÍNO, J.Tratado de Política Económica Argentina (Buenos Aires1974)

HAGGET, Peter, Geography, a modern synthesis(New York 1972)

HERRERO PRIETO, Luis C., Perspectivas de desarrollo territorial:Ñrenta municipal y desarrollo económico en las comarcas de Castilla y León(Valladolid 1998)

JAGOR, ALPHONSE, QUELS BILANS: ¿La croissance démographique, frein...oi moteur du devdveloppement?(París 1996)

LEOCATTA, A.A., NICOLA S., BESMALINOVICH, E.E., Regiones desertica y desertizadas en la República Argentina,su proyección económica hacia el Mercosur(Rosario 1998)(x)

LERCONE, Valérie, Apostando al crecimiento (Buenos Aires 1998)

LURASCHi, Enzo B., Crecimiento regional argentino(Rosario 1974)

NIETO SOLÍS, J.AS., Introducción a la Economía de la Comunidad Europea (Madrid 1991)

PALUMBO, Rubén, Loas grandes obras de infraestructura de la región, su gravitación en el desarrollo(Rosario 1998)

ROCCATAGLIATA, J.A., La gestión del territorio en el nuevo contexto(Buenos Aires 1998)

VOOGD, Lilia C.de, Santa Fe, su proyección económica en el mundo(Rosario 1997)

THOMSON, Ian, El financiamiento de la estructura del transporte(Buenos Aires 1998)

ZALDO, J, ZABALA M., STROCHERO G., Circuitos económicos de producción (Rosario 1998)(x)

(x)Trabajos realizados por alumnos de la cátedra de Localización de la Estructura Productiva Nacional.