FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

Procesos urbanos-regionales y transformaciones en las condiciones de circulación

Análisis del eje territorial Pilar-Pergamino

Autor:
San Cristóbal, Darío Hernán

Tutor:
Blanco, Jorge Oscar

2010

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Licenciatura de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Geografía

Grado

FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras

FILODIGITAL
Repositorio Institucional de la Facultad de Filosofía y Letras, UBA

Tesis
15.4.17

Tesis 15-4-17

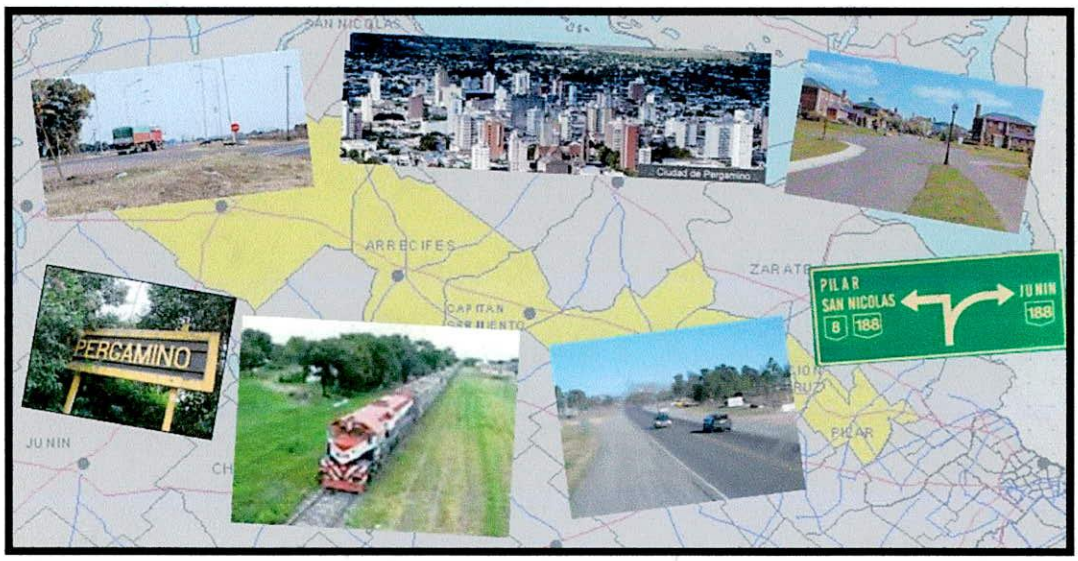
FACULTAD de FILOSOFIA y LETRAS
MESA DE ENTRADAS
29 JUN 2010

TESIS DE LICENCIATURA

Procesos urbano-regionales y transformaciones en las condiciones de circulación

Análisis del eje territorial Pilar-Pergamino

Provincia de Buenos Aires



Darío Hernán San Cristóbal

LU: 02/29.248.797

Director de tesis: Mg. Jorge Oscar Blanco

Departamento de Geografía
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

2010

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas

TESIS 15.4-17

Índice

1	**Introducción**	7
2	**Consideraciones teóricas**	11
2.1	Transporte, espacio y territorio	11
2.2	Distintas aproximaciones temáticas al estudio del transporte	15
2.2.1	*Oferta y demanda de transporte*	15
2.2.2	*Efectos (impactos) de la infraestructura de transporte en el desarrollo económico*	16
2.3	Una mirada geográfica y territorial del transporte	19
2.3.1	*Ejes territoriales de circulación*	22
3	**Conformación territorial del eje Pilar-Pergamino**	27
3.1	El área Pilar-Pergamino en el modelo colonial	28
3.2	El área Pilar-Pergamino en el modelo de fines del siglo XIX	31
3.3	El área Pilar-Pergamino en el modelo sustitutivo de importaciones	41
3.4	El eje Pilar-Pergamino en el modelo de integración regional	52

3.4.1 *Aproximación a la conformación actual del sistema urbano-regional del eje Pilar-Pergamino* 55

3.4.2 *Conformación actual del sistema de circulación en el eje Pilar-Pergamino* 59

3.4.3 *El surgimiento del proyecto "Autopista Pilar-Pergamino"* 63

4 Dinámica territorial del eje Pilar-Pergamino, en los inicios del siglo XXI 70

4.1 Caracterización general del eje Pilar-Pergamino 70

4.2 Procesos urbanos en el eje Pilar-Pergamino 72

4.2.1 *Perfil demográfico del eje Pilar-Pergamino* 72

4.2.2 *Procesos de expansión metropolitana en el subeje Pilar-Exaltación de la Cruz* 75

4.2.3 *Procesos de valorización turística (rur)urbanos en San Antonio de Areco* 81

4.2.4 *Dinámica urbana en Pergamino* 84

4.3 Procesos industriales en el eje Pilar-Pergamino 89

4.3.1 *Procesos industriales en el área Pilar* 90

4.3.1.1 *El nodo Parque Industrial Pilar* 93

4.3.2 *Procesos industriales en el área Exaltación de la Cruz-San Antonio de Areco-Capitán Sarmiento* 95

4.3.3 *Procesos industriales en el área Arrecifes-Pergamino* 98

4.3.3.1 *Procesos de diversificación industrial en Pergamino* 101

4.3.3.2 *El nodo Parque Industrial Pergamino* 102

4.4 Procesos agropecuarios en el eje Pilar-Pergamino 106

5	**Transformaciones en las condiciones de circulación y perspectivas territoriales asociadas en el eje Pilar-Pergamino**	117
5.1	El proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino"	118
5.1.1	*Etapas del proyecto*	119
5.1.2	*Expectativas e impactos del proyecto*	121
5.1.3	*El rol de la Corporación América y su escala territorial de actuación*	126
5.2	Articulación de los procesos de expansión urbana en las transformaciones de las condiciones de circulación	131
5.2.1	*Expansión metropolitana con eje en la autopista y tensiones territoriales asociadas*	132
5.2.2	*Breves consideraciones sobre procesos de valorización urbana y transporte en ciudades intermedias en el área San Antonio de Areco-Pergamino*	137
5.3	Procesos industriales y transformaciones en las condiciones de circulación en el eje Pilar-Pergamino	144
5.3.1	*Procesos industriales y transformaciones en la condiciones de circulación en el área Pilar*	145
5.3.2	*Procesos industriales y transformaciones en la condiciones de circulación en el área Exaltación de la Cruz San Antonio de Areco – Capitán Sarmiento*	149
5.3.3	*Procesos industriales y transformaciones en la condiciones de circulación en el área Arrecifes / Pergamino*	152
5.4	Procesos de valorización agropecuaria y transformaciones en la condiciones de circulación en el eje Pilar-Pergamino	158
6	**Conclusiones**	168
	Glosario	171

Cuadros

Cuadro N° 1: Eje Pilar-Pergamino. Población total y crecimiento por Partido. 1869-2001 173

Cuadro N° 2: Eje Pilar-Pergamino. Población urbana y rural; y porcentaje de población urbana con respecto a la población total, por Partido. 1869-2001 174

Cuadro N° 3: Eje Pilar-Pergamino. Hectáreas utilizadas para la producción ganadera y de los principales cultivos agropecuarios, por Partido. 1895-2002 176

Cuadro N° 4: TMDA de la RN 8. 2008 179

Cuadro N° 5: TMDA de la RP 6. 2006 181

Cuadro N° 6: Eje Pilar-Pergamino. Producto Bruto Geográfico – Desagregación Municipal. Provincia de Buenos Aires. Año 2003 182

Cuadro N° 7: Evolución del número de empresas radicadas en el Parque Industrial Pilar. 1989-2008. 183

Cuadro N°8: Eje Pilar-Pergamino. Producción de principal cultivos agropecuarios. Campañas 1996/97 y 2005/2006 (en toneladas) 184

Cuadro N° 9: Distancia al principal cliente de los locales industriales de las PyME del Observatorio Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur. 2007 185

Cuadro N° 10: Distancia al principal proveedor de los locales industriales de las PyME del Observatorio Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur. 2007 185

Cuadro N° 11: Destino de la producción agropecuaria a través de Nuevo Central Argentino S.A. 2008 186

Materiales anexos

Material anexo n° 1 187

Material anexo n° 2 192

Material anexo n° 3 194

Fuentes consultadas

A. Fuentes bibliográficas 195

B. Fuentes estadísticas 198

C. Fuentes periodísticas 199

D. Páginas web consultadas 199

E. Entrevistas realizadas 200

F. Leyes y normativas 200

1

Introducción

Cuando en el año 2005, a partir una iniciativa privada de la Corporación América-Helport, se presentó el proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino", prolongando de esta forma la autopista metropolitana de Buenos Aires "Acceso Norte ramal Pilar", hasta la ciudad de Pergamino, surgieron algunos interrogantes que geográficamente presentan particular interés.

A partir de inquietudes relacionadas con los usos de suelo asociados al mencionado proyecto de transporte, adquirió sentido la idea de pensar cómo determinados procesos territoriales en el área jurisdiccional de la obra podrían articularse, o no, con una renovación técnica en las condiciones de circulación.

En el caso del Partido de Pilar, la existencia de investigaciones que ya habían identificado novedosos procesos territoriales en el marco de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Blanco, 2002; Briano y Fritzche, 2009; Ciccolella, 1999; Torres, 2000), refuerzan el interés parcial por analizar como la prolongación del Acceso Norte ramal Pilar podría asociarse o no con una serie de procesos territoriales en curso.

Y en cuanto al Partido de Pergamino, algunos estudios (Costa, 2007; Giberti, 2008) también se presentan definitivamente como un ingrediente interesante para desarrollar un análisis en perspectiva geográfica, sumado a algunos rasgos que muchas veces se utilizan de estereotipo mediático para ilustrar la dinámica social y económica de este municipio, similar situación desde otros rasgos característicos que se dan para con el caso del Partido de Pilar (ver imagen n° 1),

Tomando como referencia espacial del área Pilar-Pergamino la infraestructura de transporte a ser transformada desde una actual ruta de dos carriles a una autopista, encontramos justamente en la ruta nacional n° 8 (RN 8) un eje carretero lineal y radial de 180 kilómetros entre Pilar y Pergamino, que articula una serie de

municipios y ciudades en donde se centrara esta investigación. Concretamente, y tal como se observa en el mapa n° 1, la RN 8 atraviesa significativamente a lo largo del tramo Pilar-Pergamino, a los municipios de Pilar, Exaltación de la Cruz, San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Arrecifes y Pergamino.

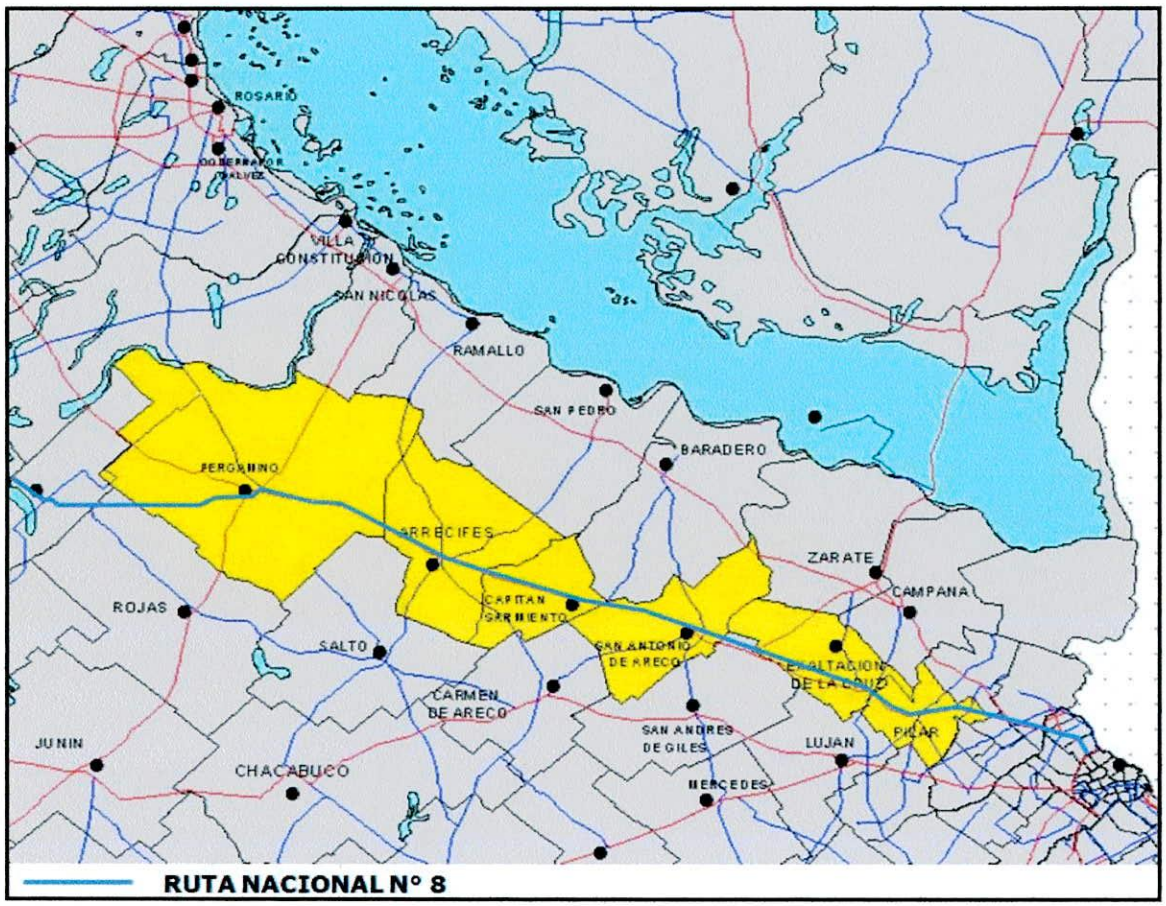
Imagen N° 1: Compilación de noticias periodísticas vinculadas al Partido de Pilar y Pergamino.

Fuente: Elaboración propia en base a Diario La Nación y Diario Clarín.

En función de estas inquietudes, el objetivo principal de esta investigación radica en analizar la dinámica territorial en curso del eje Pilar-Pergamino, en el marco de las transformaciones en las condiciones de circulación que se vislumbran en función de la "Autopista Pilar-Pergamino".

A los fines de desarrollar este objetivo, plantearemos como primera instancia de análisis una discusión teórica y conceptual, que nos servirá en pos de orientar algunos aspectos metodológicos para pensar con mayor rigurosidad las dimensiones territoriales asociadas a una transformación en las condiciones de circulación.

Mapa N° 1: Localización del Pilar-Pergamino



Fuente: Elaboración propia

Posteriormente, será fundamental realizar un ejercicio que reconstruya territorialmente algunos antecedentes vinculados al desarrollo de la infraestructura de transporte en el eje Pilar-Pergamino. De esta forma lograremos dimensionar en perspectiva histórica y territorial algunas cuestiones de incumbencia geográfica que aparecerán con cierta continuidad y discontinuidad a lo largo del tiempo, hasta llegar al análisis de los procesos territoriales en curso.

En relación a esto último, la siguiente etapa de la presentación va a estar dedicada más de lleno a colocar la mirada en los procesos urbano-regionales acaecidos desde la década de 1990, hasta la actualidad. Para ello, intentaremos descifrar ciertas lógicas expresadas en el territorio desde diferentes escalas en las que se articulan y reproducen los procesos de mayor significación en el eje Pilar-Pergamino. Focalizándonos en cómo se expresa la reproducción espacial de tales

procesos en el territorio, tomaremos como ejes diferenciales de análisis los procesos de valorización urbana, industrial y agropecuaria.

Una vez concluidas las etapas anteriores de análisis, la línea central de esta investigación se centrara finalmente en indagar acerca de cómo las transformaciones en las condiciones de circulación, a partir de los proyectos de transporte existentes en el eje Pilar-Pergamino, hoy se articularían, o no, con la dinámica de los procesos territoriales reconocidos anteriormente.

Por último, con las conclusiones intentaremos recapitular si las ideas principales que hoy consideramos resultan de interés para pensar la relación transporte-territorio, a la luz del estudio de caso que ya hemos dejado planteado.

2

Consideraciones teóricas

2.1. Transporte, espacio y territorio

Las múltiples necesidades de desplazarse que hoy presentan las sociedades contemporáneas, ha colocado al estudio del transporte como uno de los campos relevantes de análisis, en el marco de una etapa en donde la circulación de personas y mercancías es inédita para la humanidad.

Tomando como primera aproximación algunos lineamientos conceptuales del trabajo de Seguí Pons y Martínez (2004), resulta oportuno aclarar en primer lugar que cuando hablamos de transporte, aludimos a los desplazamientos de elementos materiales, mediante un sistema móvil soportado por una infraestructura y, lo más importante, siguiendo un trayecto o ruta, esto es, de forma orientada desde un origen hacia un destino. Por lo tanto, como primera impresión, observamos que espacio (geográfico) y movimiento (desplazamiento, intercambio, relación), son dos dimensiones que no pueden pasar desapercibidas en los estudios del transporte. A su vez, desde esta conjunción se desprenden tres consideraciones espaciales: las redes de transporte (su estructura y organización espacial), la demanda espacial de los servicios de transporte; y los sistemas de transporte surgidos en la compleja dialéctica redes-demanda-espacio.

De esta forma, una primera cuestión básica y necesaria de destacar pasa a ser qué es un sistema de transporte. Blanco (2002) considera que estos refieren tanto a la infraestructura fija, como al parque móvil, y a los componentes organizacionales y los sistemas de regulación en los distintos modos de transporte[1]. El objetivo esencial es facilitar los movimientos de bienes y personas en el territorio, condición necesaria para la materialización de los procesos de producción como de reproducción social,

[1] Cuando se refiere a la denominación modo de transporte, lo hace para cada una de las opciones técnicas que satisfacen un tipo de demanda de viaje (ferrocarril, transporte automotor, taxi, subterráneo, etc.).

conformadores del espacio urbano y regional. Es decir que sin un sistema de transporte no hay posibilidades de realizar la producción, ante la imposibilidad de desplazamiento de la fuerza de trabajo, las materias primas y los insumos para realizar la transformación en bienes o la producción del servicio, ni del traslado de los productos terminados hasta los mercados de consumo. Del mismo modo, la reproducción sería imposible sin el desplazamiento de las personas hasta los lugares donde puede satisfacer sus necesidades. Por último, en vinculación con la caracterización de los sistemas de transporte asociada a la valorización del suelo urbano y la asignación de usos, "los sistemas de transporte son uno de los elementos que discriminan y diferencian el espacio urbano, transmitiendo un valor diferencial a las parcelas de suelo urbano. El suelo urbano deriva sus características de la dotación de servicios y de su localización en el conjunto que conforma la ciudad." (Blanco, 2002: 19).

Analizando determinados trabajos empíricos y proyectos vinculados a la producción rural y usos de suelo asociados, uno podría pensar también que en el marco del desarrollo local y regional, los sistemas de transporte extienden cierta transmisión de valor al suelo rural (Asociación Argentina de Carreteras, 1999; Foro de la Cadena Agroindustrial, 2005). Al igual que en el espacio urbano, el espacio rural no adquiere exclusivamente valor por cierta cobertura de una red nacional o provincial de transporte vial, o por cierta infraestructura ferroviaria para transportar productos primarios. Sino que encontraremos un conjunto de condiciones que optimizan la accesibilidad, y territorialmente valorizan el espacio geográfico.

En relación con la accesibilidad que brindan, los sistemas de transporte diferencian justamente las condiciones de accesibilidad e influyen fuertemente en la caracterización de cada parcela en un sistema relacional que lo vincula con el conjunto de lugares significativos del espacio urbano-regional (Blanco, 2002). De esta manera, se va produciendo así una transferencia de valor hacia las parcelas urbanas (más correctamente hacia los propietarios de las parcelas) ante cada mejora de accesibilidad originada en ciertas intervenciones en el sistema de transporte. Y a su vez, estas mejoras se traducen en la formación de ventajas locacionales cuya importancia será relativa a cada tipo de actividad urbana-regional y en cada una de las áreas de influencia.

Reflexionando acerca de que atributos del espacio geográfico hoy nos permiten avanzar hacia una integración territorial del movimiento, probablemente una de las claves puedas estar en vincular en una misma instancia los usos de suelo con la reproducción de determinados procesos sociales y estrategias asociadas desde los diferentes actores que interactúan con el territorio. Tradicionalmente el espacio ha

sido pensado como soporte, marco y continente de las acciones sociales. En esta línea, el espacio contiene objetos y se establecen relaciones unidireccionales. Posteriormente, el surgimiento de nuevas interpretaciones plantearon el espacio como mero producto de las relaciones sociales. Desde aquí, surgieron dos vertientes, una de las cuales concibió al espacio como producto social, y otra como instancia de la totalidad social (Hiernaux y Lindon, 1993).

A su vez, Milton Santos (1996) plantea como una de sus ideas fuerza de mayor relevancia en las ciencias sociales, que el espacio está formado por un conjunto indisociable, solidario y también contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones, no considerados aisladamente, sino como el marco unificado en el cual se desarrolla la historia, y siendo el espacio hoy un sistema de objetos cada vez más artificiales, donde éstos no tienen realidad filosófica, y no nos permiten el conocimiento si los vemos separados de los sistemas de acción. Es por ello, que estos sistemas de acción tampoco se dan sin los sistemas de objetos: sistemas de objetos condicionan la forma como se dan las acciones y, de otro lado, los sistemas de acción llevan a la creación de objetos nuevos o se realizan sobre objetos preexistentes; y de esta manera el espacio va encontrando su dinámica y se va transformando.

La integración del espacio (geográfico) y el movimiento es inherente a los procesos y transformaciones que permanentemente reacondicionan y evidencian la complejidad intrínseca del espacio. En función de lo que plantea Milton Santos, transporte y espacio geográfico justamente pueden pensarse como una única dimensión de la interacción indisociable de sistemas de objetos y sistemas de accione. Y que en el marco de los estudios de transporte en geografía se validan una y otra vez al momento de pensar como ciertos procesos de carácter económico, social, político, etc. se reproducen desde ciertas materialidades dadas por un sistema de transporte.

Otro concepto de profunda importancia y utilidad en los análisis geográficos, lo constituye el territorio. En su acepción más generalizada, esta categoría conceptual lleva implícitas nociones de apropiación, ejercicio del dominio y control de una porción de la superficie terrestre, pero también conteniendo las ideas de pertenencia y de proyectos que una sociedad desarrolla en un espacio dado (Blanco, 2007).

Asociada a la concepción de espacio que brindamos, hablaremos de territorio, como referencia conceptual de mayor integración y alcance al dar cuenta de una proyección determinada en el espacio geográfico de ciertas estructuras y procesos producidos socialmente con una manifestación concreta y delimitada. El desafío al hablar de territorio consistirá en identificar, analizar y reflexionar acerca de las dimensiones inherentes del espacio geográfico, que se expresan flexiblemente

considerando desde las estrategias de los actores, hasta las transformaciones sociales que se van plasmando indisociablemente en cada geografía. En este contexto de uso del concepto de territorio, el cual interpretamos desde la manifestación concreta, empírica, histórica de todas las consideraciones que en un plano conceptual se hacen en torno del espacio.

Otra categoría de análisis de profundo arraigo y asociada a la geografía para pensar el transporte, es la de escala. Según Valenzuela (2006) el análisis de la realidad geográfica en una sola escala -entendida como tamaño o nivel- conduce a centrar la atención en las formas, en las distribuciones, en la organización y en la estructura, suponiendo su persistencia material y formal (dirigiendo la atención sobre los procesos que generan las formas, la materialidad y la dinámica del espacio geográfico en un instante determinado); por lo que contrariamente la concepción de la escala como relación, concentra más bien la atención en la dinámica de las relaciones entre los elementos que se contemplan y las jerarquías variables que algunos de esos elementos adquieren, junto con su importancia relativa en los distintos niveles.

De esta manera, Valenzuela asevera que se podrían pensar los procesos con una implicación de prácticas y representaciones a partir de una gran variedad de agentes que construyen el espacio geográfico a distintas escalas y se derivan de procesos anteriores. Esto contribuye a alimentar el enfoque territorial planteado, en donde los procesos de producción del espacio geográfico revisten dimensiones dadas por los agentes intervinientes, que operan en distintos niveles o instancias (escalas) en base a sus prácticas materiales y sus representaciones (imágenes y discursos). Como resultado de esta dinámica, en el espacio geográfico se manifiestan procesos de producción de diferencias geográficas, que adquieren particular relevancia a partir de la consolidación de los procesos de globalización económica, política y cultural y la aceleración del desarrollo científico y tecnológico. Asimismo en cada lugar, cada región y cada país, se exhiben dinámicas particulares, combinaciones originales, procesos y problemas específicos y compartidos, cuyo análisis desde la geografía, favorece la comprensión integral, básica e indispensable para facilitar la identificación de soluciones concretas y posibles a las problemáticas identificadas.

Recapitulando parcialmente los elementos teóricos introducidos hasta aquí, y pensándolos funcionalmente en el estudio del área de análisis Pilar-Pergamino, la referencia de escala nos ayudará y permitirá complementar y dimensionar en mejores condiciones la geografía de los procesos territoriales que indagaremos en nuestro eje de análisis. Sobre la base teórica de las implicaciones de los conceptos de espacio y territorio, explorar sobre la concepción escalar de los procesos nos situaría mejor y de una manera no aislada del recorte geográfico propuesto, algunas características

centrales que devienen del estudio del transporte y el territorio, en un determinado estudio de caso.

Antes de avanzar hacia cómo podemos abordar un estudio de caso, como el que planteamos en la introducción de esta investigación, cabría preguntarse cómo desde otras disciplinas se piensa un campo de naturaleza interdisciplinaria como es el transporte. La idea es dejar planteado a continuación en forma muy genérica desde qué marcos conceptuales se sostienen estos lineamientos analíticos; para posteriormente recuperar y seguir avanzando en el enriquecimiento de una mirada integrada entre transporte y territorio.

2.2. Distintas aproximaciones temáticas al estudio del transporte

2.2.1. Oferta y demanda de transporte

De naturaleza económica, dos conceptos centrales y puntos de partida en el estudio aplicado del transporte, lo constituyen naturalmente la oferta y demanda.

Con respecto a la oferta de transporte, Sánchez y Wilmsmeier (2005) nos explican que la infraestructura está constituida por un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones, que por lo general son de larga vida útil, que son utilizadas para fines productivos, políticos, sociales y personales. Tradicionalmente prestados por el sector público, y muchas veces asociados a características de servicios esenciales, de utilidad pública, indivisibilidades y/o de bienes hundidos, en los últimos años del siglo XX fueron crecientemente transferidos a la órbita del sector privado.

Concretamente, la oferta de transporte viene definida por la capacidad de las infraestructuras de cubrir el territorio, lo que se expresa en redes de carreteras y calles; ferrocarriles, etc.; y en términos de parque móvil que circulan y se articulan sobre la base de estas infraestructuras. La oferta de transporte se ve claramente diferenciada por modos, según su flexibilidad para superar restricciones físicas, su indivisibilidad, etc.

Y a su vez, subyace una dimensión institucional, basada en las condiciones mismas de la gestión y operación de la infraestructura, que desde los actores políticos principalmente, regulan y establecen condiciones normativas sobre las mismas, ya por fuera de un plano de análisis exclusivo a nivel ingenieril y económico.

En relación a la demanda de transporte, esta es una función compleja de muchas variantes. Fundamentalmente surge de las atracciones potenciales (tal como

las perciben los individuos y organizaciones) de actividades localizadas en diferentes lugares, pero también modificadas y restringidas por disuasores directamente asociados al fenómeno del transporte, resultando no ser de esta forma el transporte una función instantánea. Transcurre siempre un lapso de tiempo hasta que la demanda responde a un cambio en los factores que depende. Esto es especialmente importante en transporte, porque la demanda de transporte es un reflejo directo de la localización de actividades cuyos cambios pueden tardar bastante tiempo en materializarse (Thomson, 1974).

En lo que respecta a esto último, suele pensarse el estudio del transporte a partir de la demanda derivada. Este concepto es entendido básicamente como producto de otra demanda, y que en transporte se explica por la realización de un viaje entre un origen y destino, a raíz de una necesidad de desplazamiento a causa de motivos económicos (por ejemplo, viajes por trabajo) o sociales (por ejemplo, viajes por visitas familiares, por culto, etc.).

Analizando estas referencias conceptuales, cabría preguntarse qué significan estas ideas de oferta y demanda en términos territoriales. Con respecto a la oferta, se observa la preponderancia de una perspectiva que reduciría el transporte a la fijación material de la infraestructura. Mientras que la demanda diferenciaría entre usos, intensidades y ritmos de ciertas actividades localizadas en el territorio.

A los fines de la presente investigación, interesa solamente dejar planteadas estas cuestiones, dado que el análisis de los procesos territoriales que intentaremos pensar y analizar en el área geográfica Pilar-Pergamino, no pasaría desapercibido ante un escenario de posibles alteraciones en la demanda que hoy tendría la RN 8. Concretamente, consideramos que un conjunto de procesos encontrarían desde la renovación y optimización técnica de la infraestructura (oferta), una traducción parcial en cambios posibles en lo que respecta a la demanda, pero claramente sobre la base de la dinámica de los usos de suelo asociados en el área.

2.2.2. Efectos de la infraestructura de transporte en el desarrollo económico

Desde una perspectiva económica, el papel del transporte en el desarrollo regional deviene en un elemento estructurante del espacio, constituyendo la columna vertebral de los sectores económicos y sociales. Además, se lo considera permanentemente como transformador de la región natural en región económica, siendo un factor indispensable en la creación de valor de las mercancías, y un

detonador del crecimiento económico regional, y sería además el soporte material de los corredores migratorios (Torres Vargas, 2005).

Sánchez y Wilmsmeier (2005) afirman que "existe una relación positiva entre la provisión de infraestructura y el crecimiento económico y por ende, el rol de la infraestructura de transporte es preponderante. Junto con ésta, de manera inseparable, aparecen los servicios de transporte brindados sobre aquella: mejores servicios de transporte dependen de condiciones apropiadas de la infraestructura, y junto con otros factores económicos asociados, apoyan las mejoras en la productividad y la competitividad de una región, coadyuvando al crecimiento económico" (p. 5). De todos modos, posteriormente mitigan la validez de esta resonante hipótesis aclarando que si bien "la evidencia empírica existente en la literatura muestra que las inversiones en infraestructura contribuyen al crecimiento del producto, la reducción de costos y las mejoras en la rentabilidad; requiere un análisis costo beneficio de cada proyecto a fin de evitar la noción errónea de que toda inversión en infraestructura conduce a las mejoras antes mencionadas, lo cual obliga a razonar acerca de cada proyecto de infraestructura en particular (atendiendo a la calidad de su evaluación y su implementación) y al conjunto de condiciones que permiten lograr efectivamente la cadena de transmisión entre las inversiones en infraestructura y el crecimiento" (p. 10).

En la pluralidad y diversidad de los estudios de transporte, muchas veces se puede identificar ciertas visiones que simplifican parcialmente el perfil potencial, productivo y conflictivo de los aspectos territoriales involucrados en las diferentes escalas geográficas de análisis. Esto último se refleja por ejemplo en hipótesis tales como la siguiente:

> "La infraestructura del transporte tiene importantes efectos sobre la organización del territorio y el desarrollo regional, estando estrechamente relacionada con la competitividad. La capacidad de una localización para mejorar su competitividad y, en consecuencia, de atraer inversiones y generar empleo, depende en gran medida de su accesibilidad y conectividad con el resto de las regiones productivas y consumidoras. Una apropiada infraestructura de transporte es una condición necesaria, aunque no suficiente, para el crecimiento económico ya que éste depende, también, de otros factores como recursos humanos y naturales, condiciones económicas, etc.; pero si el costo del transporte es elevado (ya sea por insuficiencia de oferta o por deficiencias en la infraestructura) la competitividad del lugar será restringida. (...) La infraestructura de transporte puede transformar el perfil productivo de una ciudad o región: los estudios de factibilidad de nuevos asentamientos productivos tienen en cuenta la disponibilidad de infraestructura de transporte adecuada, entre otros factores. Sin embargo, los desequilibrios en las inversiones en infraestructura pueden acentuar desequilibrios regionales, propiciando el desarrollo de algunas regiones pero el atraso de otras menos favorecidas. Esto puede alentar el movimiento migratorio de la población desde las zonas más

desfavorecidas hacia las más pujantes, generando, entre otros, problemas sociales." (Universidad Tecnológica Nacional, 2007; 73-74)

Este tipo de enfoques sobre los efectos de las infraestructuras de transporte, suelen ser adoptados por diferentes actores de trascendencia económica y social, al momento de formalizar aportes en la agenda política del transporte. Un ejemplo podría ser el documento elaborado por el Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina[2] (2005), el cual como preludio a una propuesta integral de necesidades de inversión en la infraestructura de transporte de cargas en la República Argentina, parte del postulado de que las inversiones en infraestructura gravitan sobre el desarrollo económico y social de las regiones donde se llevan a cabo, mejorando, particularmente la productividad, la estructura de costos de las empresas y el bienestar de la población. Específicamente, lo que se plantea es que invertir en infraestructura sería de vital importancia por las siguientes razones: a) porque permite hacer más eficiente el flujo de mercaderías; b) porque hace más competitivas las exportaciones del país; c) porque permite aumentar la producción de bienes transables; d) porque permite la descentralización; y e) porque afianza el desarrollo y el crecimiento sustentable del país.

Por otra parte, y en consonancia con la estructura de los trabajos de la CEPAL y la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), este informe del Foro de la Cadena Agroindustrial advierte que la inversión en infraestructura es una condición necesaria, aunque no suficiente, para el crecimiento. Y que el mayor o menor efecto de estas inversiones estará dado por su complemento con otros factores –capital humano, recursos naturales, tecnología disponible- y también por la oportunidad en que se adicionen a la capacidad instalada, al diseño y a su ubicación, y al desequilibrio existente entre la oferta y demanda de servicios. Desde esta misma dicotomía, se avanza en una perspectiva determinística, afirmando que "la infraestructura tiene efectos estructurantes sobre el territorio y sus regiones al atraer nuevas localizaciones de empresas industriales y de servicios, mejorar la competitividad de las ya existentes, impulsar el crecimiento y generar empleo", pero que "también puede producir efectos desestructurantes si no existe una planificación adecuada. Las nuevas técnicas aplicadas a la construcción de autopistas o trenes de alta velocidad pueden producir, y en si lo producen, un acercamiento de metrópolis y regiones de mayor

[2] El Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina es una alianza estratégica conformada por 40 entidades representativas de productores, de proveedores de insumos y equipos, de la industria alimentaria, del transporte, comercializadores de granos y carnes, y exportadores, entre otros. Algunas de las entidades que integran el Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina son la Asociación de Productores Exportadores Argentinos (APEA), la Bolsa de Cereales, la Bolsa de Comercio de Rosario, confederaciones Rurales Argentinas (CRA), la Federación Argentina de Entidades Empresarias de Autotransporte de Carga (FADEEAC), la Sociedad Rural Argentina (SRA), etc.

demanda, pero simultáneamente pueden polarizar el espacio por un lado y vaciarlo por el otro" (Foro de la Cadena Agroindustrial, 2005; 6).

En esta lógica de análisis, subyace el supuesto que más y mejor infraestructura de transporte deriva automáticamente en una mayor competitividad de los escenarios económicos contemporáneos, sin dar cuenta de un abanico de cuestiones que van desde la distribución modal de los flujos de transporte, la composición geográfica de la demanda, y los usos de suelo que significan esa movilidad existente. Desde esta misma lógica, se dan similares casos cuando algunos sectores industriales y actores económicos articulan sus intereses sectoriales en infraestructura de transporte, alabando la propia materialidad de las obras, pero con cierta autonomía y desligadas de una coherencia macro y microgeográfica.

Tomando ahora una mirada por fuera de la geográfica, probablemente una de las que más se le aproximan a la raíz de sus planteos conceptuales son las perspectivas esbozadas por algunos estudios de la CEPAL. Desde mediados de los años ochenta, los aspectos territoriales del desarrollo y la geografía se han ido convirtiendo en referentes fundamentales de los procesos socioeconómicos, tanto al interior de los países como a escala global, ocasionando una revalorización de la idea de territorio. Por lo tanto esta referencia conceptual, empieza a adquirir valor teórico, ya no sólo como soporte y contenedor de los procesos de desarrollo local y regional (Rozas y Sánchez, 2004).

Actualmente nos encontramos en un contexto de recuperación de la dimensión territorial, lo que se percibe recurrentemente en los debates sobre el desarrollo económico, y desde la realidad de las políticas públicas y estrategias empresariales. Empieza a comprenderse por fuera del campo de estudio de la geografía, que no es posible pensar que el mero incremento de la infraestructura provocará el desarrollo, sino que debe complementarse con otros componentes cruciales como la calidad de las instituciones, el cuidadoso diseño y aplicación de las políticas económicas, de apertura comercial, de la planificación del desarrollo sustentable, la regulación económica, la seguridad para la inversión privada, el acceso al financiamiento, el desarrollo del capital humano, junto con adecuados criterios de evaluación de proyectos y asignación de recursos escasos en materia de inversión pública.

2.3. Una mirada geográfica y territorial del transporte

El estudio de las relaciones entre la infraestructura de transporte y el desarrollo territorial ha ido retroalimentándose en los últimos años desde diferentes

ángulos de análisis. En los últimos tiempos, Jean-Marc Offner (1993) y Carme Miralles (2002) dejan planteada la existencia de dos modelos de estudio, partiendo de la relación por demás compleja entre infraestructura de transporte y territorio. Durante la década de 1950, y 1960 y hasta mitades de los '70, prevalecía el paradigma dado por un modelo de causalidad, en que la infraestructura y el transporte inducían el desarrollo en general, y el desarrollo territorial en particular. En consecuencia, la construcción de la infraestructura era un factor clave del desarrollo.

Sin embargo, desde mediados de los '70 se empezó parcialmente a cuestionar la preponderancia de este paradigma. Es así como se comenzó a hacer hincapié en el hecho de que la infraestructura de transporte era un factor necesario en los procesos de desarrollo económico y territorial, pero no suficiente. Es decir, la infraestructura y los servicios de transporte de por sí no inducen al desarrollo territorial, pero éste tampoco se expresa sin infraestructura. En consecuencia, ambas implicancias deben ser gestionadas al mismo tiempo, integrando las políticas de transporte con las políticas de desarrollo y ordenación territorial.

En los últimos tiempos, con el correr de las diferentes investigaciones y estudios de caso formulados, empiezan a crecer en uso y referencias algunas dimensiones analíticas que consideramos revalorizan muchas de las características del estudio del transporte, en coexistencia geográfica, a partir de conceptos de gran arraigo, como espacio, territorio y escala.

Concretamente se empiezan a clarificar algunas cuestiones, que encuentran en Offner (1993), Miralles (2002), Harvey (1993), etc. importantes referentes que evidencian que el espacio es históricamente acumulativo, es dinámico, y está construido por relaciones recíprocas, en las cuales las nuevas condiciones no se añaden a las estructuras históricas, sino que se interrelacionan con ellas, conformando organizaciones espaciales más complejas. De esta forma, la relación transporte-territorio debería insertarse en dimensiones espaciales y temporales, e integradas por los componentes sociales, políticos y económicos que se interrelacionan con varios aspectos de análisis. En este marco, empieza a reforzarse una mirada geográfica que pone el acento en la búsqueda de un modelo de congruencia, dado por las relaciones entre infraestructura de transporte y desarrollo territorial, a partir de continuidades y discontinuidades en los procesos territoriales que interactúan indisociablemente en el espacio geográfico.

Blanco (2006) se centra en el análisis teórico y empírico de los impactos en las obras de infraestructura, en pos de lograr clarificar que los usos del suelo son resultado de decisiones de múltiples actores, por el lado de la producción y por el lado

de la reproducción, respondiendo a diferentes cambios y estrategias, en función de sus diferentes lógicas de valorización del suelo. Los actores son tanto individuales como colectivos, y la escala geográfica de reproducción de los procesos de los que forman parte, hace que se redefinan en un determinado ámbito de actuación territorial. Conjuntamente, las decisiones locacionales que se materializan en los usos del suelo estarían asociadas a ciertos patrones de movilidad (tanto en términos de suponer estos patrones como de inducirlos), y éstos varían históricamente para cada grupo social.

Por lo tanto, y a raíz de esto último, las relaciones entre infraestructura de transporte y usos del suelo no son mecánicas, lineales ni automáticas; sino que por el contrario, adoptan la forma de procesos asociados en donde los proyectos de los actores van dando forma a los procesos, y por lo tanto, los proyectos se cruzan y se definen mutuamente en un espacio de relaciones.

En esta línea de análisis, Milton Santos plantea previamente que los procesos que estructuran el espacio no son autónomos ni están impulsados por mecanismos invisibles e impersonales; sino que son los actores sociales quienes los impulsan y materializan, siguiendo lógicas definidas. Por lo tanto, los sistemas de objetos y los sistemas de acciones se van re-construyendo en cada momento a partir de las materialidades que reflejan procesos pasados y procesos en curso. He aquí entonces que los objetos fijados a lo largo del tiempo son resignificados, intensifican sus funciones o son refuncionalizados, en cada contexto sucesivo; pero no como simples materialidades pasivas, dispuestas al ajuste automático ante cualquier modificación de los contextos decisiones, sino como nuevas condiciones en el proceso de (re)producción económico y social.

De esta manera, se reafirma el carácter acumulativo del espacio, tal como enunciamos anteriormente, y donde en el mismo interactúan dinámicas estructurales (económicas, sociales y culturales) en las cuales los sistemas de transporte se presentan como materialidades. Pero sobre las que suelen articularse múltiples estrategias territoriales consensuadas, disimiles y contradictorias, que diferentes actores posicionan y valorizan simultáneamente desde diferentes lógicas y poder de actuación, en el marco de una coherencia estructural más amplia y global, reafirmando este modelo de congruencia, para pensar la compleja relación entre transporte-territorio.

Ante esta panorama, el territorio se presenta conjuntamente como resultado de decisiones de los actores sociales en un devenir histórico, y como producto de una acumulación histórica de procesos que transforman materialmente la superficie

terrestre apropiada, y donde si bien en cada contexto estructural (por ejemplo, un modelo de desarrollo del capitalismo) se generan configuraciones territoriales propias, vale la pena remarcar e insistir en la inexistencia de un ajuste automático del territorio ante ciertos cambios puntuales en un determinado contexto.

2.3.1. Ejes territoriales de circulación

En base a los conceptos e ideas formuladas, y en pos de aproximarnos a una comprensión de la complejidad de la dinámica territorial, hemos observado a grandes rasgos que las iniciativas sobre transporte deben ser contextualizadas en términos sociales, territoriales e históricos. Avanzando en una herramienta empírica de análisis, capaz de integrar estas ideas en un estudio de caso especifico, como es el proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino", pasaremos a continuación a integrar y fundamentar algunos parámetros de análisis.

Tanto en la literatura existente, como en el discurso analítico sobre transporte, uno de los conceptos más interesantes y de recurrente uso es el de corredor, pero que paradójicamente suele ser uno de los menos discutidos a nivel teórico, lo que conduce a una utilización mucha veces poco clara y multifacética del mismo.

Un insumo que estimamos sumamente interesante para situar la idea conceptual de corredor, esta dado por el vigente Plan Estratégico Territorial (PET), que se viene llevando a cabo desde la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2008). Desde esta institución, se formula que "un corredor es un espacio geográfico sobre el cual se distribuyen flujos de pasajeros y cargas a partir de la dotación de infraestructura específica que éste contiene. Estos flujos establecen una relación biunívoca con el territorio que atraviesan, modificándolo y a la vez siendo modificados por éste, otorgando a cada corredor su dinámica característica." (p. 92).

El planteo teórico de este documento profundiza en algunos aspectos más sobre la utilidad de corredor, desde los instrumentos del planeamiento territorial, debido a que subyace la idea de que pensar corredores articulados es precisamente una matriz de interacción entre las dinámicas respectivas que le confiere singularidad a todo el sistema.

Por lo tanto, y considerando que desde el propio documento citado se plantea que un corredor se determina sin una estricta definición geográfica y más allá de su grado de consolidación actual; cabría replantearse en función exclusiva de nuestros objetivos de investigación puntual, si la idea de hablar de corredor Pilar-Pergamino no

requeriría una discusión central y avanzada acerca de qué unidad de sentido nos permitiría hablar de este corredor.

Desde nuestra postura, consideramos que resultaría contraproducente hablar de corredor Pilar-Pergamino, desde la perspectiva teórica planteada como referencia de esta investigación. En este sentido, suena más apropiado hablar de corredores en función de un proceso específico que le podría otorgar un determinado sentido al territorio. Por ejemplo, desde un proceso de planificación del transporte, al momento del concesionamiento de las rutas nacionales, se planteó como categoría operativa "corredores viales", lo que adquirió sentido en función de proximidades de determinadas carreteras en el territorio, y en función de futuros marcos de gestión y explotación de la infraestructura. También en su momento, algunos organismos multilaterales de crédito con intereses en la agenda de la planificación del transporte, tales como IIRSA, hablaron de corredores bioceánicos, algo que independientemente de las impresiones subjetivas que se puedan llegar a tener, cobraba sentido a escala continental.

En la presente investigación, lo que pretendemos recuperar es que la delimitación del recorte deviene de una obra que cambia las condiciones técnicas de circulación y que, además, articularía el borde metropolitano con un nodo urbano de importancia, como es el caso de la ciudad de Pergamino. Esta situación revaloriza la escala regional geográfica de análisis, sin perder de vista que la particularidad de la extensión del tramo Pilar-Pergamino está en lo señalado (en el proyecto de transporte), y sobre el que analizaremos un conjunto de procesos territoriales diversos dados entre la articulación del borde metropolitano y una ciudad pampeana. Pero que por la propia complejidad del territorio, tal como hemos señalado en este marco teórico, nos llevara a identificar probablemente en los usos de suelo, diferentes lógicas de valorización y reproducción de procesos a diferentes escalas, como la presencia de estrategias de actores y proyectos en curso que podrían estar asociados o no, a una transformación técnica en las condiciones de circulación.

En función de esta misma lógica, y de las imprecisiones que podría conllevar hablar de corredor Pilar-Pergamino, consideramos oportuno, por cierta linealidad física en base a un proyecto de transporte que impulsó algunas preguntas de esta investigación referirnos más bien a la idea de un eje Pilar-Pergamino, en donde se cruzan diversos procesos territoriales, proyectos de transporte y estrategias e intereses de diferentes actores que valorizan desde cierta razonable intencionalidad las condiciones geográficas mismas de este eje.

Por lo tanto, todo el conjunto de estas circunstancias que se vayan revelando en el territorio, nos indica que desde nuestros objetivos, resultara más claro y prolijo entender que analizaremos no un corredor Pilar-Pergamino, sino más bien un "eje territorial de circulación Pilar-Pergamino", en donde la geografía y escalaridad de los procesos territoriales mismos tornan imprecisa la noción de corredor.

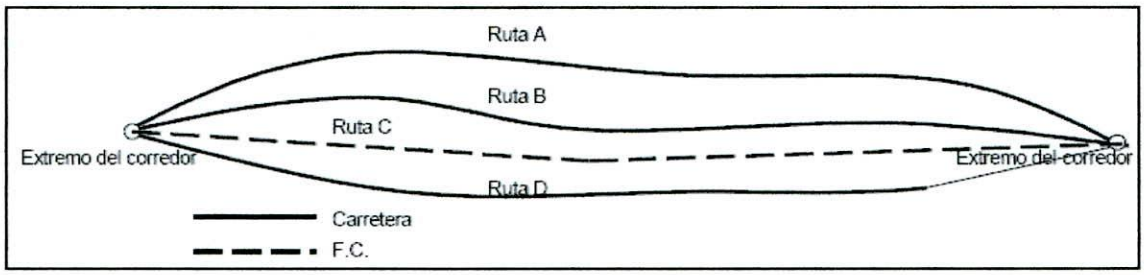
En el marco del razonamiento que hemos construido, consideramos que en un eje territorial de circulación, se pone de manifiesto la integración y articulación de los elementos materiales y organizativos que permiten el desplazamiento de bienes, personas e información en el territorio. Y justamente desde el territorio se revelan algunas cuestiones que hemos señalado en detalle y nos ayudarían a dimensionar el fenómeno del transporte y las comunicaciones, más allá del objetivo de salvar las distancias-tiempo.

A modo de plasmar estas consideraciones en un ejemplo de base teórica, y en términos de ángulos opuestos de análisis, podemos tomar como referencia el trabajo de Girardotti (2003). En este caso, se plantea la definición de un corredor de transporte, que define el concepto en cuestión como una amplia franja geográfica que sigue un flujo direccional general o que conecta generadores importantes de viaje, pudiendo contener un número de calles, carreteras, vías, canales y líneas de transporte público. En la imagen n° 1, veremos el esquema gráfico de análisis ilustrado por este autor, y sobre el que vemos como representativo de estudios de análisis y pronósticos de tráfico[3] de transporte, cuyos principales objetivos son el de cuantificar la demanda de uso de sistemas de transporte y su proyección a futuro.

Desde un eje territorial de circulación, apuntamos a integrar el conjunto indisociable de sistemas objetos y acciones que recuperábamos desde la propuesta teórica de Milton Santos, y que los mismos se presentan como imprescindibles para un análisis territorial, resultando erróneos si se los considera aisladamente en un estudio de perspectiva geográfica. A partir de esta referencia conceptual que introducimos, la propia materialidad de una autopista pasa a ser considerada en su faz territorial, a partir de un eje sobre el que procesos de carácter económico, social, político, etc. y se cruzan y definen mutuamente en un espacio complejo de relaciones territoriales.

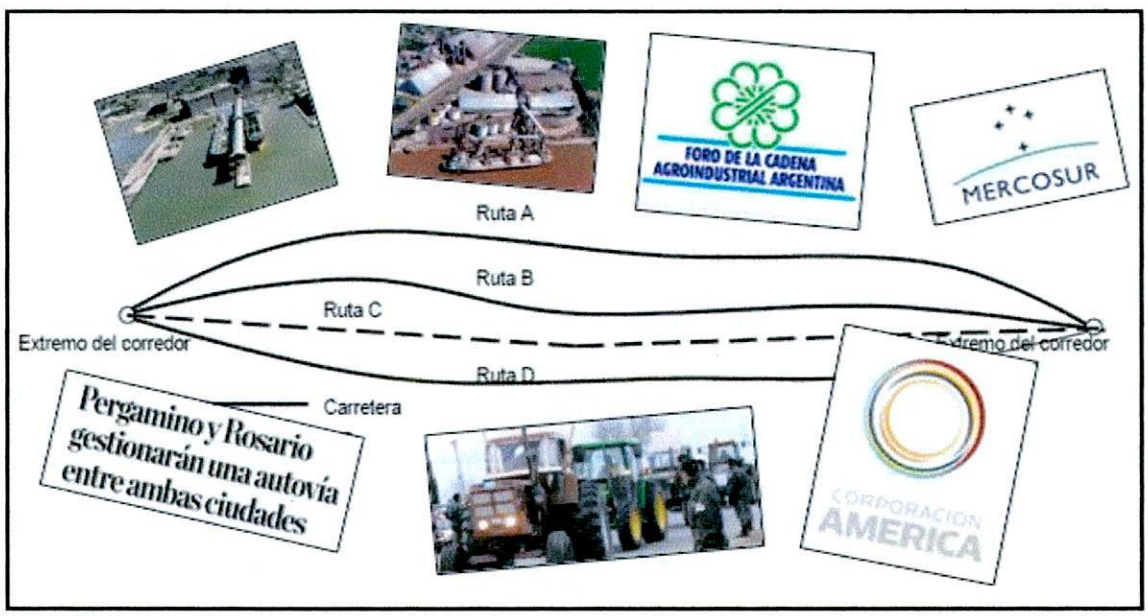
[3] "Por tráfico se entiende el movimiento de personas o mercancías, mientras que por tránsito se entiende el movimiento de vehículos, en especial carreteros" (Girardotti, 2003; 1)

Imagen N° 2: Propuesta de definición de *corredor de transporte*.



Fuente: Girardotti, Luis (2003)

Imagen N° 3: Esquema ilustrativo de un eje territorial de circulación.



Fuente: Elaboración propia, en base a Girardotti, Luis (2003).

Afianzando esta lógica de opuestos de análisis, en la imagen n° 3 ilustramos muy genéricamente un esquema representativo que apunta a dejar planteado que a diferencia de la propuesta teórica del trabajo de Girardotti, entendemos que sobre un eje de transporte, se revelan usos de suelo que se explican desde diferentes escalas, proyectos de actores, etc. Hablamos de eje territorial de circulación, desde la presencia física de una infraestructura de transporte, pero que en su carácter "territorial" y de "circulación" nos refleja y articula todos los aspectos conceptuales que nos permitieron plantear y clarificar algunas vías tentativas de análisis para comprender indisociablemente el transporte y el territorio.

Por último, y como aclaración previa, independientemente de que en algunas instancias de este trabajo, nos referiremos semánticamente al eje Pilar-Pergamino, intencionalmente vamos a estar siempre hablando de un eje (territorial) Pilar-Pergamino, conscientes de la dinámica territorial inherente a la conformación y valorización histórica, presenta y prospectiva del conjunto de los municipios que interactúan en diferentes escalas geográficas.

3

Conformación territorial del eje Pilar-Pergamino

En la presente etapa de análisis, intentaremos recuperar desde las dimensiones que hemos considerado centrales para pensar un eje de circulación en la geografía, algunos antecedentes que den cuenta de la formación histórica y territorial del eje Pilar-Pergamino, a partir de la conformación de sus sistemas de transporte y de circulación. Y asociados a la presentación de estos antecedentes, aspiraremos a identificar algunos procesos territoriales que nos permitan comprender algunas dimensiones que geográficamente van más allá de la propia materialidad de la infraestructura de transporte.

A los fines de analizar la evolución histórica del desarrollo territorial en la Argentina, en esta etapa de análisis tomaremos como periodización de referencia la establecida por el documento titulado "1816-2016 Argentina del Bicentenario. Plan Estratégico Territorial" (PET), llevado a cabo por la Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2008), organismo dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Una vez expuestos los sucesivos modelos de ocupación y desarrollo que determinaron la configuración actual de la República Argentina, nuestro objetivo será reconocer en el eje Pilar-Pergamino algunas particularidades del proceso de ocupación del espacio, en torno a la valorización productiva de este eje territorial, y desde la vinculación funcional con la conformación histórica de los sistemas de circulación y la infraestructura de transporte asociada.

Es necesario tener en cuenta que Pilar-Pergamino como eje, ha sido definido a partir de una obra de infraestructura en marcha. Vale decir que no existía como tal en los distintos períodos que se analizarán en el capítulo. Por eso el interés está en reconstruir el proceso de configuración territorial que constituye el punto de partida para la conformación de un eje de circulación. Hablaremos entonces de "área Pilar-

Pergamino" hasta llegar al momento actual, cuando cobra sentido referirse al "eje Pilar-Pergamino".

3.1. El área Pilar-Pergamino en el modelo colonial

Partiendo desde la primera etapa identificada de conformación territorial del país, nos interesa destacar como primer elemento, que para esta época la llanura pampeana era habitada por grupos nómades, que presentaban diferentes niveles de desarrollo. Según el relato de Giberti (2008), a la llegada de los conquistadores, el actual partido de Pergamino estaba habitado por la sociedad de los pampas, organizada en bandas autónomas compuestas por pocas decenas de individuos, y donde la caza y la recolección de plantas silvestres constituían las actividades económicas básicas. Uno de los recursos vitales en esta comunidad fue la materia prima lítica, para confeccionar sus utensilios, armas, boleadoras, morteros y molinos. Estos grupos vivían de la caza de dos tipos de venados que habitaban esa zona, y donde el más abundante era el pequeño venado de las pampas, que vivía en los pastizales abiertos. También se cazaban guanacos, pero estos se fueron retirando hacia las tierras altas. La dieta se complementaba con la pesca y recolección de algunos moluscos de agua dulce.

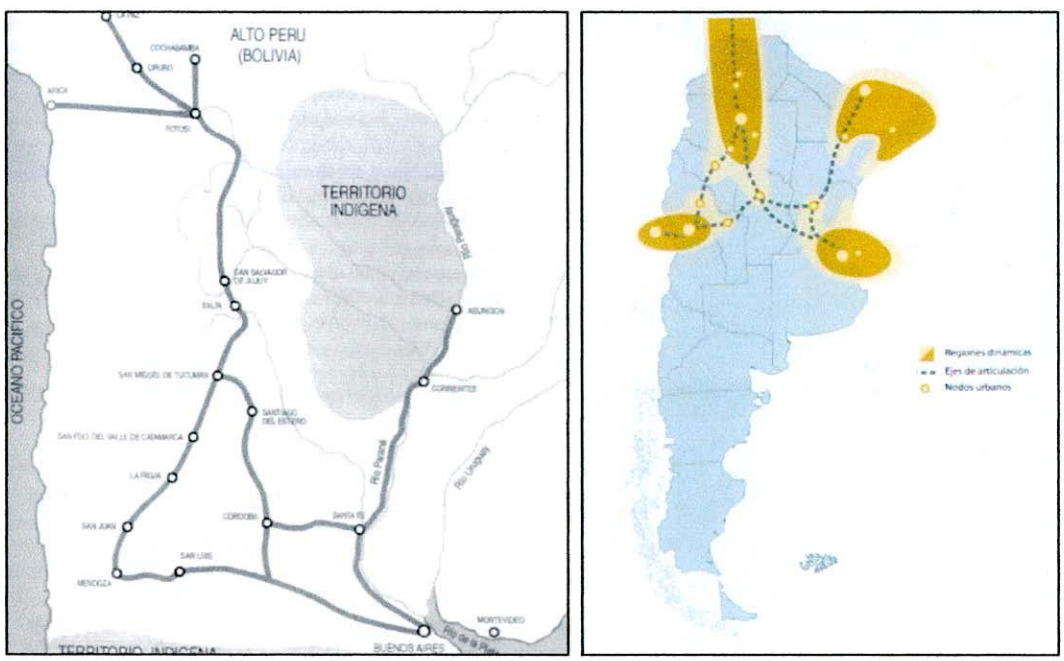
En lo que respecta al proceso de ocupación del espacio en el área Pilar-Pergamino, ya desde el modelo territorial colonial, se empezaron a componer nuevas relaciones y perfilar rasgos territoriales. Según la periodización de referencia que indicamos anteriormente, a lo largo del período colonial, el territorio exhibió un segundo modelo de organización en relación al área noroeste, y con un desarrollo relativo en Cuyo y muy fuerte en el nordeste. Todo este marco regional se sustentaba fuertemente en la valoración extractiva de los recursos, y donde su economía era tributaria de la metrópolis, con su estructura socioproductiva estrechamente ligada al comercio con el Alto Perú.

En este marco regional, se pueden empezar a identificar las primeras materialidades desde la circulación en el eje geográfico Pilar-Pergamino. En este periodo, específicamente en el siglo XVI, los Partidos de Pilar y Exaltación de la Cruz, presentan sus orígenes institucionales, a partir de un reparto de "suertes de estancia" realizado por Juan de Garay, tras la segunda fundación de Buenos Aires, en 1580. A partir de la inserción de los curatos y templos parroquiales, Pilar se presentaba como centro de atracción de población por las importantes funciones de Registro Civil, que hasta en ese entonces estaban confiadas exclusivamente a las parroquias, y cuya práctica social fue común en numerosos casos que ofrece la historia de los pueblos

bonaerenses (Levene, 1941). Similar situación se plantea para el surgimiento de los primeros pobladores en San Antonio de Areco, y Arrecifes, donde la Iglesia -viceparroquial primero y parroquial después- fueron núcleos de concentración de población en función del rol social ejercido, al hacer las veces de un registro civil. A su vez, en 1780 vemos que en Pergamino se creó la Parroquia de Nuestra Señora de la Merced, que estimuló al arribo de una gran cantidad de pobladores a la zona, paralelo a un acelerado desarrollo que cuatro años más tarde, fuera clave para la formalización y creación del Partido.

Análogamente a este fenómeno, se empieza a perfilar un eje de circulación: "el camino al Alto Perú". En la última década del siglo XVI comienzan a intensificarse los viajes entre Buenos Aires y el Alto Perú. Se organiza entonces un esquema de postas donde se establecen las "dormidas", que después de entre diez y doce horas de viajes ofrecían servicios favorables para el reabastecimiento de agua, la caza, y el descanso de los peones y animales. Tal como se observa en el mapa n° 2, el territorio argentino estaba estructurado por una serie de flujos, sostenidos en una red de caminos, y formados originariamente por las pisadas de los animales, que el trajinar había ido ahondando.

Mapa N° 2: Modelo colonial



Fuente: Ferrer (2008) y Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2008)

En 1586 se empieza a perfilar el camino entre Buenos Aires y Córdoba, que enlazaba el área platense con Cuyo y el Virreinato del Perú, estableciéndose así una corriente comercial. En este trayecto surge en el año 1626 la dormida de Pergamino, de posición comercial estratégica (Giberti, 2008). Ampliando esta cuestión:

> "Esta posada y posta, situada en el camino que conducía de Buenos Aires a las provincias del Oeste, y a inmediaciones del arroyo de Pergamino, bien pudo constituir el origen del reducido pueblo del mismo nombre que en la quinta década del siglo XVIII, si no antes, ya existía en el mismo paraje y camino y que en esa década contaba alrededor de treinta vecinos. Este pueblo ha dado origen a la actual ciudad de Pergamino." (Levene, 1941: 524).

Imagen N° 4: Camino al Alto Perú, sobre el actual Partido de Arrecifes, Buenos Aires.

Fuente: Dirección Provincial de Vialidad, Provincia de Buenos Aires.

Siguiendo con el caso de Pergamino, que era al interior de la Provincia de Buenos Aires uno de los dos pueblos en ese entonces junto a Luján en el marco de este camino, el crecimiento de la población se produjo a partir de las franquicias otorgadas al puerto de Buenos Aires. A esto se sumó la creación de la viceparroquía y parroquia con asiento en Pergamino en 1780, que fueron hechos que en base a la seguridad que ofreció la guarnición y construcción de un fuerte en esta ciudad, para contrarrestar potenciales enfrentamiento con los indígenas, terminaron reflejando un considerable aumento de la población expresada anteriormente.

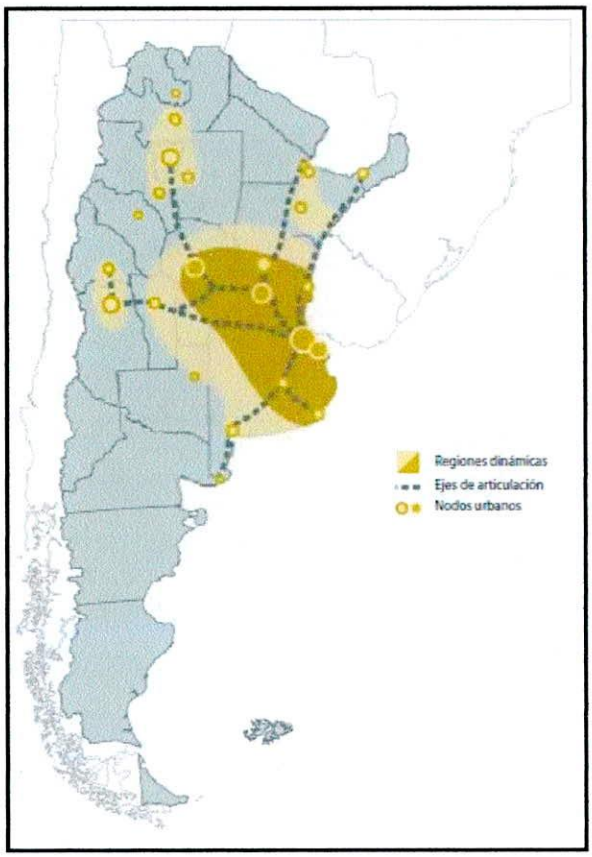
Ilustrando el Camino al Alto Perú, en la imagen N°4 observábamos el paso de un carruaje, a la altura de Arrecifes. Tal como podemos ver en la foto, eran caminos angostos, pero que cumplían una importante función integradora. A través de este camino, y tal como veíamos en el mapa n° 2, desde la posta de Pergamino, se articulaban ciertas vías de comunicación hacia San Luis y Córdoba, extendiendo la influencia de la conexión con Cuyo (Mendoza), el noroeste (vía Tucumán) y noreste (vía Santa Fe).

3.2. El área Pilar-Pergamino en el modelo de fines del siglo XIX

Una etapa decisiva en la conformación territorial de la Argentina, se empieza a desarrollar a partir del proceso de organización nacional dado en la segunda mitad del siglo XIX. A diferencia del modelo de ocupación territorial que analizáramos anteriormente, en este momento ya se observa una ruptura notoria en el cambio de eje geográfico de mayor preponderancia y circulación en la escena nacional. Según el PET, este nuevo modelo que se empieza a esgrimir en 1860, y se consolida en las primeras décadas del siglo XX, se caracterizó por una concentración absoluta de población, recursos e inversiones en la región pampeana, particularmente en torno a Buenos Aires. A su vez, este modelo, representado en el mapa n° 3, comienza a configurarse a mediados del siglo XIX, cuando triunfan sobre el conjunto de los intereses regionales, los de algunos sectores vinculados al puerto de Buenos Aires y asociados a los capitales provenientes principalmente de Gran Bretaña. Y posteriormente, se consolida cuando la Generación del '80 reafirma este modelo, que termina primando durante el primer cuarto del siglo XX, y donde Argentina se comporta como abastecedor de carnes y granos del Imperio Británico.

Desde las condiciones de circulación, durante este período se establece un sistema extensivo de explotación agropecuaria, asociado a la construcción de una extensa red de transporte ferroviario, y a una dinámica económica y política nacional que se organizó desde la región pampeana, sostenida en un sistema urbano con epicentro en Buenos Aires. Todo este proceso reconocido económicamente como el modelo agroexportador argentino, insertaba al país en un esquema de intercambio mundial, en el que había países proveedores de bienes industrializados y países proveedores de materias primas y alimentos, para abastecer la producción y ciertas necesidades locales en el continente europeo. Ante esta nueva división internacional del trabajo, la zona de la pampa húmeda argentina es el área geográfica que adquiere un proceso acelerado de transformación en sus pautas productivas, expandiendo los volúmenes de su producción agropecuaria.

Mapa N° 3: Modelo de principios de siglo XX



Fuente: Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2008)

La construcción de la red ferroviaria en este periodo, se caracteriza por encontrar entre 1870 y 1914 un intervalo temporal en donde se edificará la mayor parte de la red, y sobre el que se puede segmentar en tres etapas diferentes[4] (Alonso, 1992).

En el área comprendida entre Pilar-Pergamino, a lo largo de la primera etapa dada entre 1860-1870, no encontramos ninguna traza de influencia directa. Distinta es la situación ya en la segunda etapa (1871-1896), donde la red ferroviaria adquiere una fuerte expansión mediante la cual se incorporan al modelo agroexportador las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos y Córdoba, es decir, las zonas agrícola-ganaderas por excelencia del país, generándose así una alta densidad de vías

[4] En el periodo 1870-1914 es donde se construye la mayor parte de la red, llegando a ocupar el décimo puesto en el mundo, con cerca de 47.000 kilómetros.

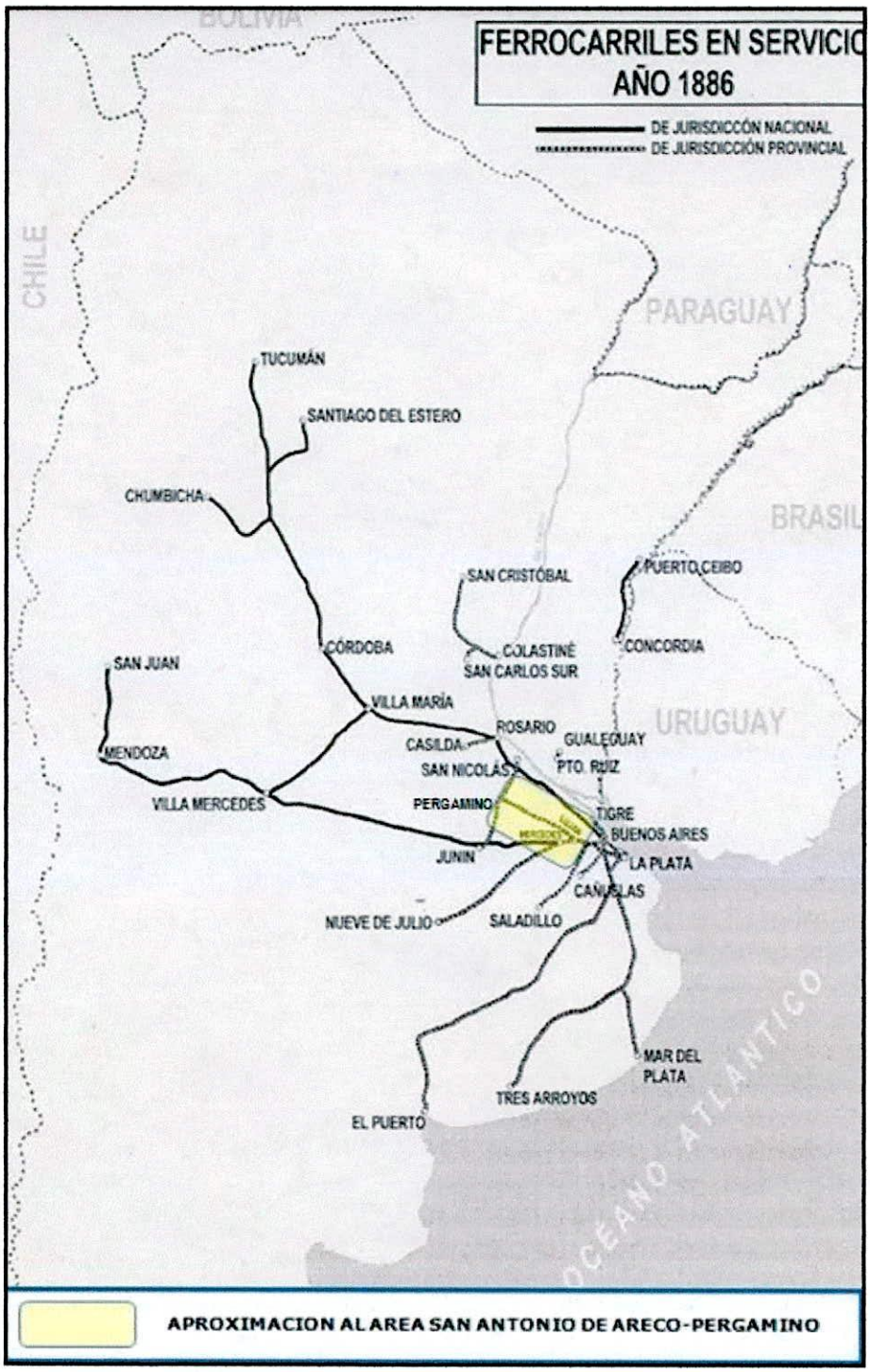
ferroviarias en algunas zonas de estas provincias. Y además se expande la red hacia el noroeste hasta la provincia de Jujuy y hacia el oeste hasta la provincia de Mendoza.

En este período se produce un antecedente fundamental en la disposición de la infraestructura de transporte en el área Pilar-Pergamino, y que desde la configuración actual, sería la concerniente a la traza del Ferrocarril General Mitre. En 1882 se construye desde una iniciativa de la compañía Ferrocarril del Oeste la línea ferroviaria desde Luján hasta Pergamino, a través de un enlace construido entre la primera localidad y San Antonio de Areco. En el mapa N° 4 se puede observar la red ferroviaria en servicio al año 1886, donde se identifica la traza del Ferrocarril del Oeste (de jurisdicción provincial) desde Lujan hacia Pergamino, estación donde se erigieron trazas hacia San Nicolás y Junín, constituyéndose prematuramente Pergamino como un nodo estratégico de la red ferroviaria de aquél entonces.

Desde Pergamino se hicieron los ramales a San Nicolás y a Junín. Más tarde ese ramal del Ferrocarril Oeste fue vendido al Ferrocarril Central Argentino, el cual para independizar su acceso a Buenos Aires construyó el ramal desde Vagues a Victoria, vía Capilla del Señor[5]. Desde Pergamino se trazaron los ramales a Córdoba vía Cañada de Gómez y los demás que hasta hoy se pueden ver en los mapas. Es decir que, para la conexión Pergamino-Buenos Aires habrá dos ramales de acceso en trocha ancha, por Luján -al Oeste de Buenos Aires- y por Victoria -al Norte de Buenos Aires- (Entrevista Pablo Martorelli, 2009). En la imagen n° 5, podemos ver una imagen actual del Empalme Victoria-Pergamino, que articulaba la conexión ferroviaria desde Pergamino hacia Retiro.

[5] Complementando las palabras de Pablo Martorelli, el Ing. Paddy Farrell relata que "El Ferrocarril Central Argentino (FCCA) se inauguró en 1864, corriendo de Rosario hasta Córdoba. En 1889 el FCCA compro el Ferrocarril Norte de Buenos Aires (FCNBA), que se extendía de Retiro hasta Tigre. Para unir a las dos trazas del FCCA, se inauguraron en 1889 las vías del FCCA desde Rosario a Pergamino, y de Victoria hasta Carmen de Areco, junto con un contrato permitiendo que los trenes del FCCA pudieran correr sobre el tramo, en esos tiempos perteneciente al Ferrocarril Oeste (FCO), entre Pergamino y San Antonio de Areco. Así se unieron las dos partes del FCCA, y así el FCCA consiguió acceso a Buenos Aires. Pero esta ruta tenía dos inconvenientes: primero no era muy directa, y segundo había que pagar cuotas al FCO. Mientras tanto el Ferrocarril Buenos Aires a Rosario había llegado a Rosario en 1884, con un recorrido mucho más directo, pasando por Campana y San Nicolás. Claro está que las dos empresas se encontraban en una situación muy competitiva, y además surgían graves inconvenientes en las cercanías de Rosario, donde tenían que usar las mismas vías de acceso a las estaciones de pasajeros y de cargas. A causa de los reclamos angustiados de los pasajeros y otros usuarios, por fin las autoridades nacionales dispusieron que las dos empresas tuvieran que coordinar sus tráficos y servicios mucho más efectivamente, y si no fuera posible deberían fusionarse. Y así fue que en 1908 se fusionaron, continuando con el nombre FCCA. Posteriormente, el recorrido pasando por Pergamino paso a ser usado por trenes de Buenos Aires con destinos a Casilda, Venado Tuerto y Río Cuarto, entre otros, y en general no a Rosario." (Entrevista Ing. Farrell, 2009).

Mapa N° 4: Aproximación al área San Antonio de Areco-Pergamino, en la red ferroviaria en Argentina, 1886.



Fuente: Lopez y Waddell (2007)

Imagen N° 5: Empalme Victoria, Provincia de Buenos Aires.

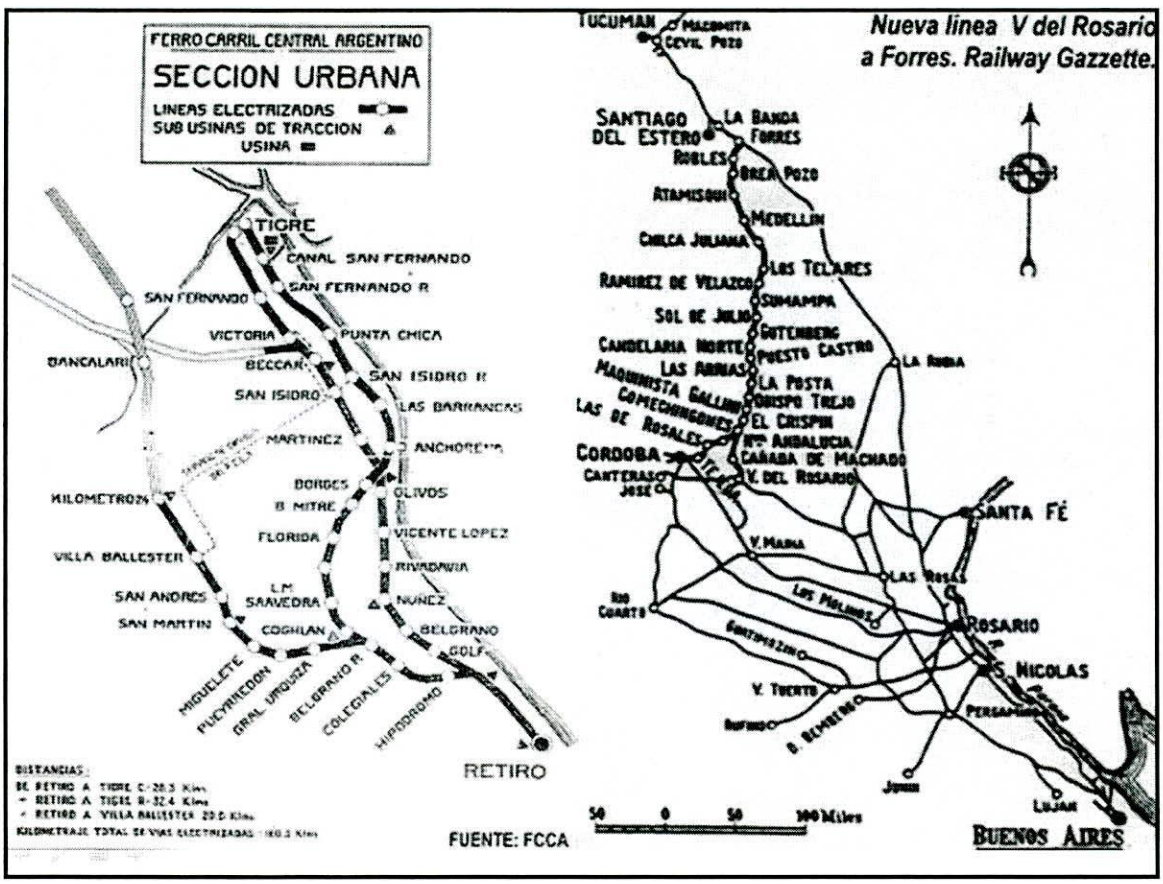
Posteriormente, en 1889 se establece un nuevo hito cuando la empresa Ferrocarril Central Argentino se propuso desarrollar un proyecto a los fines de tener la posibilidad de acceder hacia la Capital Federal. Al efecto, en 1890 se construyó la vía desde Cañada de Gómez a Pergamino y arrendó la línea de Junín a San Nicolás que pertenecía al Ferrocarril del Oeste. Este último traspasó al Ferrocarril Central Argentino los derechos de dominio que tenía sobre las líneas Luján-Pergamino, San Nicolás-Pergamino-Junín, y San Antonio de Areco- Capilla del Señor, con lo cual permitió la entrada de sus trenes a la estación Once, por el empalme Luján. Estas transferencias fueron aprobadas por decretos provinciales del 13 de julio de 1892 y 19 de abril de 1893.

Cabe aclarar que en los años 1892 y 1893 justamente fueron tendidos los rieles entre Vagues y Victoria, empalmando en este último punto con la línea del Ferrocarril del Norte y desde entonces Ferrocarril Central Argentino posibilitó su acceso independiente a la Capital Federal. En el mapa n°5 visualizaremos la red del Ferrocarril Central Argentino al año 1916, donde ya es la propietaria de la traza Pergamino-Luján (pudiendo acceder a la red del Ferrocarril del Oeste), y en donde se observa el acceso propio a Buenos Aires, vía Capilla del Señor-Victoria.

Un último antecedente de influencia directa sobre el área Pilar-Pergamino, se ubica a fines de esta segunda etapa se finaliza la construcción del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. En el mapa n° 6 se observa su disposición física, que conectó a la región de Cuyo, desde Mendoza a Buenos Aires, estableciendo como algunos de sus nodos centrales a Villa Mercedes (Provincia de San Luis), y Junín (Buenos Aires); y

accediendo a la Ciudad de Buenos Aires, a través de Pilar, y mediante un acceso independiente a la ciudad, finalizando su recorrido en las estaciones de Palermo y Retiro [6].

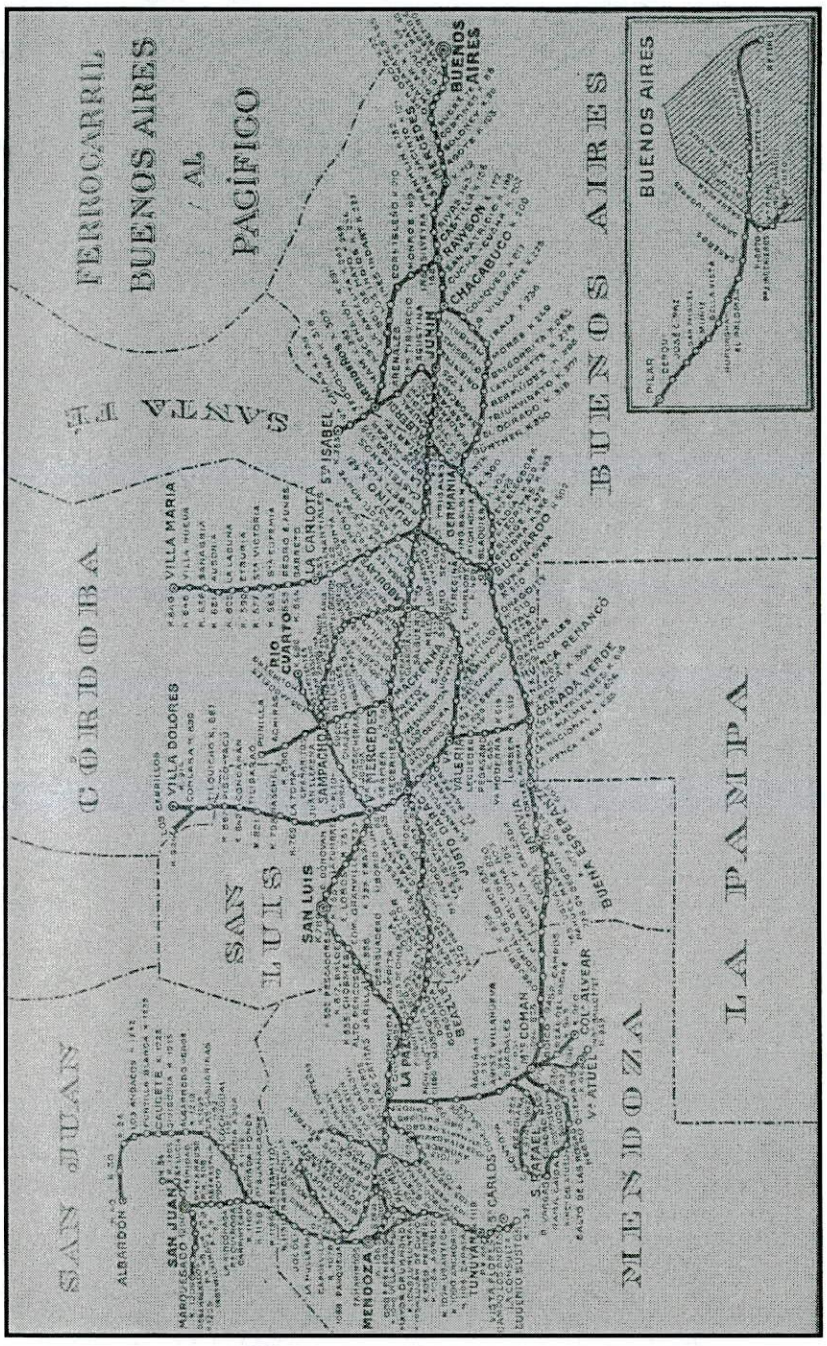
Mapa N° 5: Red del Ferrocarril Central Argentino.



Fuente: Cazenave (2004)

[6] Luego de la finalización de estos trabajos, la nueva línea le permitía a las provincias de Cuyo una línea directa a la Capital Federal, en vez de la línea más larga que se usaba anteriormente, vía Villa María a Rosario y luego por barco a vapor hasta Buenos Aires (Lewis, 1983).

Mapa N° 6: Red de Ferrocarril Buenos Aires al Pacifico



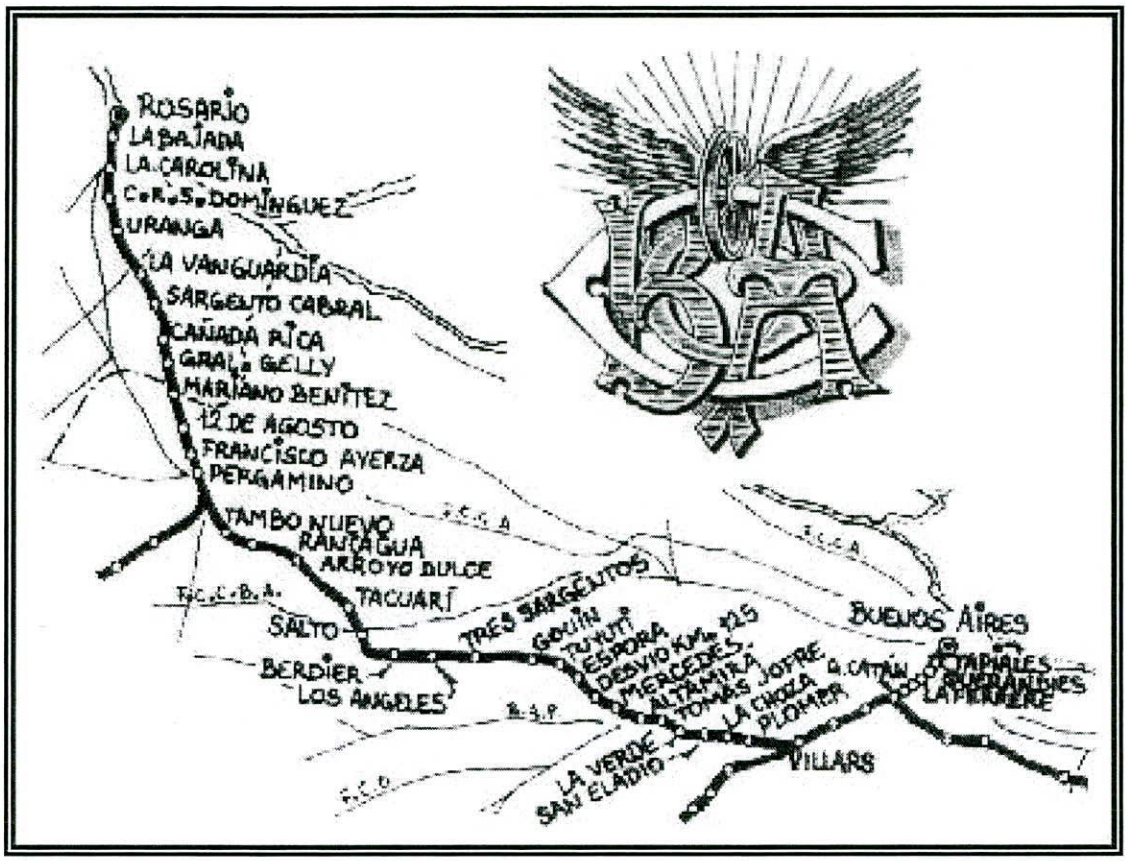
Fuente: http://images.google.com

La tercera etapa de este periodo que venimos analizando entre 1870 y 1914, comprendería un subperiodo 1894-1914. En estos años la red ferroviaria se caracterizará por aumentar su densidad y extender sus ramificaciones en la región de la pampa húmeda; expandiendo también los lazos de la red troncal hacia el resto de las regiones del país.

En este lapso, cobra protagonismo la inversión de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, de capitales franceses. Entre 1908 y 1912, esta empresa habilitó definitivamente sus líneas principales de Buenos Aires a Rosario; y entre Villars y General Villegas los ramales de Patricios a Victorino de la Plaza; y de Pergamino a Vedia (donde tenía convenidos e instalados intercambios con el Ferrocarril Buenos Aires al Pacifico) y de González Catan a La Plata. Según Cabrol y Gutiérrez (2008), "en su trayecto unía algunos pueblos y ciudades importantes en la Provincia de Buenos Aires siempre entrando por la puerta de atrás, la razón de su prolongada existencia fue su paso por estaciones aisladas, alejadas del asfalto, de las que se había convertido en su único medio de transporte. Se trataba de un pequeño tren que en sus últimos años parecía quedado en el tiempo, como todo el ferrocarril que lo albergaba. Siempre con solo dos o tres coches de madera acoplados tras un puñado de vagones que seguían a una locomotora que podía ser cualquiera disponible en Tapiales" (p. 15).

La región norte de la red de la Compañía General Buenos Aires, que circulaba por Pergamino (ver mapa n° 7), tenía un perfil mas acabadamente agrícola, y que fue la que más creció y la única que continuó aumentando sus despachos de cereales, pero que además aportó casi la totalidad del renglón de cargas varias, debido al aprovisionamiento de otras compañías. En esta zona, la estación Arroyo Dulce fue quizá la que más cereal movía por ferrocarril, y no menos importante eran Tacuarí, Rancagua y todo el ramal de Pergamino a Vedia, éste siendo el último vestigio de la Compañía General Buenos Aires en el interior de Buenos Aires, utilizado por el Belgrano hasta hace muy poco. La zona de Pergamino a Rosario también tenía mucha importancia en el despacho cereales, y por su parte este sector tenía la ventaja de llevar trenes cargados en ambos sentidos, hacia Rosario y Bs. As.

Mapa N° 7: Red de Compañía General Buenos Aires



Fuente: http://usuarios.lycos.es/rielsud/trochang.html

En pos de concluir con los antecedentes de la conformación de la infraestructura de transporte en el área Pilar-Pergamino en las primeras décadas del siglo XX, el último antecedente significativo que nos incumbe estaría dado por la traza de trocha angosta que actualmente se conoce como la del Belgrano Norte, y que era parte de la red del Ferrocarril Central Córdoba, una empresa de capitales británicos que llegó a operar casi dos mil kilómetros entre las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Tucumán. Esta empresa comenzó a operar la línea Rosario-Villa Adelina, y en cuyo trayecto los trenes paraban por ejemplo en las estaciones que actualmente se encuentran en el Partido de Pilar y que hoy pertenecen al Ferrocarril Belgrano Norte: Villa Rosa y Del Viso. En la primera de estas dos estaciones es donde se inician las vigentes vías del Ferrocarril Belgrano Cargas, y que prosiguen hacia el norte de país. Finalmente, en 1912 la traza llegó a Retiro y comenzaron a funcionar servicios locales entre esta estación y Villa Rosa, inaugurándose algunas estaciones intermedias. En el mapa n° 8 se puede ver en detalle el conjunto de las estaciones que

componían este ramal de trocha angosta que atraviesa el Partido de Pilar, en dirección a Rosario.

Mapa N° 8: Red (parcial) del Ferrocarril Central Córdoba

Fuente: http://images.google.com

Analizando el proceso de ocupación del espacio y conformación del sistema de asentamientos, es interesante ver el cuadro n° 1. Observamos que a lo largo de este período que cubre el inicio de la conformación de la red ferroviaria de transporte en el área Pilar-Pergamino, el intervalo temporal dado entre 1869-1895, encuentra que en los actuales límites de casi todos los Partidos que conforman el área se manifiestan los crecimientos demográficos más importantes de todos los periodos intercensales. Por ejemplo, Pergamino ve incrementada su población un 208%; San Antonio de Areco, un 159%; Pilar, un 167%; mientras que Exaltación de la Cruz, en un 70%. El único Partido que no muestra el mayor crecimiento demográfico registrado en los periodos intercensales es Arrecifes, mismo que para eso entonces incluía en su superficie los actuales límites del por ese entonces inexistente Partido de Capitán Sarmiento (situación que se modificara en el censo de 1970), y que será en el próximo periodo intercensal 1895-1914, donde tendrá el mayor crecimiento demográfico, que es de un 129%.

Entre el período 1895-1914, casi todos los Partidos del área muestran importantes crecimientos de la población. Aunque levemente inferiores al anterior periodo intercensal, exhiben tasas de crecimientos de un 98% en Pergamino, o un 49% en San Antonio de Areco, en el marco de pautas de producción primaria, que requerían de importantes volúmenes de mano de obra. Este proceso encuentra también en la inmigración un factor fundamental en las tasas de crecimiento poblacional. Por otra parte, en 1914, en el Partido de Pilar vemos que un 63% de población es rural, situación similar en un 68% en Exaltación de la Cruz, un 52% en San Antonio de Areco, un 75% en Arrecifes, y más del 50% en Pergamino (ver cuadro n° 2).

En profunda vinculación con el sistema de transporte y los cambios demográficos, encontramos la existencia a lo largo de este periodo de una dinámica económica distinguida del sector primario en el área Pilar Pergamino (ver cuadro n° 3). Esta se da desde un proceso de valorización de las actividades vinculadas a la ganadería, en donde es la producción ovina la que tiene una importante injerencia desde los usos de suelo, y explicaría el desarrollo económico del eje Pilar-Pergamino en este periodo..

Este panorama se modificará en el periodo intercensal 1895-1914, en donde las actividades agropecuarias encuentran una notoria reducción de las cabezas de ganado ovino; mientras que por lo contrario encontramos un mayor uso del suelo destinado al desarrollo de explotaciones agropecuarias[7], en vinculación con el desarrollo del cultivo del maíz, y también con el de lino, duplicando en más del 50% las hectáreas sembradas en ambos cultivos entre ambos años.

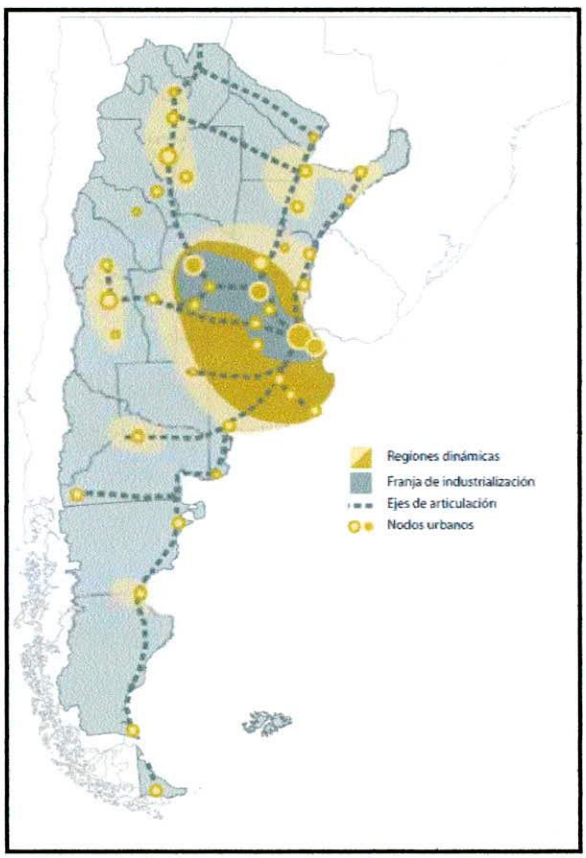
3.3. El área Pilar-Pergamino en el modelo sustitutivo de importaciones

A partir de la década de 1930, comienza a desarrollarse un proceso de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), orientado al mercado doméstico. Este proyecto tuvo como actor central al Estado. Décadas posteriores, en el período 1958-1962, el 'desarrollismo' encaró un proyecto de modernización del país que tuvo como ejes el desarrollo regional y la diversificación industrial, fundamentalmente en base a la industria pesada. En virtud del mismo se pusieron en

[7] El desarrollo agrícola se produjo a partir de chacareros no propietarios, cuyas luchas con los terratenientes por lograr contratos más justos fueron creciendo, lo que hacía 1912 trabajo aparejado un malestar generalizado en el área maicera, habiendo 30 actos de protesta en diversas localidades de Pergamino, proceso que se plasmo en la fundación de la Federación Agraria Argentina, cuyo presidente inicial fuera quien presidiera la Unión de Agricultores de Pergamino. En los siguientes años, fueron surgiendo filiales de esta institución en las pequeñas aglomeraciones rurales, y en 1927 surge como actor relevante la actual Sociedad Rural de Pergamino (Giberti, 2008).

marcha importantes obras de infraestructura, conducentes a superar el histórico desequilibrio del territorio. Este proceso quedo inconcluso, cuando el gobierno es destituido por un golpe militar, inaugurando una etapa de inestabilidad institucional, con sucesivos gobiernos civiles y militares –durante los cuales alternaron políticas conservadoras y/o de industrialización- que desemboca en el golpe militar del año 1976. En este contexto, y más allá de los claros esfuerzos del peronismo y el desarrollismo para lograr un mayor equilibrio territorial, el país no dejo de mantener una organización estructuralmente dependiente de Buenos Aires.

Mapa N° 9: Modelo sustitutivo de importaciones

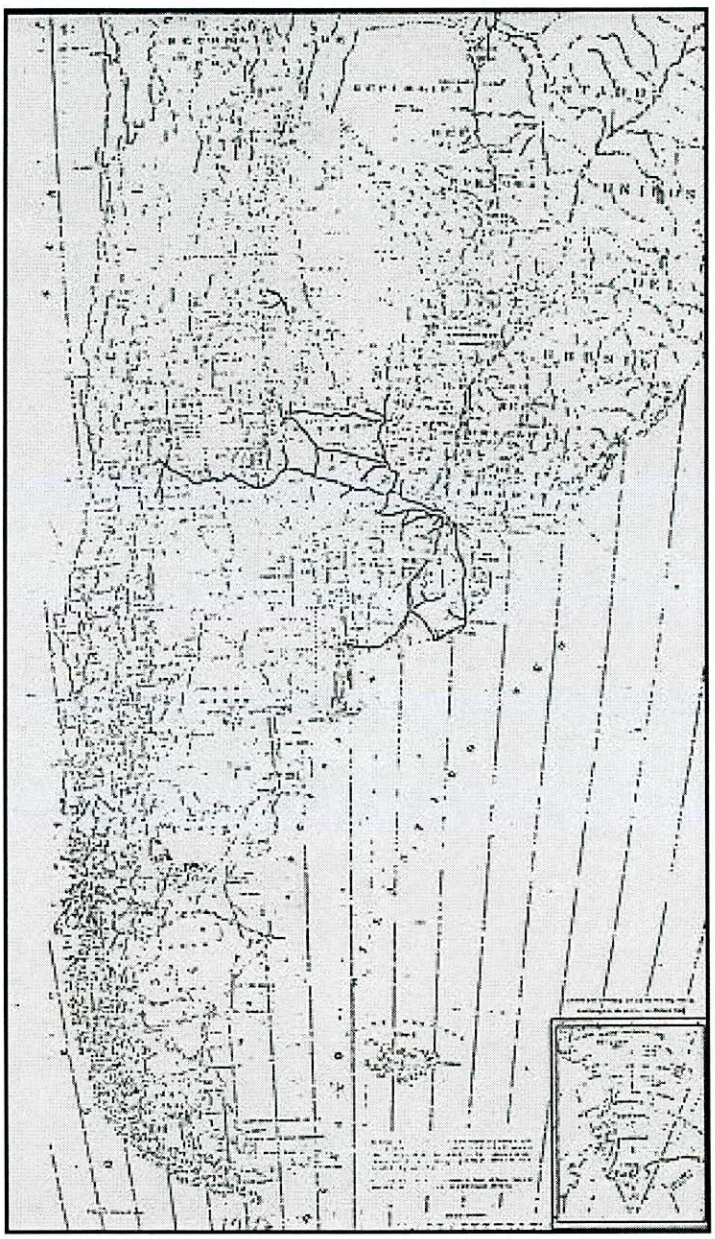


Fuente: Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2008)

En el mapa n° 9 puede verse la consolidación de una franja de industrialización en el área central pampeana, que ya había presentado desde algunas décadas atrás una mayor dinámica económica en el conjunto del territorio nacional, a partir del proceso de valorización agropecuaria. En este contexto, los sistemas de transporte se

constituyeron como una condición de suma vitalidad en función de las necesidades de reproducción y circulación del producto económico.

Mapa N° 10: Red vial pavimentada. 1947



Fuente: Alonso, Luis (1992)

Este proceso de cierre de la economía se tradujo en una reducción de la relevancia del comercio exterior y en un estímulo a la producción industrial con el fin

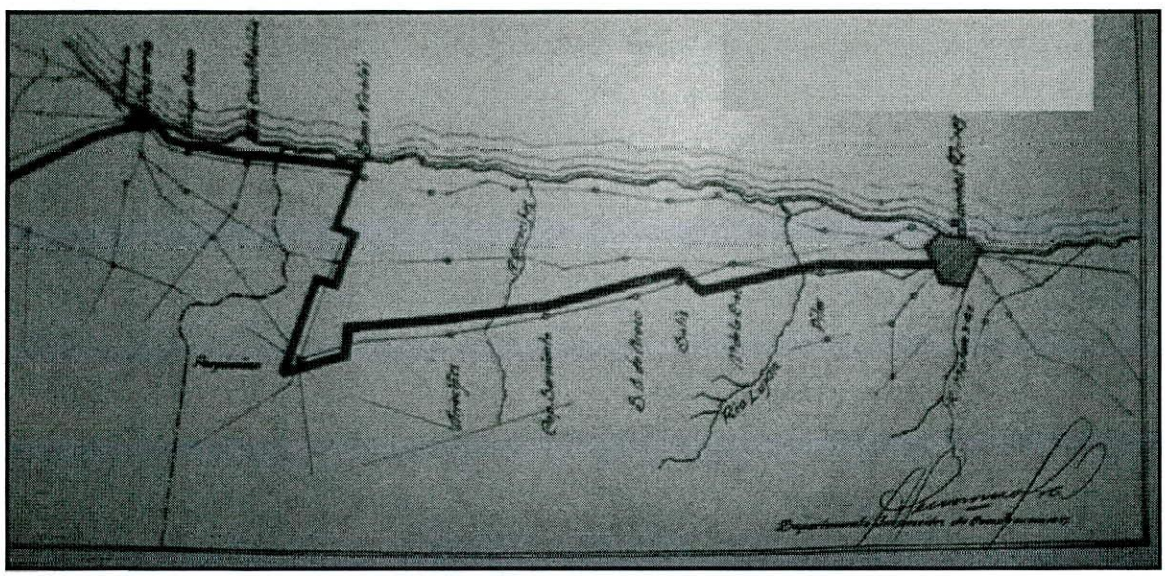
de sustituir importaciones, y también se destacó el rol del Estado Nacional como generador de las grandes inversiones en infraestructura de transporte. Un antecedente de gran relevancia tiene como punto de análisis el año 1932, cuando se creó la Dirección Nacional de Vialidad, iniciándose la construcción de la red de caminos troncales. En el mapa n° 10 puede observarse la red troncal de caminos pavimentados, en donde una característica central será la de superponer estos nuevos tendidos al de las líneas ferroviarias ya existentes. Esta estructura paralela de ambas redes implicó la anulación de las posibles complementariedades entre el transporte automotor y el ferroviario, e instauró así una competitividad que, además de absurda, implicó a mediano plazo el desplazamiento del transporte ferroviario por el automotor. A fines de la década del treinta, se puede decir que ya la red caminera se extendía desde Córdoba y Santa Fe, pasando por Rosario, hasta la Capital Federal y desde esta última hasta Mar del Plata, siendo este corredor el que históricamente reunió el mayor flujo de transporte de personas y parcialmente de cargas (Alonso, 1992).

A lo largo del modelo de sustitución de importaciones, el medio de transporte que ha de tener mayor expansión va a ser el automotor. La inversión en transporte durante este período –a diferencia del anterior en que predominó la inversión inglesa en la construcción de los ferrocarriles- ha de estar a cargo del Estado Nacional en lo que respecta a la red caminera, y del sector privado respecto al material de transporte. En forma asociada a este conjunto y planificación de nuevos proyectos de transporte, se empieza a perfilar y gestar un crecimiento importante del parque automotor. Desde una aproximación geográfica a este fenómeno, "en el período 1933-1937 el flujo automotor en el país, medido a través del consumo de nafta, se registró en un 82% en las áreas de la Capital Federal y las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba. Este flujo automotor se habría de traducir en que el 68% de las inversiones en vialidad durante el período 1933-1937 se localizaran en las tres provincias antes mencionadas" (Alonso, 1992: 25).

En este contexto socio-económico acaecido entre fines de 1936 y principios de 1937, se terminará de construir y poner en funcionamiento una obra de infraestructura que marcará un punto de inflexión directo en las condiciones de circulación del eje de transporte Pilar-Pergamino. Puntualmente, nos estamos refiriendo a la ruta que unió Buenos Aires, a través de Pilar y Pergamino, con la ciudad de Rosario, y que posteriormente se terminaría de construir hasta Córdoba, formando parte del eje troncal de la RN 9. Luego esta carretera será un segmento y una de las variantes de la proyectada carretera Panamericana, continuando desde Córdoba en sentido norte, hacia las ciudades de Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy, articulándose con la frontera en Bolivia.

Si bien actualmente se asocia a la RN 9 con la "Autopista Buenos Aires-Rosario", en sus principios la traza contó con la particularidad de que unió ambas ciudades a través de lo que hoy conocemos como la RN 8, hasta la ciudad de Pergamino, y de ahí a través de la actual RN 178 hasta San Nicolás, para finalmente si quedar fijada en el eje vial hacia Rosario. En mapa n° 11 se observa la disposición de la traza de este relevante camino pavimentado, a partir de una de las fuentes más interesantes para reconstruir la conformación del sistema vial en Argentina, como es la Revista Automovilismo, a cargo del Automóvil Club Argentino (ACA).

Mapa N° 11: Traza parcial de la RN 9 (actual RN 8). 1936



Fuente: Revista Automovilismo (ACA)

Podemos visualizar también en las imágenes del material anexo n° 1, la estructura de aquellas notas periodísticas, que ilustraban la finalización e inauguración de aquella flamante obra que "era reclamada insistentemente por las necesidades de una de las zonas más prósperas del país, que carecía, para su progreso, de un fácil medio de enlace, que fuera cauce no solamente para su evolución comercial, sino también de la corriente de turismo más importante de la República, y sirviendo a una de las zonas más ricas y prósperas del territorio argentino, marca una fecha de trascendental importancia en la historia vial de la República, pues independiente de la importancia misma de este camino, cuya zona de influencia está densamente poblada y es esencialmente productora e industrial, puede afirmarse que la ruta Buenos Aires-Rosario-Córdoba, es prácticamente la arteria troncal de un sistema caminero orgánicamente trazado, que vincula entre sí feraces regiones, que a

través de rutas secundarias, inciden sobre esta carretera principal, formando la base de una red vial, cuyos beneficios han de comprobarse en breve plazo" (ACA, 1936). En el mapa n° 11 quedaba evidenciado lo que adelantábamos anteriormente, acerca de la superposición entre gran parte de la traza entre Pilar y Pergamino con las vías de Ferrocarril Central Argentino, situación similar que se presenta entre Pergamino y San Nicolás.

En el año 1943 finalmente la RN 8 adquiere la entidad con la que actualmente se reconoce, conformándose con el segmento de la traza que presentáramos anteriormente entre Buenos Aires-Pergamino, y con anteriores tramos que estaban dados por las siguientes rutas (según su nomenclatura actual): la RN 186, cuya traza unía Pergamino-Río Cuarto; y la RN 160, vinculando Río Cuarto-Villa Mercedes.

En este período de análisis empieza a perfilarse paulatinamente el desarrollo de la red de autopistas de Buenos Aires, comenzando en la década de 1940 con la inauguración de la avenida General Paz (construida entre 1937 y 1941), la cual ha cumplido una función central en la distribución del tránsito entre las diferentes zonas de la Capital Federal y de los partidos vecinos. Entre fines de la década del '60 y principios del '70 se construye el Acceso Norte (con sus ramales a Tigre, Escobar y Pilar) y parte del Acceso Oeste. Con respecto al Acceso Norte, iniciado en 1948 y concluido en 1972, su construcción se transformó en un fuerte impulso para la conformación de una nueva zona industrial, articulando entonces un corredor industrial, que se integra en el ámbito regional con el eje industrial Rosario-La Plata y cuyo desarrollo se inició con la instalación de la automotriz Ford, no cesando de crecer desde entonces; y siendo en la actualidad una de las áreas de localización industrial más dinámicas de la Región Metropolitana de Buenos Aires, situada sobre el corredor vial que comunica Buenos Aires con los principales mercados del MERCOSUR. A su vez, este corredor se fue socialmente consolidando en un eje de expansión suburbano de sectores de ingresos mayores, a diferencia de los sectores que tradicionalmente residían en áreas de expansión urbana poco densas (Blanco, 2002).

En el análisis demográfico del área Pilar-Pergamino, en el periodo intercensal 1914-1947 (ver cuadro n° 1), aún encontramos considerables crecimientos demográficos en los Partidos de Pilar y Pergamino en mayor medida (37% y 47%), y a un nivel menor y similar en San Antonio de Areco y Arrecifes (18%), mientras que el Partido de Exaltación de la Cruz mantiene su población estable entre 1914 y 1947.

Integrando el comportamiento demográfico evidenciado por el conjunto de los partidos del eje Pilar-Pergamino, valdría comparar las cifras del periodo intercensal

1895-1914; y 1914-1947. En la comparación de los dos periodos intercensales pueden verse dos tendencias: una reducción del ritmo de crecimiento y un proceso de urbanización. Se observa como en los 20 años del primer periodo que analizamos anteriormente, la población aumenta en un 80%, mientras que en los otros 33 años, el crecimiento poblacional es un 38%, estabilizando la población total en 140.901 habitantes, y en donde la mitad de este valor se explica por la población del Partido de Pergamino en ambos períodos. El año 1947 marcará punto de inflexión, ya empezaremos a entrar en un período final en que la población de todos los Partidos, con excepción de San Antonio de Areco, tuvo una mayoría absoluta y relativa de población rural. A partir de tal censo encontraremos una preponderancia de población urbana en todos los municipios, a excepción de Exaltación de la Cruz (ver cuadro n° 2).

En vinculación con las actividades primarias, en las estadísticas de los censos agropecuarios se identifica que el crecimiento del cultivo de maíz dado hasta 1937, empieza a disminuir en forma incipiente hacia el censo 1947. Las estadísticas reflejan que esta situación se dio en paralelo al desarrollo del cultivo del trigo, que especialmente en los Partidos de Arrecifes y Pergamino, evidenció crecimientos significativos, que de todas formas en lo que respecta a hectáreas sembradas, no representó lo mismo que el cultivo de maíz, aún en incipiente caída desde los usos y ocupación rural del suelo.

Analizando integralmente el área Pilar-Pergamino, observamos en el caso del Partido de Pilar, una particularidad acerca de que ya empieza a manifestar un menor ritmo en la actividad primaria. Prueba de ello será la menor dinámica expuesta en las hectáreas sembradas de los diferentes cultivos agropecuarios, y la menor actividad vinculada a la ganadería. Todo esto, se acentúa aún más hacia los siguientes periodos intercensales, tanto a nivel demográfico como agropecuario. Se podría pensar que en concordancia a la consolidación de algunas obras de transporte de importancia, como las del Acceso Norte, se fue muy lentamente asociando una dinámica social diferencial a la del resto de los Partidos, y quizás más articulada con los procesos de suburbanización en la Ciudad de Buenos Aires. Asociado a esto último, también es en el período 1947-1960 donde el Partido de Pilar tuvo un mayor crecimiento urbano relativo, en comparación con el resto de los Partidos.

Recapitulando algunas consideraciones efectuadas, en el análisis de esta primera etapa del modelo sustitutivo de importaciones, nos encontramos justamente ante un período en que la red vial creció a un fuerte ritmo, donde se construyeron y pavimentaron caminos de enlace regional, iniciando un proceso de preponderancia

del transporte automotor de cargas por camión. Y en este contexto, surgió la carretera vial que enlaza las localidades de Pilar y Pergamino.

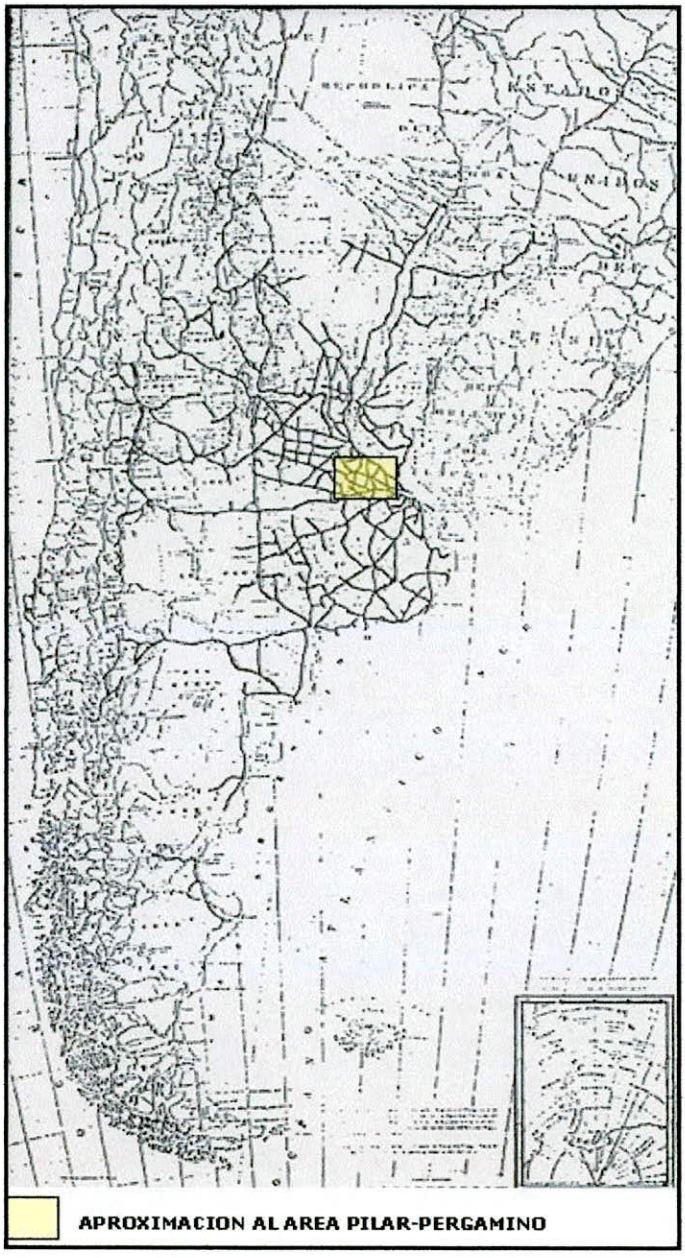
Avanzando en el análisis más especifico de los procesos desarrollados en las últimas décadas de este modelo sustitutivo de importaciones, a partir de 1940 Argentina ingresará en un periodo en donde desaparece momentáneamente la inversión privada extranjera en los servicios de transporte, e irán surgiendo los órganos reguladores de la actividad económica. Y además será una época en la que aparecen grandes empresas estatales, ya que por ejemplo los ferrocarriles pasarán a la órbita estatal en 1948[8]. A fines de la década del '50, y en el periodo desarrollista nacional, se impulsó la inversión privada en sectores como la industria automotriz, el acero y el petróleo, manteniéndose la propiedad estatal de las empresas de transporte e intensificando la inversión en infraestructura, especialmente en vialidad. Esto dio un fuerte impulso al transporte de carga por carretera, dándose un proceso muy dinámico en el modo automotor, que comenzó a suplantar al ferrocarril inicialmente en tráficos de corta distancia, para lugar avanzar en viajes dados en distancias más largas. En forma asociado, se avanzará hacia un momento en donde el ferrocarril se empezará a especializar en cargas de poco valor y de gran volumen como cereales, materiales de construcción o combustibles (UTN, 2007).

El período 1960-1970 será una década en que la red caminera realizara su más importante expansión, y la misma no pasará desapercibida en la vinculación regional del área Pilar-Pergamino. Brevemente el sistema carretero de transporte avanzará entre algunas de sus más importantes direcciones en: a) permitir la interconexión de la mayor parte de los principales centros urbanos y productivos del país con la región metropolitana; b) interconectar la tendencia a amplificar, diversificando y extendiendo, los lazos radiocéntricos de los principales centros urbanos; y c) trazará, aún sobre el inicial modelo radiocéntrico, una red reticular en la zona central del país, lo cual genera una alta densidad de caminos en esa región; etc. (Alonso, 1992).

De las características recientemente expuestas, a los fines de indicar qué tipo de infraestructuras de transporte estuvieron asociadas a la ya construida RN 8, interesa particularmente la "d", que notifica la edificación de una red reticular en la zona central del país, amplificando la densidad de rutas en la zona central del país. En el mapa n° 12 puede identificarse a grandes rasgos el conjunto de rutas que se construyen en forma reticular entre las RN 7, 8 y 9, específicamente en el área de influencia del eje de transporte Pilar-Pergamino.

[8] Además, en 1941 se creó la Flota Mercante del Estado; en 1945, las Líneas Aéreas del Estado (LADE) y en 1950, Aerolíneas Argentinas.

Mapa N° 12: Red vial pavimentada. 1977



Fuente: Alonso, Luis (1992)

Se identificaría la presencia en dicho mapa, transversalmente entre las localidades recientemente mencionadas, los siguientes ejes viales: la RP 51 (Ramallo – Arrecifes); la RP 191 (San Pedro - Arrecifes - Salto – Chacabuco) y la RP 41 (Baradero - San Antonio de Areco - San Andrés de Giles – Mercedes). Cabe aclarar que para este entonces, el segmento vial y pavimentado entre Pergamino y San Nicolás, que

originalmente era parte de la RN 8, ya contaba con otra nomenclatura, dada por la actual RN 188, que actualmente prosigue hacia Junín, y cruza con cierto sentido de horizontalidad geométrica hasta General Alvear, provincia de Mendoza.

A fines de la década del sesenta se empezó a plantear la posibilidad de ampliar la capacidad existente de la actual RN 8, ya que para ese entonces el tránsito daba muestras de ciertas insuficiencias en el diseño deficitario que la carretera presentaba. Una prueba de esto fue que entre Arrecifes y Pergamino, se había arrancado un incipiente proceso de expropiación de tierras, ya que sobre la vera de la ruta el proceso de ocupación del espacio urbano se había hecho sobre las inmediaciones del pavimento existente, por lo que una ampliación de la calzada presentaba numerosos inconvenientes en este tramo (Entrevista a Da Cunha, 2009).

En función de los datos de los censos nacionales de población, entre 1947-1970, vemos un cambio en las pautas de ocupación del espacio, desde el sistema de asentamientos que marcará parcialmente el área San Antonio de Areco-Pergamino. Interesa destacar muy especialmente el pasaje intercensal 1947-1960, en donde observamos que ante las características del modelo industrial sustitutivo de importaciones, no sorprende que en los municipios que integran el área Pilar-Pergamino, empiece a haber una mayor población urbana, fenómeno que se mantiene estable hasta 1970, pero que luego en el periodo intercensal hacia 1980, evidencia ya finalmente la consolidación de un sistema urbano con eje en las ciudades más importantes de cada uno de los Partidos. Todo el curso de este proceso se da no solo por el aumento de la población urbana en cada una de las unidades jurisdiccionales municipales, sino también porque en el área San Antonio de Areco-Pergamino, hay una reducción notoria en términos absolutos de la población rural.

En relación a los Partidos de Pilar y Exaltación de la Cruz, la población rural se mantendrá estable en todo el período 1947-1980, lo que quizás podría explicarse por una dinámica territorial, con menor perfil productivo del sector primario, y más vinculada a procesos residenciales asociados con la dinámica urbana de Buenos Aires. Esto asociado también a las presencia de diferentes actividades económicas de menor uso expansivo y más intensivo del suelo. A su vez, todo esto se dio en el marco de una coyuntura económica que propició una baja en la dinámica productiva de la ganadería y la agricultura, al igual que en la gran mayoría de las actividades primarias de casi toda el área Pilar-Pergamino. Solamente se dio una excepción a través de un tibio repunte de las hectáreas sembradas de maíz, tal como refleja el cuadro n° 3.

Por otra parte, el periodo de consolidación del proceso de industrialización sustitutivo de importaciones, encuentra en algunas de sus dimensiones territoriales el

inicio de actividades vinculadas a la producción textil en Pergamino, como al desarrollo de una dinámica industrial en el Partido de Pilar, basadas en subsectores como el de "alimentos y bebidas", y de un tejido pyme vinculado a la escala industrial metropolitana de Buenos Aires.

Especialmente en el área San Antonio de Areco-Pergamino, se suman un conjunto de condiciones, que como explica Giberti (2008), estuvieron vinculadas al menor requerimiento de trabajo derivado de la mecanización de las tareas agropecuarias, unido a la atracción que ejercía la mayor demanda en el comercio y justamente las industrias. Todo esto estuvo asociado naturalmente en un proceso multidimensional, dado por una disminución en la cantidad de personas ocupadas en las explotaciones agropecuarias, menor ocupación que fuera compensada por el desarrollo de industrias locales, tales como la fábrica de maquinaria agrícola Berini en Pergamino. En este municipio, la producción industrial aumentó un 180%, y se acentuó en importancia como distribuidor mayorista en el norte de la provincia de Buenos Aires, y como centro de servicios técnicos.

Desde una mirada más integral, y socio-urbana de este fenómeno, es bien ilustrativo el proceso que en pocas palabras detalla el mismo estudio de Horacio Giberti, comentando que "como resultado de los procesos comerciales se acentuó el comportamiento de muchos chacareros que utilizaban la residencia rural sólo como dormitorio. Además, no pocos chacareros trasladaron su residencia desde el campo a la ciudad. La ampliación y mejora de la red vial y la difusión del automotor facilitaron la comunicación de los agricultores con los centros urbanos y comenzó a borrarse la diferencia entre los modos de vida urbano y rural" (Giberti, 2008: 121).

Asociado directamente, o no, a la planificación de nuevas infraestructuras viales, encontramos una paralela expansión del parque automotor, que según cifras citadas por Alonso, evoluciona de una media de 30,8 habitantes por automotor en 1950, a una media de 10,5 en 1970; crecimiento que reforzara el rol del transporte automotor como el modo dominante respecto al movimiento y flujo de cargas y pasajeros. Este proceso claramente se va articulando y reproduciendo con las propias dinámicas urbanas locales, tales como las que desde una pequeña muestra territorial, vimos se sucedió en Pergamino. Y en relación al transporte ferroviario, nos encontramos en un ciclo en que la infraestructura de este modo no sufrirá fuertes modificaciones, pero que paulatinamente empezará a ingresar en un periodo que marcará una significativa regresión de la red, paralelamente a un contexto en donde la inversión se empezará a concentrar primordialmente en el sistema del transporte automotor.

3.4. El eje Pilar-Pergamino en el modelo de integración regional

En el marco del proceso de reorganización de la economía mundial que se empieza a dar en la década de 1970, el modelo territorial que se consolida en Argentina tendrá como pauta predominante la integración del mercado mundial a través del proceso de globalización, con ejes en la apertura y desregulación de la economía. Entramos en un período en donde se llevo a cabo la Reforma del Estado, y entre algunas de sus consecuencias, se privatizaron gran parte de los servicios públicos. Desde el punto de vista territorial, este proceso agudizó los desequilibrios heredados y la configuración espacial centralista e inequitativa, en la medida que las inversiones en infraestructura y equipamiento –pautadas por el mercado– se concentrarán en las regiones económicamente más competitivas, abandonando literalmente a las regiones consideradas económicamente "inviables" (Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública, 2008).

El escenario actual evidenciaría tendencias contradictorias que plantean nuevas amenazas y oportunidades, destacándose la configuración de nuevos corredores de desarrollo, expresión visible de la dinámica territorial que imprimen los intercambios del comercio regional, hecho que se verá consolidado a partir de los acuerdos del MERCOSUR. A la luz del PET, analizando el espacio geográfico a escala nacional, hoy encontramos una distribución geográfica desigual de las dinámicas económicas, en las cuales coexisten en el territorio por un lado un dinamismo económico concentrado en las áreas justamente más desarrollas del país, esto será en el centro-este, con máxima consolidación y diversificación económica en el eje La Plata-Rosario y en la subregión central Córdoba.

Junto a esta área geográfica, encontraríamos una segunda dinámica basada en una alta consolidación primaria con industrialización, y que se extiende en la región pampeana y en varias islas productivas a lo largo de país: oasis de riesgo, nodos agroindustriales, y áreas de explotación de recursos pesqueros o del subsuelo como energéticos o mineros. Y por último, el resto del territorio evidencia un mosaico productivo directamente asociado a la aptitud del recurso natural para la actividad primaria, con niveles de media o de baja consolidación.

En vinculación con la dinámica económica podemos hablar de la permanencia de un proceso de urbanización y asentamiento poblacional. Explorando acerca de la distribución geográfica de las áreas urbanas, y casi en paralelo a lo observado en el apartado anterior, existe una notable diversidad. Nos interesa destacar en este caso la alta concentración urbana sobre los ejes Rosario-La Plata y Buenos Aires-Córdoba, que se extiende, aunque con menor densidad y de forma tramada, a lo ancho de la

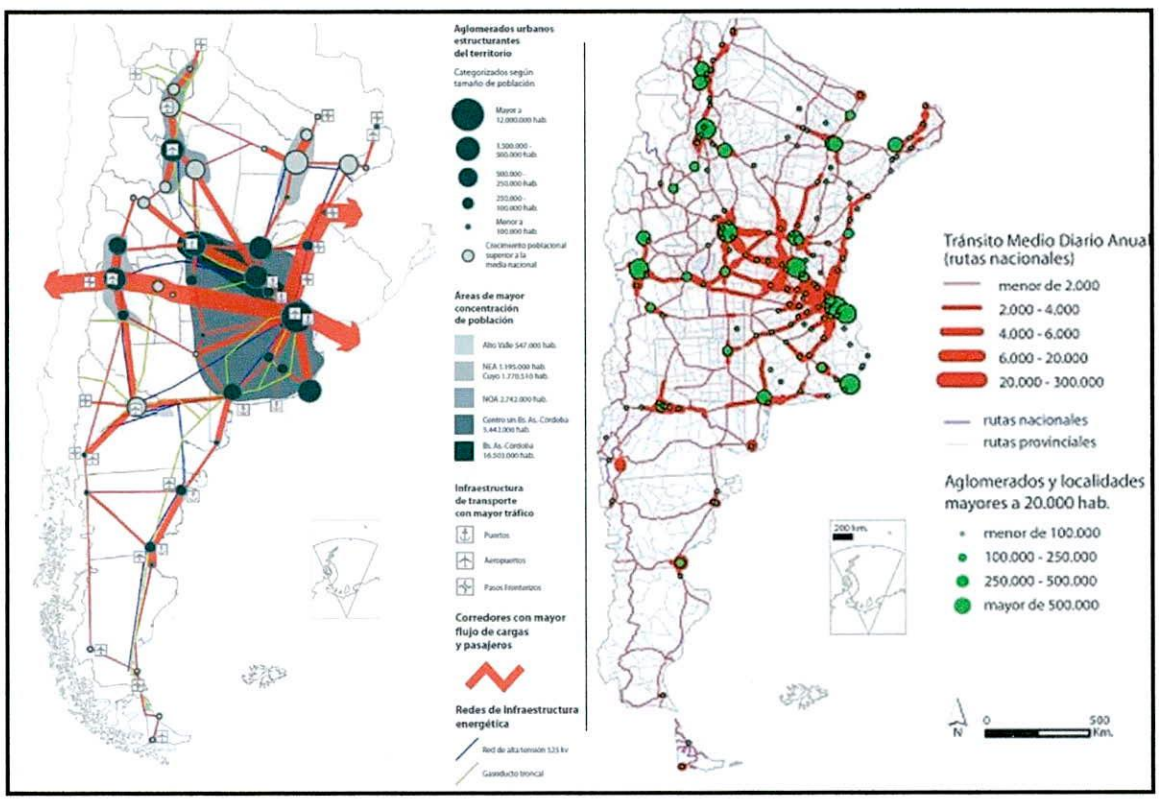
llanura pampeana, involucrando las provincias de Buenos Aires y gran parte de las provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos.

En este marco, si bien se observa en la actualidad que un buen número de ciudades medias argentinas aún reconoce un patrón de urbanización compacto, con límites bastante definidos; otro número significativo de ciudades medias y la totalidad de las grandes muestran el tipo de mutación que tiene lugar en la mayoría de los procesos urbanizadores contemporáneos. Esto es, un fenómeno que tiene diversas denominaciones –suburbanización, metropolización, ciudad dispersa, ciudad archipiélago, rururbanización, etc-, por el cual la ciudad central se expande asociándose en solución de continuidad con ciudades vecinas y la interfase urbano-rural es objeto de presiones múltiples. Los nuevos requerimientos de suelo de las actividades industriales y logísticas, las nuevas pautas de localización de actividades comerciales –centros de consumo en las periferias de las ciudades- la instalación en el mercado de tipologías residenciales suburbanas, todo ello asociado al aumento exponencial del uso del automotor y la expansión de las tecnologías de información, han modificado sustancialmente el patrón organizacional de las ciudades más dinámicas (Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública, 2008).

Y a su vez, en paralelo a la dinámica urbana y económica recientemente incorporada, hoy asistimos a un período en que el proceso de modernización de la infraestructura, especialmente en el área pampeana, adquiere gran importancia. En este sentido, durante los últimas décadas se dio un proceso en donde "el diseño, ejecución y gestión de las infraestructuras ha sido llevado a cabo por el sector privado, lo que, si bien conlleva un proceso importante de modernización en ciertos sectores, trae como consecuencia la profundización de la brecha entre regiones ricas y regiones pobres del territorio nacional. El factor común de este proceso fue la ejecución de redes o tramos de redes de infraestructura y servicios en las que la ecuación económica garantizara una tasa de retorno apetecible para el capital internacional. En este contexto el Estado se comportó como 'socio' del capital privado, implementando débiles mecanismos de fiscalización y control de las privatizaciones o concesiones y admitiendo que quedara fuera de escena el concepto de inversión como fomento al desarrollo, que se renovarán fundamentalmente las infraestructuras ligadas a los mercados de aglomeración y que quedaran en el abandono amplias regiones del territorio nacional consideradas "inviables" desde el punto de vista económico. La renuncia por parte del Estado a su rol como garante de la equidad distributiva de los recursos, se asocia al abandono de su rol como planificador de las infraestructuras que determinan la sustentabilidad futura del territorio. Los intereses sectoriales y las demandas coyunturales –en relación al transporte, la energía, el agua potable, las telecomunicaciones, etc.- determinaron las trazas y las prioridades de inversión,

desestimando su efecto recíproco y su impacto sobre todas las dimensiones del desarrollo del territorio. (Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública, 2008).

Mapa N° 13: Representación del modelo territorial nacional, tránsito medio diario anual (TMDA) y localización de aglomerados y localidades mayores a 20.000 hab, en Argentina.



Fuente: Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2008)

A partir de la integración de estas dimensiones parciales acerca de la dinámica económica e interrelación de los patrones de instalación de los asentamientos humanos en el territorio y los niveles de conectividad entre las localidades que estos configuran cabría observar su ilustración en el mapa n° 13. Esta nos permite dar cuenta desde una representación significativa cómo los flujos del transporte y las condiciones de circulación son una expresión concurrente de la dinámica diferencial del territorio. En este marco, resulta oportuno avanzar y aproximarnos más de lleno al estudio de algunos rasgos intrínsecos de esta dinámica en el eje Pilar-Pergamino.

3.4.1. Aproximación a la conformación actual del sistema urbano-regional del eje Pilar-Pergamino

Intentando realizar una aproximación a la estructura espacial del eje Pilar-Pergamino, en una escala de significación mayor de análisis, podemos identificar la presencia de un modelo productivo interno con disparidades regionales muy marcadas e históricamente afianzadas; y donde cobra un papel fundamental el rol de la infraestructura dentro del proceso de desarrollo económico y la importancia de la distribución territorial de la misma.

Previamente, vale incluir en el análisis una pequeña aproximación al eje en cuestión, desde las condiciones físicas del mismo. Según la clasificación del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA-) el eje Pilar-Pergamino está inserto en la pampa ondulada, caracterizándose por ser el área con mayor actividad agrícola de la Provincia de Buenos Aires, comprendiendo también el sur de Santa Fe y el sudeste de Córdoba y noreste de La Pampa. El relieve es ondulado y se encuentra bien drenado por cursos de agua superficial bien definidos, por lo que los suelos predominantes poseen alta capacidad de almacenamiento hídrico. Las pendientes no llegan al 2%, lo que produce una susceptibilidad a la erosión hídrica, de ligera a moderada. Solo en algunas áreas puntuales se presentaría como severa, pero éstas se encuentran fuera de los municipios que atraviesa el eje Pilar-Pergamino. Con respecto al clima, se lo considera como muy favorable, ya que desde las condiciones agropecuarias, permite el doble cultivo en la mayor parte de esta región natural.

Contextualizando el eje Pilar-Pergamino desde una escala regional, el área pampeana es la más densamente poblada del país, presentando los niveles de conectividad mejores, y contiene a las áreas metropolitanas y a un amplio universo de ciudades medias que conforman un tejido mallado a partir de los vínculos que ofrecen las redes de infraestructura y las actividades socioeconómicas que se desarrollan en cada una de ellas. En lo que respecta a la distribución geográfica de la dinámica económica, encontramos áreas que poseen una base económica muy desarrollada dada por una industrialización diversificada, con áreas que presentan un alto desarrollo en su producción primaria y un alto valor agregado a sus productos.

A través del análisis de la dinámica de los principales flujos de transporte, se observaría que si bien Buenos Aires y el frente portuario metropolitano siguen manteniendo su preponderancia como nodo de confluencia, se suele situar esta importancia en el marco escalar del corredor bioceánico central, a partir de una

concentración de flujos en este corredor, muchos de los cuáles podrían explicarse a partir de un mayor intercambio comercial[9].

En este marco regional, situamos el contexto de inserción geográfica del eje Pilar-Pergamino. Pero a su vez, esta dinámica de los flujos este-oeste, no le restaría importancia a cierta articulación con los flujos desde el norte principalmente y desde el sur, que se presentan como convergentes en nodos claves de la región central del territorio nacional. Esto se podría pensar por la articulación con los corredores viales que vinculan el área central del país con el litoral, a través de la RN 14; con el NOA, a través de la RN 9; y con la Patagonia a través de la disposición transversal a los corredores que justamente se enlazan con el área central del país, como son la RN 3 y RN 40.

Si bien el análisis especifico de los procesos territoriales desde la consolidación este periodo hacia los inicios y desarrollo de la primera década del siglo XXI, es la tarea central del próximo capítulo de nuestra investigación, hay algunas tendencias concretas que vale la vena adelantar en esta instancia del trabajo. En vinculación a las características formuladas de este modelo denominado de integración regional, vale la pena identificar las relaciones de contexto en el ámbito demográfico, productivo y en lo que respecta a infraestructura (este último ítem lo desarrollaremos en un apartado específico).

En lo que respecta a las condiciones demográficas, al examinar los datos de los últimos censos, se empieza a ver cierta estabilidad de entre un 5 y 13% en el crecimiento demográfico del área San Antonio de Areco-Pergamino, también con una predominancia muy marcada de población urbana por sobre la rural. También se destaca que en todos los municipios de esta área hay una pérdida sostenida de población rural, salvo en el caso de Pergamino, en donde hay crecimiento constante de la población rural, que podría explicarse por una dinámica moderada de algunas actividades primarias que se articularán con las aglomeraciones rurales dispersas al interior del municipio, tales como Acevedo, Fontezuela, etc.

Una de las "novedades" en nuestra área de estudio, estará relacionada parcialmente con lo que sucede en los Partidos de Pilar, y en una menor medida en Exaltación de la Cruz. En el primer municipio mencionado encontramos un crecimiento de 77% (1970-1980), 70% (1980-1990) y 62% (1990-2001) en los últimos tres periodos intercensales de población efectuados a escala nacional, lo que

[9] Según el PET supone asimismo una serie de conflictos de congestión, producto de la saturación de las redes de infraestructura, lo cual sugiere no solo la necesidad de adecuarlos, sino la oportunidad de potenciar corredores alternativos.

estimula de cara al próximo capítulo, a rastrear algunas particularidades de este proceso de expansión urbana a nivel poblacional.

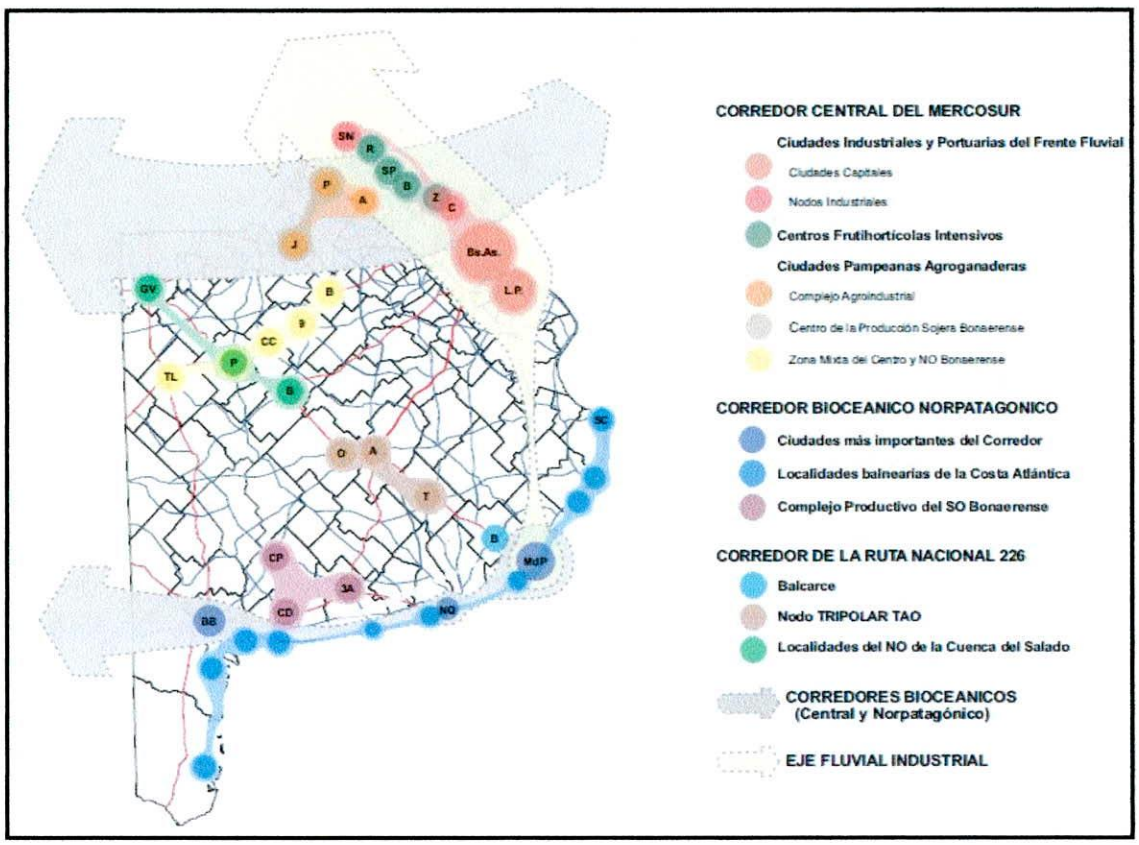
Estas tendencias demográficas tienen una manifestación concreta y propia en el territorio en lo que respecta a las principales ciudades que integran el eje Pilar-Pergamino. Si bien en Pilar y Exaltación de la Cruz probablemente encontremos fenómenos vinculados a una dinámica metropolitana difusa de Buenos Aires, y en donde habrá un protagonismo de nuevos formatos residenciales en la expansión urbana; no sorprendería encontrar que tal cual fuera formulado anteriormente, en ciudades como San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Arrecifes y Pergamino pudiera identificarse fenómenos incipientes de presión y continuidad urbana sobre el medio rural.

En cuanto a las condiciones económicas, y en función de los tres tipos de dinamismo económico que hemos visto se reconocían hoy en el territorio nacional, en el eje Pilar-Pergamino encontraremos seguramente fenómenos que disten de ser relativamente homogéneos. Por la propia conformación territorial del área Pilar-Pergamino, muy probablemente deberemos hablar de áreas de desarrollo económico diferenciales, que encontraran en el área Pilar una inserción ligada a la dinámica económica del eje La Plata-Rosario, a pesar que no se localiza sobre el frente fluvial. Mientras que en el resto del eje nos aproximaremos al análisis de áreas de alta consolidación primaria con fenómenos incipientes de industrialización, junto con su rol de nodos agroindustriales (Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública, 2008).

En esta lógica, el modelo actual de territorio de la provincia de Buenos Aires, plantea la existencia de un sistema de centros al interior del espacio geográfico provincial, que se estructura integralmente con la RMBA, en los siguientes tres subsistemas: 1) Las ciudades con posición privilegiada en el corredor central del MERCOSUR; 2) Las ciudades del litoral bonaerense, con posición en el corredor bioceánico patagónico; 3) Las ciudades del corredor de transporte de la Ruta Nacional 226.

El eje de circulación Pilar-Pergamino, englobaría a un conjunto de ciudades con posición privilegiada en el corredor central del MERCOSUR, favorecidas por su posición geográfica, y ligada a la principal ruta de intercambios regionales (mapa n° 14). A su vez, dentro de este grupo se encuentran las ciudades del frente fluvial, y las ciudades de la pampa agroaganadera.

Mapa N° 14: Red de ciudades bonaerenses



Fuente: Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2008)

Con respecto a las primeras, están conformadas por un conjunto de concentraciones urbanas con funciones portuarias, industriales y de servicios, y espacios intersticiales de actividades agropecuarias intensivas; y cuyo desarrollo tiende a configurar un aglomerado continuo que presenta el más alto grado de dotación de infraestructuras, diversificación económica y concentración demográfica del país. A su vez, dentro del mismo se distinguen por su especialización ciudades industriales y portuarias (San Nicolás, Zárate y Campana); centros frutihortícolas intensivos (San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Baradero y Zárate) y las ciudades capitales, Buenos Aires y La Plata, que con sus respectivas áreas metropolitanas configuran una conurbación que ha sido objeto de profundas transformaciones espaciales y socioeconómicas enmarcadas en el proceso de globalización. Justamente en esta dinámica metropolitana de Buenos Aires se insertarían los fenómenos industriales sobre los que habrá que explorar en el Partido de Pilar, en función de sus rasgos territoriales propios.

El otro grupo que selecciona el PET son las ciudades de la pampa agroganadera: Pergamino, Junín y Arrecifes, caracterizadas por el desarrollo de un importante complejo agroindustrial basado en la incorporación de nuevas tecnologías.

En cuanto al producto generado por los sectores primarios de la economía, desde mediados de la década del 1970, entramos en un novedoso proceso que valoriza económicamente el desarrollo del cultivo de soja. Horacio Giberti (2008) denomina a este periodo como "el predominio de la soja". En el caso particular de Pergamino, asume un rol muy importante como centro proveedor de servicios regionales, para el sostenimiento de la expansión de este cultivo, a partir de algunos encadenamientos productivos y de desarrollo de I+D.

Asociado a esta dinámica vinculada al cultivo de la soja, y en un contexto de transformaciones globales, emergen una serie de actores económicos, tales como las empresas transnacionales, que se instalan en el territorio a partir de la demanda de oleaginosas y de sus subproductos como la elaboración de aceites. En función de las características de estos complejos agroalimentarios, en el área San Antonio de Areco-Pergamino, no sorprenderá la presencia de algunos actores que cobran importancia desde la circulación del producto agropecuario, como por ejemplo los contratistas, los grandes acopiadores, o mismo actores que cobran cierto protagonismo como unidades económicas u organizaciones vinculadas al transporte.

3.4.2. Conformación actual del sistema de circulación en el eje Pilar-Pergamino

Poniendo la mirada en las dimensiones institucionales vinculadas al transporte, en el caso exclusivo de la Argentina, tal como lo apunta Barbero (2000), encontramos durante la década del noventa, la llegada de una serie de transformaciones en el sector transporte, con diversas facetas en sus distintos subsectores, y en donde se destacan una variedad de los diseños e instrumentos adoptados. Desde el marco normativo e institucional se darán ciertos cambios y transformaciones que se sucederán en forma simultánea, y cuyos efectos han sido y son relevantes para pensar el sistema de transporte en la actualidad. Algunos criterios y procedimientos de incumbencia que tendrán un impacto normativo en la gestión de la infraestructura del eje Pilar-Pergamino, tendrán que ver con la puesta en funcionamiento de:

• Concesiones con peaje al sector privado, con compromisos de rehabilitación (parte de la red vial) y de ampliación de capacidad (accesos viales metropolitanos).

• Concesiones de servicios, en algunos casos con subsidios, como ha sido el caso de los ferrocarriles metropolitanos y el dragado de vías navegables, y en otros con compromisos de inversión de pago de canon (como los ferrocarriles de carga).

• Descentralización de redes y servicios, transfiriéndoles de la Nación a las Provincias, como en el caso de numerosos puertos o parte de la red vial y ferroviaria.

• Desregulación de servicios y mayor apertura a la competencia, como en el caso los servicios de ómnibus de larga distancia o el transporte aéreo de cabotaje.

• Transferencias de equipos e instalaciones, y concesionamiento de servicios, a organizaciones de trabajadores, como ha sido el Ferrocarril General Belgrano.

Como podemos deducir, estos cambios estarán intrínsecamente ligados a la reformulación del rol del Estado en la gestión del transporte, como uno de los tantos sectores que modificaran integralmente a partir de la década de 1990 sus estructuras normativas, el carácter del servicio y la gestión de sus activos.

En relación con la red ferroviaria, los servicios de pasajeros fueron suprimidos y la red de cargas concesionada. En lo que respecta a los servicios de cargas, los ramales del Ferrocarril General Mitre, donde se encuentra la traza Capilla del Señor-Vagues-Pergamino, continuando hacia Cañada de Gómez, fueron adjudicados a principios de la década del noventa a Nuevo Central Argentino S.A.[10]. En el mapa n°15 se puede observar el despliegue territorial de la red de este operador.

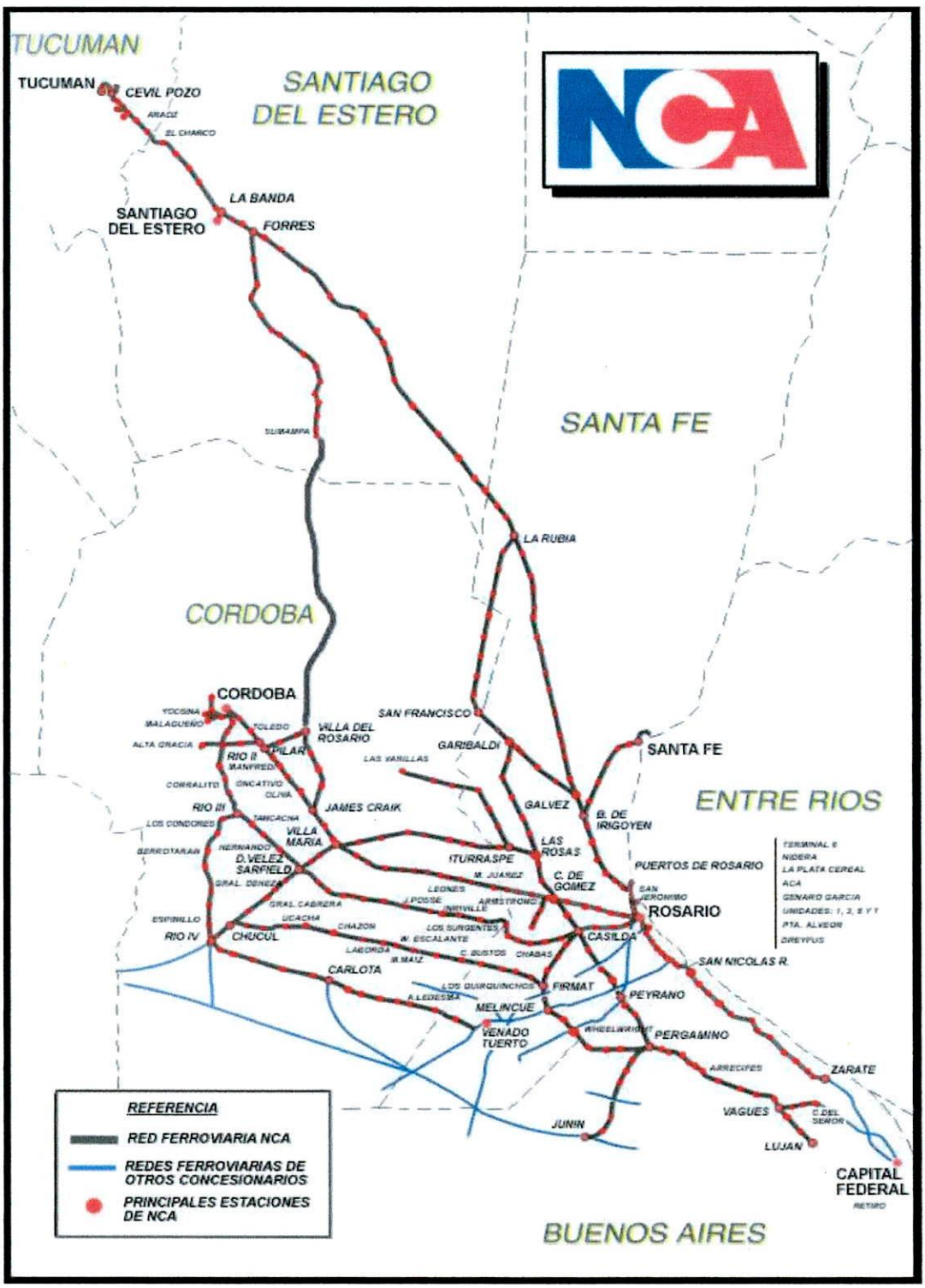
Con respecto a los servicios de pasajeros operados en este segmento de la red, los últimos viajes comerciales operados a través de la vía que vinculaba Retiro con Pergamino, continuando la prestación del servicio en Venado Tuerto, finalizaron en 1991[11].

---

[10] Consorcio integrado mayormente por la Aceitera General Deheza, junto con Román Marítima, Banco Francés, Asociación de Cooperativas Argentinas C.L. Asociación de Cooperativas Argentinas C.L., Montana Raillink, Anacostia and Pacific, RBC Asociates.

[11] Estos últimos viajes se hicieron alternando los equipos basados en los coches motor Fiat y Ganz. En el material anexo n° 2, vemos una foto de estos equipos tomados en la Estación Pergamino en 1986, junto al esquema de los últimos viajes realizados hasta el cierre (parcial) del servicio de pasajeros en 1991, en el marco de la administración encabezada por C. Menem en el Poder Ejecutivo Nacional.

Mapa N° 15: Red de Nuevo Central Argentino S.A.



Fuente: Nuevo Central Argentino S.A.

En relación al funcionamiento del Ferrocarril Belgrano, en sus servicios de cargas (sobre la red construida por la Compañía General Buenos Aires), tuvo tránsito ferroviario esporádico de cargas desde Pergamino hacia Fortín Acha, debido a que en 1993, una inundación vio afectado un tramo de vías entre Vedia y Fortín Acha, lo que impidió la circulación de trenes. En términos del tránsito de pasajeros, los últimos servicios que circularon sobre esta traza datan de fines de la década del setenta, momento en que finalmente fueron desafectados en el marco de la profundización de la regresión de la red ferroviaria nacional.

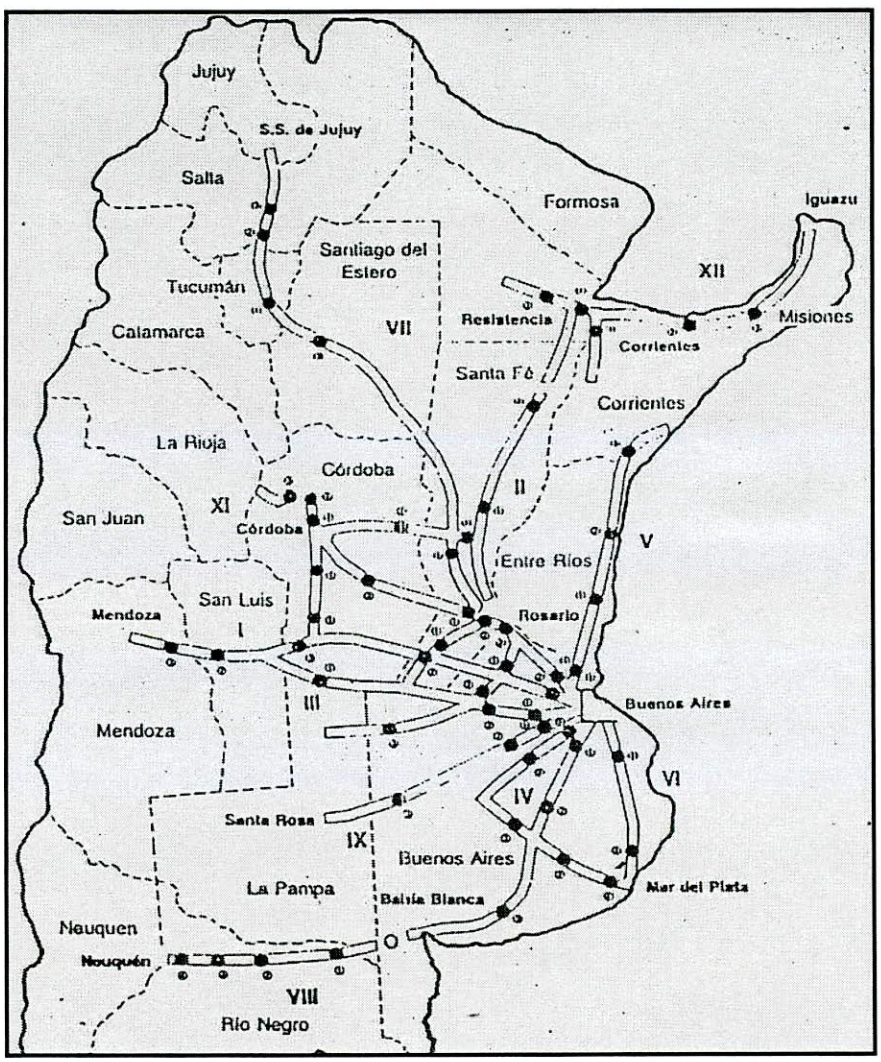
Ante el cierre de los servicios a través del transporte ferroviario en el eje interurbano Pilar-Pergamino, son las empresas de transporte automotor interurbano, las que van a adquirir el monopolio modal de los servicios de pasajeros. Aquí la RN 8 será la infraestructura de soporte principal de los flujos que vinculan a la Ciudad de Buenos Aires con San Antonio de Areco-Capitán Sarmiento-Arrecifes-Pergamino, mismos que hoy son explotados principalmente por las empresas Nueva Chevallier S.A., Pullman General Belgrano, San Juan S.A., Sierras Cordobesas S.R.L., Expreso del Oeste y TUS.

Siguiendo cierta lógica normativa que se dio para con la gestión del transporte ferroviario, en septiembre de 1990, mediante el Decreto N° 2.039 se otorgaron a los concesionarios 9.000 kilómetros de rutas nacionales pavimentadas, para su mantenimiento, mejoras y operación. Según Rima (1997), las concesiones viales se efectuaron en el marco de una lógica económica en donde la red vial debía ser receptora de importantes montos de inversión para su mejoramiento y éstos debían provenir de los mismos usuarios del sistema, en un intento de eliminar los subsidios existentes hasta entonces. En esta lógica, las fuentes de financiamiento fueron las tarifas de peaje, las que no debían exceder los beneficios recibidos por los usuarios ni tampoco conducir a una utilidad superior a la razonable por parte de los concesionarios. Por su parte, el Estado controlaría mediante un organismo creado ad-hoc, el cumplimiento de los contratos, siendo esta la base sustancial del esquema. Prosiguiendo con el análisis de Juan Carlos Rima, la red concesionada conforma un 30% de las rutas nacionales pavimentadas y conectan las principales áreas urbanas y rurales del país, así como la mayor parte de los puertos y puentes internacionales.

En el mapa n° 16 se visualizan cómo quedaron asignados los diferentes ejes viales. Particularmente nos interesa destacar lo sucedido con el corredor 4, el cual se despliega a lo largo de la RN 8, desde Pilar hasta Villa Mercedes. Este eje, junto al corredor 3 (que se inicia en la RN 7 desde el kilómetro 489 en Laboulaye, en Córdoba, pasando por San Luis, y hasta Mendoza) y el de la ruta 193 (desde Zarate hasta Solís)

fue asignado a la empresa Caminos del Oeste, del grupo Techint, por un plazo de trece años, que no renovaron, y que marcaron la salida concertada y definitiva de este grupo económico del negocio de las concesiones viales.

Mapa N° 16: Red vial concesionada. Argentina. 1991



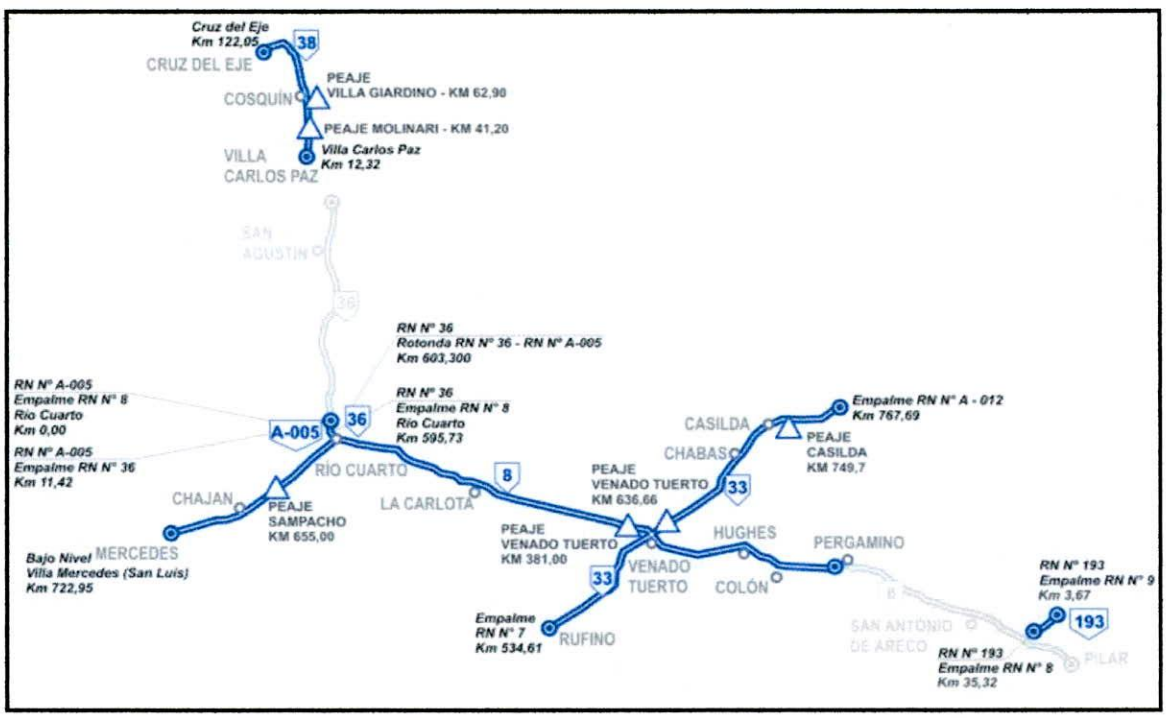
Fuente: Alonso, Luis (1992)

3.4.3. El surgimiento del proyecto "Autopista Pilar-Pergamino"

Ante la salida y expiración del contrato de Caminos del Oeste de la administración del corredor de transporte carretero entre Pilar y Pergamino, y la renegociación de los contratos de los corredores viales 1, 2, 3, 4, 5 y 6; el Gobierno

Nacional en octubre del 2003 y a través del Decreto 1007/2003 le otorgó la concesión por peaje para la "construcción, mejoras, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación" del corredor vial n° 4 (y bajo el régimen de las Leyes 17.520 y 23.696) a Caminos de América S.A., unidad empresaria de la Corporación América S.A., integrando una UTE -unión transitoria de empresas- con la constructora Helport S.A. y Podesta Construcciones. Este corredor vial quedo integrado por segmentos de las RN 8, 36. 38, 193 y A-005, conjunto de infraestructuras viales que se pueden observar en el mapa n° 17.

Mapa N° 17: Corredor vial n° 4, adjudicado a *Caminos de América S.A.*



Fuente: OCCOVI

Tras dos años de explotación del servicio, y retomando estas cuestiones que planteaba Barbero (2000) de la emergencia de una variedad en el diseño de instrumentos legales en la gestión de la infraestructura de transporte en los últimos 20 años, el año 2005 no es un año más en la posibilidad de proyectar una autopista entre Pilar y Pergamino.

La propuesta de transformar la RN 8 en autopista en el tramo Pilar-Pergamino, se enmarca en el Decreto 966 en el 2005, en cual el Gobierno Nacional aprobó el

"Régimen Nacional de Iniciativa Privada"[12]. La originalidad de este tipo de iniciativas radica en la implementación de un mecanismo nuevo en su aplicación en la Argentina, que consiste en los siguientes pasos:

1) El actor privado le propone la obra al Estado Nacional. En el caso de la "Autopista Pilar-Pergamino" fueron la Corporación América y la constructora Helport, quienes en octubre de 2005 formalizaron la iniciativa, resultando el primer proyecto en este marco normativo.

2) El Estado la evalúa, la declara de interés público y empiezan los plazos para la elaboración de los pliegos licitatorios y convocatoria de oferentes. En el caso de la "Autopista Pilar-Pergamino", fue en marzo de 2006 cuando el Presidente de la Nación Néstor Kirchner firma la declaración, quedando el Ministerio de Planificación a cargo del proceso licitatorio, a partir de una Comisión de Adjudicación integrada por profesionales del OCCOVI, de la Dirección Nacional de Vialidad y del Ministerio de Economía.

En este marco de actuación, en septiembre de 2006 se realiza la apertura de ofertas y sobres en el OCCOVI, quedando tres grupos empresarios como oferentes para la realización de este proyecto de transporte:

- CORPORACION AMERICA S.A. – HELPORT S.A. (UTE);

- BENITO ROGGIO E HIJOS S.A., ESUCO S.A., JOSE CHEDIACK S.A.I.C.A. y JCR S.A. (UTE)

- CCI CONSTRUCCIONES S. A. – PETERSEN THIELE Y CRUZ S. A. DE CONSTRUCCIONES Y MANDATOS (UTE)

3) La adjudicación de la obra se realiza al oferente que propone la menor tarifa para el cobro de peaje. Si la mejor oferta aventaja por hasta un 5% la oferta del autor de la iniciativa, éste resulta adjudicatario de la obra. En cambio, si la mejor oferta está entre un 5% y 20% por debajo de la del iniciador, éste tiene la posibilidad de mejorar su propuesta, ya que desde las condiciones normativas se revaloriza su condición de iniciador. Y si por el contrario, la mejor oferta aventaja por más de un 20% a la de iniciador, este último no tiene posibilidades de ser el adjudicatario final de la obra.

[12] Institucionalizado al momento del lanzamiento de proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino" en el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) –organismo descentralizado actuante en el ámbito de la Secretaria de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, y que está orientado a estimular al sector privado a participar y planificar proyectos de infraestructura, sean de obras públicas, concesión de obras públicas, servicios públicos, licencias, y/o cualquier otra modalidad.

Finalmente, y bajo estas condiciones, el resultado final fue que la Corporación América-Helport se adjudicó el 10 de octubre de 2006 la licitación pública nacional para la construcción, mantenimiento y explotación en concesión de la autopista que unirá las ciudades de Pilar con Pergamino, debido a que las propuestas económicas resultaron de la siguiente manera:

- La UTE compuesta por "BENITO ROGGIO E HIJOS S.A. - ESUCO S.A. - JCR S.A. JOSÉ CHEDIACK SAIACA" ofertó una tarifa de peaje de 11,7364 pesos;

- La UTE formada por "CORPORACIÓN AMÉRICA-HELPORT" propuso 11,7340 pesos;

- La UTE integrada por "CCI CONSTRUCCIONES S.A., PETERSEN THIELE Y CRUZ S.A." ofertó 11,6192 pesos.

Si bien la tarifa más económica propuesta para el repago de la obra a través del flujo de tránsito fue la de la UTE compuesta por ""CCI Construcciones S.A., Petersen Thiele y Cruz S.A.", las ventajas financieras establecidas a través del "Régimen de Iniciativa Privada" le concedieron la adjudicación de la obra al iniciador. Por lo tanto, el Artículo 2 del Decreto 1865/06 estableció el otorgamiento de la concesión a la empresa CORPORACION AMERICA SOCIEDAD ANONIMA – HELPORT SOCIEDAD ANONIMA (UNION TRANSITORIA DE EMPRESAS), en su oferta de tarifa de PESOS ONCE CON SIETE MIL TRESCIENTOS CUARENTA DIEZMILESIMOS ($ 11,7340), por existir una diferencia de MENOS CERO COMA NUEVE MIL OCHOCIENTOS OCHENTA POR CIENTO (- 0,9880%) respecto de la oferta más baja cotizada, conforme lo previsto por el Artículo 8º del Anexo I del Decreto Nº 966 de fecha 16 de agosto de 2005.

Este proceso novedoso en la ejecución de infraestructura, a través del Régimen de Iniciativa Privada, abre la posibilidad de una valorización territorial selectiva por parte de los actores privados. Estos verían una posibilidad interesante de plasmar ciertos proyectos e iniciativas, en segmentos rentables del espacio; y de alguna forma en consonancia con una menor participación del Estado Nacional en la planificación del transporte. Y a su vez, el surgimiento del "Régimen de Iniciativa Privada" se desglosa como una opción avanzada de la Ley de Reforma del Estado sancionada el 17 de agosto de 1989, en donde se otorga la concesión a manos privadas de gran parte de las rutas nacionales, luego de una severa crisis política del rol del Estado, asociada al desfinanciamiento de los organismos técnicos del Estado, que determinó el rápido deterioro de buena parte de las rutas nacionales y de la infraestructura técnica de transporte en general.

A modo de resumen, vale la pena recapitular el estado existente y articulación de la infraestructura de transporte existente en el eje Pilar-Pergamino. Como vinculación principal de circulación encontramos la RN 8, siendo ésta la carretera que articularia el tramo vial Pilar-Pergamino. Previamente tiene su kilómetro inicial en la Ciudad de Buenos Aires, continua a través del Acceso Norte ramal Pilar, bajo el formato técnico de autopista hasta el Parque Industrial Pilar. Posteriormente encontramos una traza que dispone de un carril de ida hacia el este, y otro carril de retorno hacia el oeste, hasta el kilómetro final, en Villa Mercedes (San Luis). A escala regional, hoy la RN 8 se presenta como uno de los ejes radiales que ha adquirido una gran importancia, por su convergencia a la Ciudad de Buenos Aires, al igual que la RN 9, la RN 7, la RN 5, la RN 3 y la RP 2. A diferencia de la RN 9, que se presenta bajo el formato técnico de autopista más allá de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), la RN 8 podría pensarse en una situación de competencia en la atracción de ciertos flujos con la RN 7 en ciertos segmentos parciales hasta la RP 6, relacionados con la accesibilidad a la RMBA.

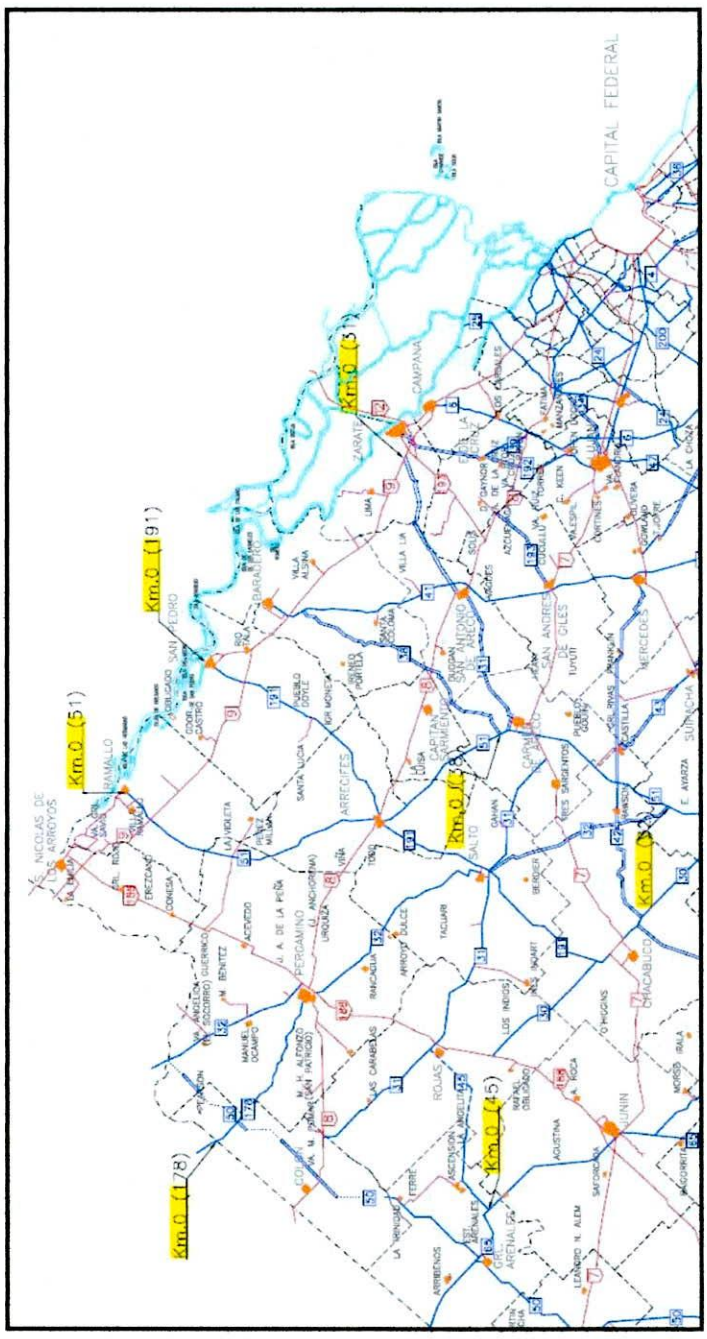
A nivel institucional, dado el proceso de concesiones viales en la década de 1990, podríamos hablar de la RN 8, como parte de un corredor vial, junto a otras líneas carreteras, cuya explotación hoy gerencia Caminos de América S.A. Hablaremos del eje Pilar-Pergamino como segmento parcial de este corredor vial, que a nivel institucional adquiere entidad en función de los esquemas de concesión de infraestructura vial que se llevaron a cabo desde la Ley de Reforma del Estado.

Tomando como indicador de referencia el TMDA (ver cuadro n° 4) hoy encontramos que la RN 8 presenta importantes niveles de tránsito en los tramos más cercanos a la Ciudad de Buenos Aires, que van teniendo un menor volumen a medida que nos alejamos progresivamente del Acceso Norte ramal Pilar. A partir del municipio de Exaltación de la Cruz, hoy la RN 8 estaría presentando un flujo de base caracterizados por cierta homogeneidad en su volumen, de entre 4.000 y 7.000 vehículos, hasta los tramos posteriores a la ciudad de Pergamino.

Al analizar el eje Pilar-Pergamino, cobra singular importancia considerar las vinculaciones transversales que podemos observar genéricamente en el mapa n° 18, y que hoy nos permiten hablar a nivel territorial de un sistema de circulación parcial en torno a la RN 8. En todas las ciudades cabeceras del eje Pilar-Pergamino, encontramos trazas que cruzan la RN 8, y por las que los niveles de transito presentan volúmenes sumamente importantes, por ejemplo en la RP 6, que define el límite entre el Partido de Pilar y Exaltación de la Cruz; o la RP 32, que articula Pergamino con la Región Metropolitana de Rosario (RMR). Mientras que en los cruces transversales dados en la RP 41 (en San Antonio de Areco), la RP 51 (en Capitán Sarmiento y Arrecifes) y en la

RN 188 y RP 178 (en Pergamino), encontramos volúmenes promedios de tránsito que presentarían un nivel de intensidad menor en la circulación vial.

Mapa N° 18: Ubicación de la RN 8 y carreteras transversales en el tramo Pilar-Pergamino.



Fuente: Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires

Al analizar la estructura de la red guiada, por un lado vimos una serie de ramales con cobertura en los Partidos de Pilar y Exaltación de la Cruz, que se articularían con una serie de viajes pendulares y funcionales a las actividades metropolitanas de Buenos Aires. Se trata del ramal diesel que opera Trenes de Buenos Aires (TBA), entre Victoria (Partido de Tigre) y Capilla del Señor (Exaltación de la Cruz), alimentando el servicio eléctrico que presta la misma empresa entre Retiro-Tigre. A su vez, las líneas "Retiro-Villa Rosa" y "Retiro-Pilar" tienen área de cobertura en el Partido de Pilar.

Por fuera del sistema metropolitano de transporte de Buenos Aires, en la continuación de la traza del servicio que hoy llega hasta Capilla del Señor, la disposición de la infraestructura ferroviaria se caracteriza por arribar hasta Vagues (Partido de San Antonio de Areco), continuando en sentido noroeste hacia la aglomeración San Antonio de Areco, para posteriormente continuar en forma paralela a la RN 8 hasta Pergamino, desde donde prosigue hacia Cañada de Gómez, como ramal parcial de la interesante cobertura de la red del ex Ferrocarril General Mitre. Y por último, posicionándonos en Pergamino, encontramos el paso transversal en sentido sur-norte del ramal G del Ferrocarril General Belgrano, vinculando a Pergamino en sentido noroeste con Rosario; y en sentido sur con un gran número de ciudades de la Provincia de Buenos Aires, tales como General Villegas, 9 de Julio, etc., y pudiendo disponer de los accesos al sur de la Ciudad de Buenos Aires, como a la ciudad de La Plata, pero que actualmente no están siendo operados comercialmente.

4

Dinámica territorial del eje Pilar-Pergamino, en los inicios del siglo XXI

Durante los primeros dos capítulos del presente trabajo hemos intentado incorporar algunos elementos teórico-prácticos para pensar los sistemas de transporte desde una perspectiva geográfica que ponga de manifiesto la dimensión de los mismos en una escala de análisis de mayor alcance, en función de la reproducción de los procesos territoriales con los que el transporte interactúa. Posteriormente, hemos intentando poner en práctica esta concepción, de una forma sintética y a partir de un análisis en perspectiva histórica, identificando la génesis de los sistemas de transporte y su articulación territorial con el eje Pilar-Pergamino. A continuación, el objetivo consistirá entonces en avanzar más directamente hacia el análisis específico de este eje territorial, desde un recorte temporal que recupere con mayor detenimiento algunos fenómenos territoriales en curso.

4.1. Caracterización general del eje Pilar-Pergamino

En base a la desagregación municipal del Producto Bruto Geográfico (PBG) realizada por la Subsecretaría de Hacienda, Provincia de Buenos Aires (2007), presentada en el cuadro n° 6, podemos aproximarnos a algunas características que podrían darnos una primera pauta de la estructura económica actual, como primera aproximación de análisis a los procesos territoriales en curso a lo largo del eje Pilar-Pergamino.

Analizando comparativamente las actividades de los Partidos que componen el área Pilar-Pergamino, una de las primeras observaciones que merecen realizarse es que en los municipios donde mayor actividad se genera es en los que mayor población urbana y total presentan: Pilar y Pergamino. En este sentido, Pilar es el Partido que mayor contribución genera para con el producto total de la Provincia de Buenos Aires,

con una participación relativa del 2,67%, siguiéndole en esta misma línea y de mayor a menor, los Partidos de Pergamino (0,92%), Arrecifes (0,24%), San Antonio de Areco (0,22%), Exaltación de la Cruz (0,18%) y Capitán Sarmiento (0,12%).

Con respecto a la comparación del producto generado y la dinámica demográfica en el conjunto del eje, vemos que el tamaño del producto generado por municipio, coincide de mayor a menor con la población de los respectivos municipios, salvo en el caso de Exaltación de la Cruz y San Antonio de Areco, que invierten sus posiciones. Encontramos algunos fenómenos que se destacan al asemejar proporcionalmente el producto generado de mayor a menor por los municipios del eje Pilar-Pergamino, con el "comercio al por mayor, al por menor y reparaciones", lo que revela en este caso y en esta rama puntual de actividad, un paralelismo lógica con los respectivos tamaños de población urbana de los municipios involucrados.

Avanzando en el estudio dos de los sectores de la actividad económica más importantes que desglosa el PBG, "Agricultura, ganadería, caza y silvicultura", e "Industria manufacturera", se desprenden algunas hipótesis de especial interés. Por ejemplo, en los Partidos de Pilar y Exaltación de la Cruz, se puede ver que la industria manufacturera es el sector de mayor peso relativo en el PBG. Considerando que en los procesos de urbanización, la industria manufacturera suele ser adquirir un mayor protagonismo, por el tipo de actividad y usos de suelo asociados podría pensarse en la existencia de una lógica en estos dos municipios, que la distingue de los demás. En el caso del Partido de Pilar, el 60% de la estructura de su producto responde a la industria manufacturera, lo que da una pauta muy marcada del perfil económico de este municipio.

Analizando el producto generado por la industria manufacturera en el área San Antonio de Areco-Pergamino, podemos advertir que solo en Pergamino es más del doble el producto generado por esta actividad. De todas formas, el protagonismo de la actividad industrial en este municipio dista de ser parecida a la del producto secundario generado en Pilar.

Independientemente de la comparación con el caso de la industria en Pilar, en el hecho de que en Pergamino, el notorio producto (en valores absolutos) generado por la industria ocupe el cuarto lugar en su estructura económica, podría estar explicado desde la clara importancia de la dinámica de las actividades agropecuarias en este municipio, con efectos derivados en la economía local, como en el subsector "transporte, almacenamiento y comunicaciones", "servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler", etc. Esto se vería asociado también al propio proceso de consolidación urbana que en perspectiva histórica vimos que presentó un importante

desarrollo desde los modelos de ocupación territorial en Argentina, reflejado en el tamaño poblacional, y el volumen de sus actividades terciarias.

En relación al sector de las "agricultura, ganadería, caza y silvicultura", resulta muy notorio cómo tiene en la estructura del producto generado en San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento y Arrecifes un protagonismo muy importante, con casi el 40%. Esto alimenta la opción de tener presente a la hora de analizar ciertos aspectos de los procesos territoriales en curso, diferentes subsectores geográficos y lógicas dadas por las diferentes actividades principales al interior del eje Pilar-Pergamino.

Extrayendo algunas cuestiones centrales que se destacan en el análisis del PBG, y se articulan como referencia para el posterior análisis, interesa destacar entonces la importancia del producto generado por la industria manufacturera en los nodos Pilar y Pergamino; junto con el peso y la significancia de las actividades agropecuarias dadas en el área San Antonio de Areco-Pergamino. Y como último punto, vale dejar planteada la idea de que la dinámica de estas actividades podrían estar articuladas, o no, con la presencia y demanda de uso en la infraestructura de transporte existente.

4.2. Procesos urbanos en el eje Pilar-Pergamino

En este apartado indagaremos en un conjunto de procesos urbanos que actualmente se estarían presentando como significativos en el área de análisis. En primer lugar, daremos un panorama general del crecimiento de población en el eje Pilar-Pergamino. En segundo lugar, analizaremos la articulación del eje con la RMBA, veremos cómo se vienen desarrollando los procesos de expansión metropolitana en el área Pilar-Exaltación de la Cruz. Posteriormente, nos centraremos en la escala de las ciudades intermedias, deteniéndonos en un proceso específico de valorización turística y urbana en San Antonio de Areco. Y finalmente, nos focalizaremos en algunos procesos que tienen una interesante relevancia en la ciudad de Pergamino, probablemente ilustrativos de la dinámica vigente en una gran gama de ciudades intermedias pampeanas.

4.2.1. Perfil demográfico del eje Pilar-Pergamino

Comparando la evolución de la población por Partido en los últimos períodos intercensales, una de las primeras observaciones que se desprenden examinando el cuadro n° 1, es que en el caso de Pilar y Exaltación de la Cruz, el crecimiento ha venido dándose a tasas importantes y diferenciales con respecto al resto de los Partidos que

componen el eje Pilar-Pergamino. En el período 1970-1980 Pilar evidenció un crecimiento de un 77%, posteriormente en 1980-1990 creció en un 70%, y en el período 1990-2001, lo hizo en un 62%. Por su parte, Exaltación de la Cruz, desde 1970 viene incrementando su población notoriamente, con un crecimiento sostenido del 21%, en el período 1970-1980; un 33% en el período 1980-1990; y un 42% entre 1990-2001.

Poniendo el foco en el resto de los municipios, lo que se visualiza es la presencia de crecimientos de población que en los últimos cuatro períodos intercensales han sido de un 10% aproximadamente, cifra que dista de los resonantes crecimientos experimentados en Pilar y Exaltación de la Cruz.

Si analizamos el eje Pilar-Pergamino en su conjunto, a lo largo de los diferentes periodos intercensales, encontramos que desde 1895, las tasas de crecimiento de población descienden censo tras censo. Pero al analizar las particularidades de los diferentes partidos se hace definitivamente muy dificultoso hablar de un patrón homogéneo entre los diferentes municipios que componen el eje, especialmente en los últimos cuatro periodos intercensales. Es por ello, que analizando poblacionalmente el área, nos vemos obligados a diferenciar diferentes dinámicas urbanas en curso.

Si bien a nivel demográfico en general, en los últimos periodos intercensales se hace difícil establecer un patrón de homogeneidad, no obstante, la situación es diferente si nos centramos en el crecimiento de las tasas de urbanización por partido. Si examinamos la población urbana de cada uno de los municipios, tanto en valores absolutos y relativos, encontramos aumentos sostenidos.

Si analizamos en conjunto el total de los municipios a partir del cuadro n° 2, se identifica que con excepción del Partido de Exaltación de la Cruz, el resto posee una población urbana que oscila entre el 83% y 97% de la población total. Los casos que nuevamente presentan ciertas particularidades vuelven a ser el de Pilar y Exaltación de la Cruz. Mientras que Pilar tiene un 97% de población urbana, lo que podría estar ligada a la dinámica metropolitana del Partido, en Exaltación de la Cruz vemos que en 1990 la población urbana representaba un 57% en el total del municipio, y en el último censo (2001) ese valor es de un 75%, lo que nos obliga a investigar más adelante sobre posibles implicancias territoriales y fenómenos asociados en esta situación, que podrían dar cuenta de los avances de un proceso de metropolización en curso.

En relación a la dinámica territorial identificada en Pilar, desde las condiciones demográficas, este municipio ha constituido un fenómeno que ha acaparado la

atención de diferentes centros de investigación[13], ya que en 20 años ha pasado a tener una población de 84.429 habitantes a una de 232.463 habitantes; incrementando su población en un 54,19% en 1991, con respecto a 1980; y un 78,56% en 2001, con respecto a 1991, según los últimos censos de población del INDEC.

Por otra parte, si nos centramos en los Partidos de San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Arrecifes y Pergamino, encontramos que el porcentaje de población urbana va desde un 82% hasta un 85%, lo que nos da la pauta de un perfil homogéneo en el patrón urbano de esos municipios, y que encuentra en sus ciudades cabeceras los nodos en donde se concentra casi toda la población urbana de estos Partidos. Seguramente la diferencia a nivel cuantitativo más sustantiva entre las localidades principales del área San Antonio de Areco-Pergamino, esta justamente en la población urbana del Partido de Pergamino, que encuentra en su cabecera, una ciudad intermedia de aproximadamente 100.000 habitantes, y cuya dinámica será objeto de interés en este capítulo.

Desde una mirada integral, hoy encontramos entonces a lo largo del área Pilar-Pergamino y sus aglomeraciones principales un fenómeno urbano muy particular en Pilar, y en Exaltación de la Cruz, que deberían analizarse en el marco de los procesos de expansión metropolitana en Buenos Aires. Y analizando los períodos intercensales, resulta evidente una diferenciación entre la dinámica demográfica metropolitana de una relativamente autónoma de los demás centros urbanos: San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Arrecifes y Pergamino.

Con respecto al Partido de Pilar, según el último censo poblacional la aglomeración Pilar[14] cuenta con 226.517 habitantes (sobre los 232.463 que tiene el Partido de Pilar); mientras que Exaltación de la Cruz encuentra en Capilla del Señor y Los Cardales las aglomeraciones con mayor población: 8.044 habitantes y 5.342 habitantes respectivamente. Estos nodos urbanos presentan un rasgo particular en el marco territorial de nuestra investigación, que es el no estar sobre el frente de la RN 8; Capilla del Señor dispone de un acceso vial directo a través de la RP 31, mientras que Los Cardales se localiza en el frente de la autovía RP 6.

En el resto de los Partidos, que como hemos visto presentan moderadas tasas de crecimiento urbano, encontramos que la ciudad de San Antonio de Areco concentra 17.764 habitantes de los 21.333 que posee el Partido; la ciudad de Capitán Sarmiento tiene una población de 11.316 habitantes, mientras que el Partido cuenta con 11.548;

[13] Instituto de Geografía UBA; Instituto del Conurbano UNGS; Instituto Gino Germani, UBA; CIPPEC, etc.

[14] En 2001, el INDEC incluyó en la población de la ciudad de Pilar las de Del Viso, Fátima, La Lonja, Manuel Alberti, Manzanares, Presidente Derqui, Villa Astolfi, Villa Rosa y Zelaya.

la ciudad de Arrecifes tiene 24.336 habitantes, y el Partido tiene 27.279 habitantes; y finalmente la ciudad de Pergamino cuenta con una población de 85.487 habitantes, mientras que el Partido en su totalidad reúne 99.193 habitantes.

4.2.2. Procesos de expansión metropolitana en el subeje Pilar-Exaltación de la Cruz

Una primera aproximación a los procesos urbanos del área de estudio podemos encuadrarla en los fenómenos de metropolización expandida (Blanco, 2002; Ciccolella, 1999). En el caso de la RMBA se reconocen una serie de transformaciones comunes que las áreas metropolitanas más pobladas del mundo han experimentado en el marco de los procesos globales de la economía. Entre esas transformaciones se destacan el notorio crecimiento físico de las ciudades, y la prevalencia de patrones de baja densidad en lo que respecta a la ocupación expandida del suelo, y la presencia de sistemas de circulación de alta velocidad, elementos que han sido una condición central para la conformación y expansión metropolitana. En el caso del corredor norte de la RMBA, los Partidos de Pilar y Exaltación de la Cruz no pasan desapercibidos en esta lógica de expansión urbana.

A raíz de los fenómenos socio-territoriales ocurridos en la década de 1990 en la RMBA, Torres (2000) reconoció la existencia de un proceso de suburbanización, que denomina "la suburbanización de las élites". Entre varias de sus características, encontró en el desarrollo de las autopistas metropolitanas un factor central para el avance hacia de la periferia metropolitana, en base a un importante desarrollo de "urbanizaciones cerradas". Este tipo de ocupación del espacio se caracteriza por presentarse bajo desarrollos parquizados, con viviendas individuales amplias y de especial diseño, separados físicamente del tejido urbano circundantes por medio de dispositivos de seguridad que han alterado el paisaje urbano de muchas sectores de la periferia: muros cerrados con garitas de vigilancia y otro tipo de cercas y sistemas permanentes de custodia a cargo de agencias privadas, que ejercen un control constante sobre las entradas y salidas de residentes, visitantes y trabajadores.

Asociados a estos emprendimientos, se dieron incipientes fenómenos vinculados al traslado de algunas sedes empresariales y establecimientos de grandes centros de servicios ("shopping centers", "hipermercados", "megacentros" de entretenimientos), todo sobre la base de nuevas formas de gestión de la ciudad y nuevos modelos de consumo. Según este autor, el desarrollo de las "urbanizaciones cerradas" ha producido sobre todo durante los años 90 una verdadera revolución en los patrones de ocupación de la periferia externa que ahora es la localización

privilegiada y parcial de los "enclaves de los ricos" (y que, en décadas anteriores, fue objeto de una ocupación "popular")[15].

El partido de Pilar cuenta con aproximadamente 158 urbanizaciones cerradas, cuyo peso en términos de producción de lotes es muy significativo en relación al conjunto del sistema regional (24,6%). Pilar disponía hasta noviembre de 2007 un total de 25.474 lotes, sobre una existencia en la RMBA de 110.736 lotes (Fernández, 2009). A su vez, Blanco (2002) encuentra una pieza clave de análisis en la presencia de un esquema de movilidad propio, denominado "automóvil-intensivo". Este fenómeno se sostendría en la presencia y expansión del transporte individual automotor, de disponibilidad inmediata, libre de horarios y, sobre todo, sin dirección prefijada de movimiento, es decir que sobre la base de la red vial (en todos sus niveles) cada usuario a través de un automóvil traza su red particular de utilización. Y en relación a la denominación de 'intensivo', se refiere a dos aspectos: por un lado, a la necesidad de contar con, al menos, un vehículo por hogar. Y por otro lado, todas las actividades pasan a ser realizadas en automóvil, a través de la autopista, dada la dispersión espacial y baja accesibilidad a través del transporte público de las diferentes localizaciones en la periferia metropolitana. Vinculando ambos aspectos, se obtiene una tercera idea de intensidad: un único automóvil por hogar resulta ser claramente insuficiente.

La reestructuración de las autopistas generó numerosas oportunidades de oferta de nuevos productos inmobiliarios, dirigidos a varios de los submercados: residencial, comercial, de servicios, industrias (Blanco, 2002). Toda esta dinámica tuvo diferentes manifestaciones en los ejes de expansión vial de la RMBA, y que en el caso del corredor norte, con el Partido de Pilar como municipio relevante, adquirió una intensidad de mayor notoriedad. Se destacan los actores de mayor poder económico por su capacidad de desplegar a lo largo de la red de autopistas estrategias propias de localización y valorización, en relación con una infraestructura de transporte, viable de ser pensada desde esta lógica como un objeto en red, es decir inserta en un conjunto de relaciones funcionalmente asociadas. En el entorno geográfico de la RMBA, algunas particularidades del Acceso Norte ramal Pilar son las siguientes:

- Por la cantidad de vehículos en circulación, el Acceso Norte es el de mayor intensidad, en especial el tramo en el que atraviesa partidos densos y con un alto nivel de motorización como Vicente López y San Isidro.

[15] Quizás la particularidad de este fenómeno en Pilar, llevo a que mediáticamente se denomine a este municipio como "la capital de los countries", y también llevo a que Horacio Torres en su estudio se animara a preguntarse y reflexionar sobre si Pilar es una verdadera "exópolis", en los términos de Edward Soja.

• En relación con el uso del suelo, los procesos de crecimiento de la población son diferenciales, siendo el eje norte el que presenta un crecimiento mucho más acelerado que los demás, al tiempo que concentra las mayores inversiones inmobiliarias destinadas a residencias permanentes.

• En el eje norte el proceso de expansión urbana incluye tanto el esquema tradicional dirigido por sectores de ingresos bajos como el comandado por los sectores de ingresos medio-altos, y altos; pero en una proporción que es muy diferente de los demás accesos. En el sector del acceso Norte asociado con esta fase de expansión urbana y movilidad individual, los actores sociales construyen el recorte espacial en función de sus propios procesos de reproducción social, conformando una prolongación del corredor de ingresos más altos de Buenos Aires, que se extiende desde Retiro-Recoleta hasta San Isidro.

• Los precios de terrenos reflejaron que a similares distancias del centro de Buenos Aires, el eje norte presenta los promedios más elevados para los barrios cerrados y para los countries que el resto de los ejes.

En el marco de los procesos urbanos y metropolitanos, el Partido de Pilar se perfiló como un modelo de "centralidad local" (Abba, 2005), formado por un conjunto de establecimientos de nuevo formato que se integran a un nodo de centralidad periurbana clásica, y constituye un patrón de centralidad dispersa que reúne con las centralidades del viejo centro de Pilar (bancos, instituciones locales, etc.), nuevos formatos de ofertas de bienes y servicios, como shoppings, cines multipantalla, campus universitarios, hotel 5 estrellas, etc. Por lo tanto, este nuevo patrón de centro no presenta las tendencias de compacidad propia de los centros clásicos (basada en rentas diferenciales de aglomeración), por el contrario adoptan formatos extensivos pero concentrados, tratándose de espacios construidos de baja densidad de ocupación del espacio, tejido abierto con grandes superficies verdes y de estacionamiento. Y aquí la lógica de este formato se fundamenta en las vinculaciones basadas en el automotor privado, la alta segmentación de la oferta (dirigida a población de niveles socioeconómicos altos y medio-altos), menor costo del suelo urbano suburbano y mayor rentabilidad de las actividades localizadas.

Otro proceso que logramos identificar en el curso de esta investigación, tiene que ver con una tensión entre la expansión urbana y la producción primaria intensiva, específicamente en el caso del Partido de Pilar, asociado al proceso de valorización inmobiliaria existente, reluciendo algunas evidentes tensiones territoriales (Barsky y Vio, 2007). El desarrollo y presencia de urbanizaciones cerradas, pensadas como segundas residencias o residencia habitual de habitantes de la RMBA, reestructuraron

también algunas condiciones del espacio periurbano en la RMBA, acaeciendo algunos conflictos por el uso del suelo en el ámbito de la agricultura periurbana, y con implicancias socio-espaciales significativas de estos procesos dados en el Partido de Pilar.

Una de las cuestiones que podemos observar y deducir en función de nuestro análisis de los procesos territoriales vinculados a la configuración de la autopista Pilar-Pergamino es que su prolongación reforzará de no mediar una explícita planificación urbana-regional a escala metropolitana, algunas tensiones en el Partido de Pilar sometidas a los procesos de valorización inmobiliaria que ya están presentes entre los actores ligados a este tipo de actividad.

Desde esta situación, se demuestra que los usos de suelo pueden estar fuertemente asociados al rol y potencial valor que las infraestructuras de transporte pueden generar en los intereses selectivos de ciertos actores, con mayor poder de generar desplegar ciertas estrategias de valorización espacial. Una prueba de esto es que para el año 2005, Fernández (2009) indicaba que más del 25% del territorio del Partido de Pilar estaba en trámite de cambios de usos de suelo ante la Dirección de Ordenamiento Urbano de la Provincia de Buenos Aires.

Trascendiendo el límite jurisdiccional del Partido de Pilar, en sentido hacia Pergamino, un área de relevancia en la intensificación de estos procesos se encuentra en el Partido de Exaltación de la Cruz, cuya población actualmente asciende a 27.693 habitantes, y que entre 1991 y 2001, expresó un crecimiento poblacional de un 24%. Una muy interesante dimensión territorial de este fenómeno en este municipio, está claramente explicada por Craviotti (2007), quien luego de numerosas investigaciones, identificó la combinación de dos procesos, con intrínsecos conflictos y fuertes cambios en los usos del suelo vigentes en el Partido.

Desde una perspectiva histórica, la existencia de un proceso agroproductivo a partir de los años sesenta y sesenta, avanzó desde un protagonismo basado en la producción de lanares y actividades vinculadas al ganado en la primera década mencionada; hasta el protagonismo de las actividades vinculadas al tambo, las que luego y junto a las actividades vinculadas al sector primario en el Partido de Exaltación de la Cruz entran en crisis desde los setenta. Posteriormente, en relación a la coyuntura macroeconómica del país, dada por la marcada devaluación de la moneda a principios del 2002, entramos en un proceso local en donde se reposicionaron las actividades agrarias orientadas a la exportación, y en especial adquiriendo protagonismo la producción avícola. Este proceso actualmente encontraría

importantes obstáculos en incrementar la producción debido a la falta de espacios para la construcción de galpones de crías en las granjas (Craviotti, 2007).

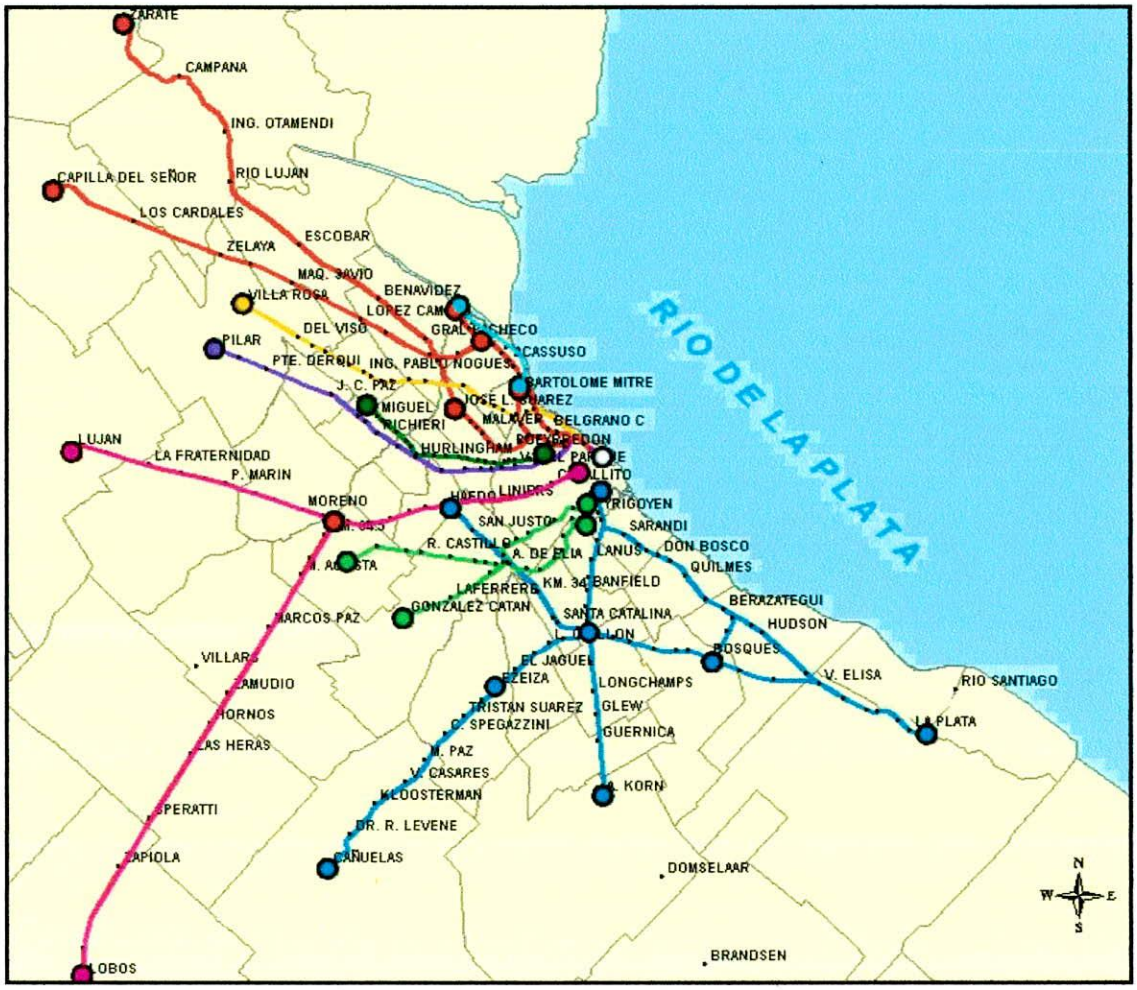
Al indagar sobre ciertas causas que pudieran estar asociadas a esta problemática, lo que esta autora plantea radica en el fuerte impulso que han cobrado las urbanizaciones cerradas a lo largo de la década del noventa, destinadas a sectores de origen extralocal y con ingresos relativamente elevados, con un consiguiente incremento del valor de la tierra, agregando mayor complejidad a la dinámica de "nuevos usos" de lo rural que estamos analizando. De esta manera, Craviotti plantea una creciente tensión rural-urbana, puesta de manifiesto en la pluriactividad de los productores agropecuarios y sus familias, vinculadas a las actividades propias de la producción agropecuaria, y a la de servicios urbanos, en asociación a la presencia de nuevos residentes y/o agentes productivos de orígenes urbanos. Este proceso expresaría una dimensión importante, materializada en una intensa competencia dada entre los valores de la tierra, y en procesos de confrontación por usos de producción, consumo y preservación.

Por lo tanto, quedaría planteado poder avanzar en cómo una transformación en las condiciones de circulación de la RN 8, podría interactuar en el Partido de Exaltación de la Cruz, con estos procesos de expansión urbana en el corredor note de la RMBA.

Una interesante forma práctica de aproximarnos a estos procesos, podría estar dada al tomar como indicador de referencia el tránsito medio diario anual (TMDA). Según los valores del 2007, y tal como observamos en el cuadro n° 4, se podría pensar que hasta la intersección de la RN 8 con la RP 39 (que es el eje a través del cual se accede a Capilla del Señor) estamos en presencia de una dinámica metropolitana, expresada a través de los flujos de transporte. Observando la significativa caída del TMDA en el tramo posterior a este cruce de carreteras en sentido oeste (RP 39 – RP 192). Y en relación a los procesos urbanos identificados en el área, no sorprendería que la disminución del TMDA explique cierta ruptura funcional en la recurrencia de los viajes al interior de la RMBA.

Esta última dimensión no se presenta como una cuestión menor, ya que al analizar justamente la presencia de procesos de expansión urbana, se entiende que los viajes y la movilidad constituyen un aspecto indisociable de las propias características de este fenómeno territorial. Nuevamente se refuerza como eje de interrogación el hecho de cómo un proyecto de transporte, podría vincularse y asociarse con esta lógica de reproducción urbana-metropolitana.

Mapa N° 19: Red ferroviaria metropolitana de Buenos Aires



Fuente: http://images.google.com

Durante estos últimos planteos incorporados, hemos visto cómo un conjunto de procesos vinculados con la expansión metropolitana de Buenos Aires ha privilegiado y ha estado consolidado territorialmente a partir de la década de 1990, con un desarrollo fuertemente vinculado a la presencia y modernización de la red de autopistas. Esta dinámica identificada podemos pensarla también como lo que fue la contracara de la operación y mantenimiento de los servicios de transporte suburbanos, basados en los ejes ferroviarios que cubren los Partidos de Pilar y Exaltación de la Cruz. Si bien la cobertura del ramal Retiro-Villa Rosa, operado por Ferrovías S.A., es un ejemplo exitoso de las concesiones ferroviarias llevadas a cabo en la década pasada, el caso del ex Ferrocarril San Martín Retiro-Pilar dista mucho de serlo, con excepción de ciertas mejoras operativas en los últimos años, tras la escandalosa gestión de Metropolitano S.A. Pero en este caso, interesa destacar la

potencialidad que podrían tener los ramales diesel a cargo de Trenes de Buenos Aires S.A., que en sus subejes Villa Ballester-Zarate, y principalmente Victoria-Capilla del Señor (ver mapa n° 19) tendrían ante una gestión pública del transporte que concentre los mayores esfuerzos de financiamiento en la infraestructura de la red ferroviaria metropolitana de Buenos Aires.

4.2.3. Procesos de valorización turística (rur)urbanos en San Antonio de Areco

Al explorar las condiciones urbanas y los procesos de valorización económica en el eje Pilar-Pergamino, un fenómeno que resulta interesante introducir es el que está vinculado a un formato muy particular de desarrollo turístico en el Partido de San Antonio de Areco.

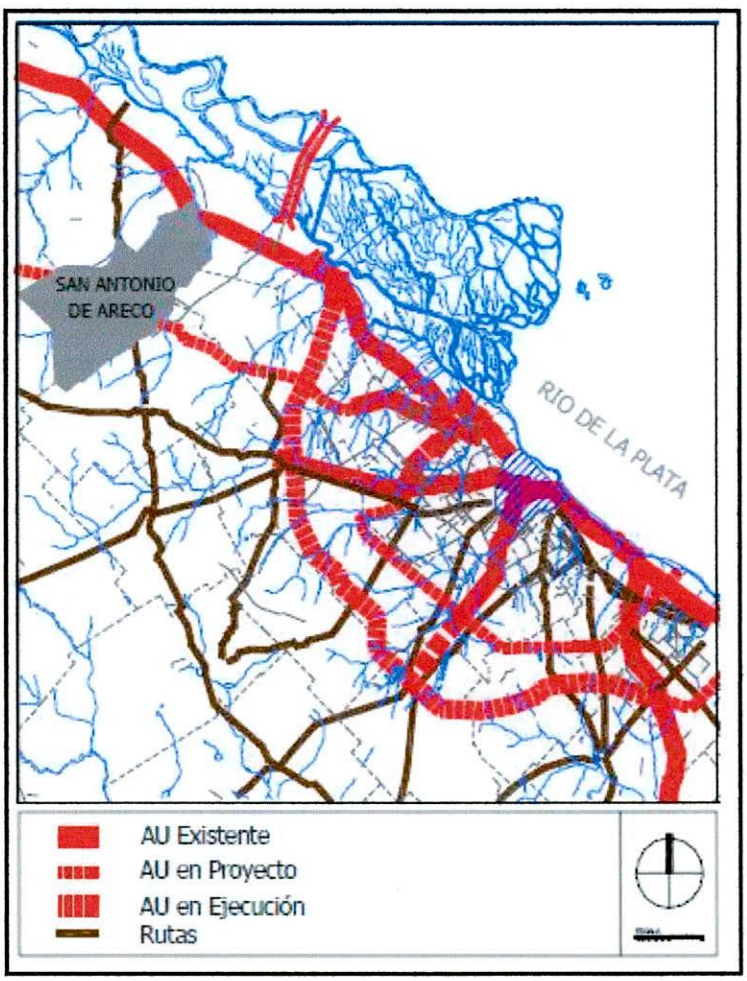
En los últimos años, San Antonio de Areco, cuya población es de 23.000 habitantes aproximadamente ha recibido un promedio anual de 170.000 visitantes (Diario La Nación, 10/07/2006), convirtiendo a este lugar como estratégico en el desarrollo turístico de la Provincia de Buenos Aires. El fenómeno del turismo en este municipio se encuentra profundamente relacionado con uno de los productos turísticos que se viene desarrollando en la Argentina, y que suele identificarse como "turismo rural". Este producto se caracteriza por tener una fuerte presencia en la provincia de Buenos Aires; según un informe de la Secretaria de Turismo y Deportes de la Provincia de Buenos Aires, donde hay contabilizados 172 establecimientos abiertos al turismo, pero se estima que habría muchos más. El 60 por ciento de ellos se encuentra en un radio de no más de 200 kilómetros alrededor de la Capital Federal, que son los sitios donde se recibe la mayor cantidad de turistas (en donde una gran proporción son extranjeros) que, en promedio, pasan allí dos días. Según Miguel Cuberos, secretario de Turismo y Deportes de la Provincia de Buenos Aires, habría una explosión del turismo rural dada por dos factores centrales asociados: la caída en la rentabilidad que afectó al campo en la década del 90 y la ventaja que provocó la devaluación del peso para atraer al turismo extranjero, por lo que en los últimos años la provincia desarrolló un plan de marketing turístico para intentar captar el interés internacional por destinos de la provincia de Buenos Aires, plan que incluye un circuito básico, que insume diez días y que sumó a San Antonio de Areco a los otros sitios de turismo más tradicionales, como lo son Mar del Plata, Tandil o Tigre.

Sin entrar en los detalles técnicos, lo que podemos plantear que encontramos específicamente en el caso de San Antonio de Areco, es un desarrollo turístico mixto que realmente valoriza la localización de ciertas estancias a las afueras del tejido urbano principal, pero también en el área central y sector oeste de la ciudad, en base

al desarrollo de un formato de turismo cultural gauchesco, y a su vez recreativo sobre el frente del Río Areco.

En este municipio operan cinco establecimientos dedicados al turismo rural, sumado a 16 hoteles pequeños insertos en la ciudad, generando como resultante una capacidad total de alojamiento para 500 personas. Un ejemplo que pone de manifiesto esto último, sucede a fines de octubre y principios de noviembre de cada año en los festejos del "Día de la Tradición", que suelen convocar un gran número de turistas; y en donde a través de una serie de actividades, tales como desfiles de gauchos y tropillas por las calles de la ciudad se pretende resaltar causalmente la distinción de San Antonio de Areco como "la ciudad gaucha".

Mapa N° 20: Inserción espacial de San Antonio de Areco



Fuente: Municipalidad de San Antonio de Areco (2006)

Una de las claves para explicar este fenómeno son las condiciones de accesibilidad, dada por la distancia física a la Ciudad de Buenos Aires, a partir de la conectividad con la RN 8, que separa en 113 kilómetros a ambos distritos. Esto se correspondería con aquél dato que mencionábamos anteriormente desde el informe de la Secretaria de Turismo y Deportes de la Provincia de Buenos Aires, que indicaba que el 60 % de los establecimientos vinculados al turismo rural se encuentra en un radio de no mayor de 200 kilómetros de la Capital Federal. Una ilustración de esta situación queda significada a partir del mapa n° 20, tomado del Plan de Ordenamiento Territorial de San Antonio de Areco. Se destaca que la condición actual de inserción del partido de San Antonio de Areco en un ámbito regional necesariamente debe hacer mención a su vinculación con la RMBA. Si bien el Partido se localiza en el entorno inmediato a la misma, con débiles rasgos de dependencia funcional, los recientes mejoramientos en las vías de comunicación -especialmente autopistas y rutas-, conjuntamente con proyectos viales anunciados oficialmente- han generado una sensible disminución de la relación distancia-tiempo con la RMBA, principal centro productor de bienes y servicios administrativos, financieros, socio-culturales, recreativos del país (Municipalidad de San Antonio de Areco, 2006).

En función de esto último, no sorprende que las estrategias sugeridas y promovidas en el Plan de Ordenamiento Territorial del Partido de San Antonio de Areco radiquen en valorizar esta proximidad geográfica, en función de reforzar en el cercano plazo este escenario territorial, con la transformación del diseño de la actual ruta en autopista, y en donde la articulación del turismo rural y cultural urbano gauchesco de San Antonio de Areco obtendría ciertos beneficios por la localización próxima al mayor centro emisor de turistas locales e internacionales en el país, tal como lo es Buenos Aires.

La intendencia del municipio, que a diario recibe consultas sobre inversiones inmobiliarias en hotelería, gastronomía y otros servicios, viene desarrollando una normativa para impedir que la ciudad pierda su aspecto antiguo, prohibiendo la construcción de edificios, regulando la conservación de fachadas y limitando la cartelería de los comercios. En esta esfera, un conflicto estaría dado en relación a los intereses comerciales por parte de cadenas hoteleras de gran escala económica. Al respecto, el Director de Turismo Rural, Patricio Santos, comentaba que "nosotros no aceptaríamos la instalación de una gran cadena hotelera; tenemos una escala reducida y, en promedio, los hospedajes tienen capacidad para 14 personas" (Diario La Nación, 16/07/2006).

Conjuntamente en el marco de estas tensiones, lo que podríamos nuevamente observar en este sentido, es la presencia de uno de los principios teóricos que

iluminan esta investigación. Vemos un ejemplo más de que en la mayoría de las ocasiones, la infraestructura de transporte no ajustaría y determinaría ciertos impactos por si solos, sin tensiones ni conflictos, sino que permanentemente hay una articulación de fenómenos de base territorial, que interactúan desde un recorte temporal, junto a estrategias promovidas por diferentes actores estatales y privados, que en muchas ocasiones encuentran consensos sobre ciertas estrategias territoriales, mientras que en otras circunstancias entran en una lógica conflictiva relacionada con los usos de suelo y patrones de desarrollo territorial en el espacio geográfico. Por lo tanto, muchas veces la transformación en las condiciones de circulación podría profundizar tensiones, como también estrategias consensuadas y potenciales de desarrollo urbano y regional.

4.2.4. Dinámica urbana en Pergamino

Por su dinámica en la actividad agropecuaria, la ciudad de Pergamino ha sido una de las aglomeraciones a las que suele identificárselas en los análisis regionales como una de las que presenta mayor protagonismo económico en el país, junto a un conjunto de ciudades intermedias ubicadas también en la región central de la Argentina (como Venado Tuerto, Rafaela, Sunchales, Villa Constitución, Las Parejas, San Francisco, Villa María, Río Cuarto, etc.).

Tanto el rol productivo del agro, como de la industria textil, junto a otro conjunto de actividades relacionadas con bienes y servicios, dan la pauta de que hoy el Partido de Pergamino es uno de los que mayor aporte realiza al PBG de Buenos Aires, y cuya aglomeración principal ocupa un rol importante en el sistema urbano regional.

Actualmente se evidencian en el espacio urbano de Pergamino algunas dimensiones significativas que se relacionan directamente con la dinámica que ha venido teniendo la actividad agropecuaria en la región. Se visualiza un importante número de comercios y locales de servicios asociados a la producción primaria, que se concentran mayormente en el área de influencia de las rutas nacionales y provinciales que atraviesan en diferentes sentidos el área urbana pergaminense, como también en el Parque Industrial Pergamino, que se localiza a las afueras del tejido urbano consolidado de la ciudad, y sobre la RP 32.

En el marco de la importancia que tiene la dinámica del sector primario a nivel nacional y en Pergamino especialmente, según el Lic. Lisandro Mogliati, esto deviene en una tensión socio-económica, ya que "la inyección de liquidez en la ciudad encuentra su propio techo en el mero consumismo, donde para más de la mitad de la

población que no está vinculada a la soja, el sueño de la casa propia es casi imposible. A todo esto hay que sumarle que todo lo que se cultiva se exporta, por lo tanto no hay un derrame de inversiones hacia el desarrollo industrial" (Página 12, 23/03/2008).

En relación con el fenómeno de que muchos de los que vendieron o arriendan parte de sus campos actualmente a pools sojeros en Pergamino, se instalaron definitivamente en la ciudad, invirtiendo en hoteles, comercios, telecentros, o barrios cerrados, entre otras actividades. Desde esta óptica, lo que se verificó en Pergamino en forma asociada a las ganancias derivadas de la agricultura, es una expansión muy importante del consumo, que se vio reflejado en la llegada de grandes cadenas de electrodomésticos (Garbarino, Elektra, etc), como de otro tipo de empresas que ofrecen bienes y servicios de diferente gama (Red Megatone, Banco Hipotecario, Hotel Raíces, Efectivo Sí etc), y que se localizan en el área central de la ciudad[16].

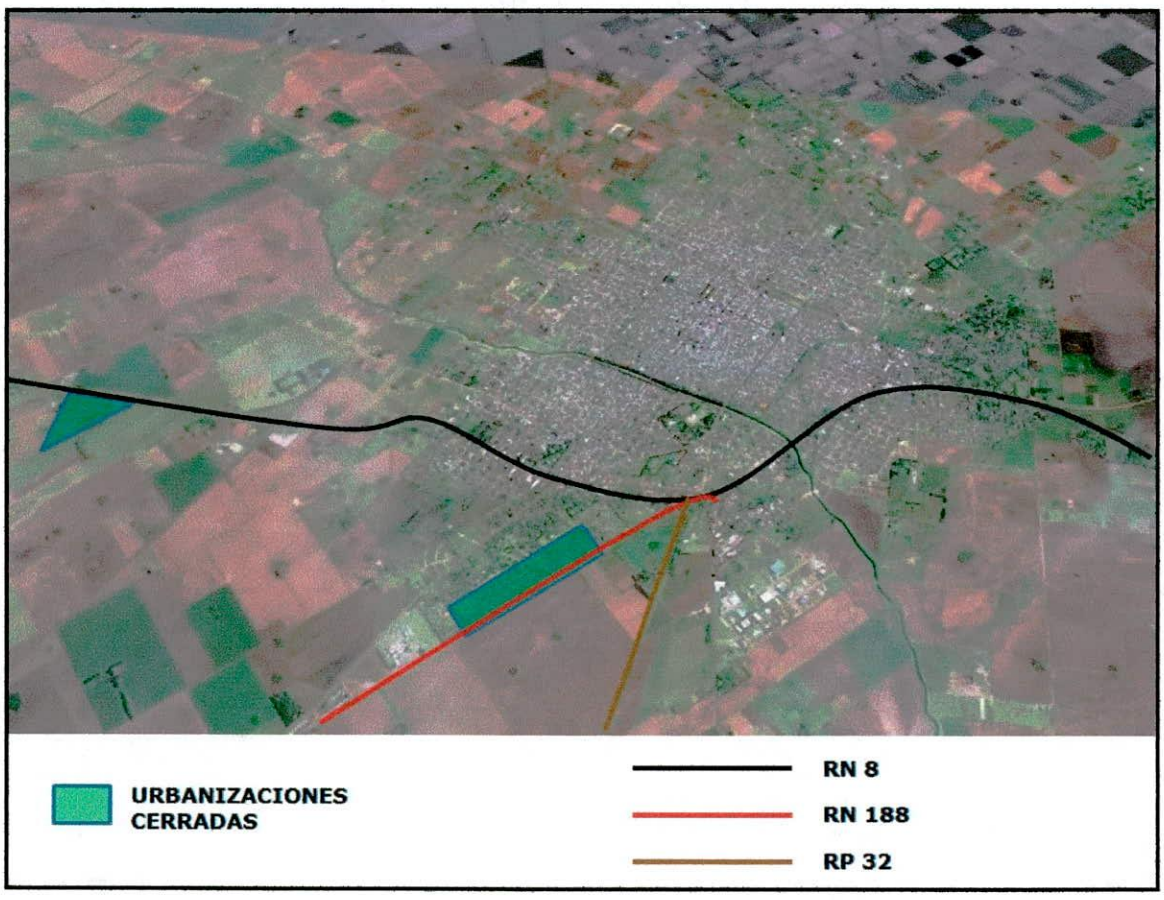
Si bien el fenómeno de la expansión urbana a través de las urbanizaciones cerradas se consideró propio de los procesos de expansión urbana en la RMBA, en los últimos tiempos encontramos la reproducción de estos procesos en ciudades intermedias. En el caso de Pergamino, actualmente estamos en presencia de dos tipos de productos residenciales de estas características, y que de alguna forma comparten ciertos patrones y condiciones vinculadas a la localización próxima a vías de circulación rápidas. En una entrevista realizada al intendente de Pergamino, Héctor Gutiérrez, se le consultaba acerca del crecimiento de los barrios cerrados, y el mismo respondía (y confirmaba) que "el auge de la construcción tiene mucho que ver con el agro. Después de la devaluación, el productor pagó deudas, se equipó y después volcó la renta a la construcción. Hoy tenemos cuatro barrios cerrados en marcha y ocho edificios en marcha. Hay que recordar que los primeros edificios que se hicieron en Pergamino, se construyeron en los 70 cuando arrancó el cultivo de la soja" (Diario Infobae, 22/11/2006). Reforzando el análisis de este fenómeno, otra fuente ilustraba que "las inversiones inmobiliarias empiezan a transformar la fisonomía del centro ya que están en construcción 14 edificios de hasta 15 pisos, que se suman a otros tantos levantados en los últimos cuatro años. El valor del metro cuadrado puede llegar a 1700 dólares. Pero nada se compara a un proyecto ostentoso y polémico: la edificación de dos torres de 31 pisos frente a la plaza San José. Esas torres quedarán asociadas para siempre con la soja, protagonista excluyente de esta etapa para el campo. Su altura prácticamente duplicará al resto de los edificios, en una ciudad predominantemente baja y extendida de 110 mil habitantes. En las afueras, en tanto, avanzan iniciativas para construir dos nuevos barrios privados" (Diario Página 12, 23/03/2008)

[16] Específicamente en las calles de mayor importancia como la Av. Julio A. Roca, y la peatonal San Nicolás.

El desarrollo y reproducción este tipo de fenómenos estaría sustentado en el excedente de las ganancias obtenidas por parte de ciertos actores locales vinculados a la actividad primaria. El secretario de Promoción Industrial de Pergamino Sergio Pizarro aporta un análisis sumamente interesante para pensar la reproducción de este proceso:

> "Cuando muchas empresas se fijan en Pergamino, nos piden y preguntan, más allá de los servicios para la producción, sobre tres servicios que no suelen encontrarse en muchas ciudades: un cine, escuela bilingüe y un golf (...) En relación con esta situación, cuando se anunció el proyecto de la autopista a Pergamino, allá por 2005, hubo consultas para desarrollar countries. Se hicieron consultas y se generaron debates dentro del gabinete municipal, en donde se planteo la exigencia de los servicios, como agua, cloacas, caminos (...) Actualmente hay dos countries ya finalizados, y otros tres que se habían iniciado, pero que aún no finalizaron" (Entrevista a Pizarro, 2009)

Imagen satelital N° 1: Localización de urbanizaciones cerradas en Pergamino

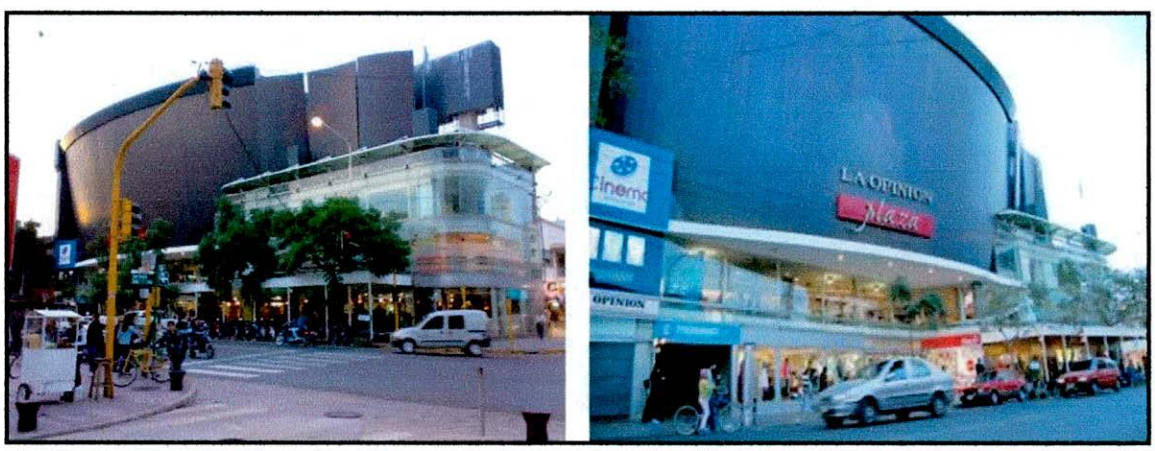


Fuente: Google Earth (2009)

En la imagen satelital n° 1, podemos observar la disposición espacial de los countries en Pergamino, en donde se observa la localización de un country sobre la RP 188, junto con un campo de golf anexo; mientras que también notamos la presencia de otro country sobre la RN 8, con localización próxima al aeroclub del Partido de Pergamino.

Haciendo hincapié en las palabras de Sergio Pizarro, acerca de los tres servicios urbanos que solicitan muchas veces ciertos empresarios a la hora de establecer condiciones para instalar sus actividades en la ciudad, actualmente en Pergamino encontramos en el Colegio San Pablo un colegio bilingüe, y en el Complejo La Opinión-Plaza un centro de entretenimientos con un complejo cinematográfico. Con respecto al primer servicio mencionado, el Colegio San Pablo, "se encuentra emplazado en un barrio suburbano, a 2 km. del centro de la ciudad. Se extiende sobre 4 hectáreas lindantes a un Barrio 'Las Marías' y a un Country Club, el Club Sirio Libanes" (http://www.colsanpablo.com.ar/). Al observar la imagen satelital n° 1, marcábamos la localización de este establecimiento educativo, que presentaría cierta funcionalidad al interior de una dinámica interna y de reproducción social generada en el propio barrio cerrado y country club.

Imagen N° 6: Área central de Pergamino.



Fuente: Diario La Opinión (Pergamino)

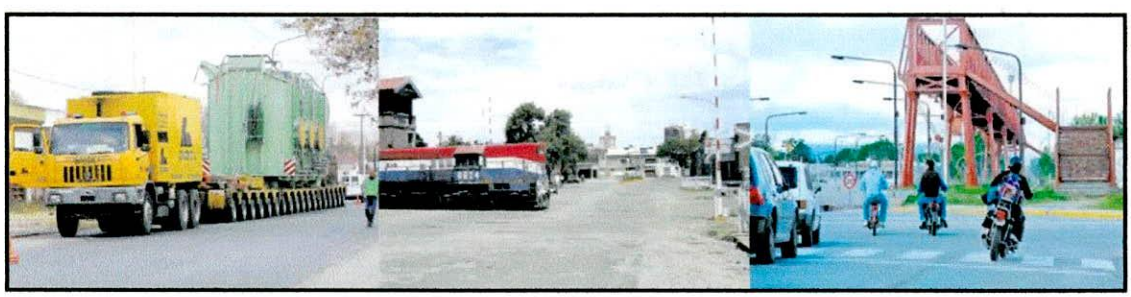
Y por parte, en relación al surgimiento del cine en Pergamino, como podemos ver en la imagen n° 6, el mismo se encuentra inserto en el área central de la ciudad.

Emplazada en una dinámica urbana de revalorización del centro comercial de Pergamino, la apertura de este lugar trajo aparejada numerosas transformaciones en la fisonomía del centro pergaminense ya que el complejo se convirtió con el transcurso del tiempo en un lugar de encuentro en el que las personas pueden compartir cálidos momentos en un ambiente confortable (La Opinión, 18-09-2008).

Uno de los sectores que mayor protagonismo tuvo en la actividad comercial de la ciudad, durante este ciclo de "bonanza" agropecuaria, fueron la venta de autos y camionetas 4x4 cero kilómetro en Pergamino. Una prueba de ello es el arribo a la ciudad de concesionarias de gran importancia en el mercado automotriz mundial como BMW o Audi, en un contexto donde causalmente diversos artículos informan acerca de las ventas records de este tipo de unidades que se registraron sostenidamente en Pergamino en los últimos años.

A la par de este fenómeno, hoy diversas informaciones acerca de la problemática del tránsito y el transporte público local aparecen recurrentemente en los diarios de la ciudad. En los últimos tiempos lo que se observa que sucede en Pergamino es de cierta forma una postal similar a lo que acontece en diversas ciudades intermedias del país: un elevado número automóviles y motos circulando por las calles, que se ve reflejado en un creciente número de accidentes mes a mes, y donde el comportamiento humano es una de las causas principales de la problemática vial. Sumado a esto, y tal como representamos en la imagen n° 7 nos encontramos con otros problemas locales en el ordenamiento del transporte, que está dado por el estado actual de los pasos a nivel, cuya superposición con el tránsito automotor genera diversos riesgos en la circulación, y también por el elevado tránsito de vehículos pesados por diferentes calles de la ciudad.

Imagen N°7: Diferentes problemas de circulación en la ciudad de Pergamino.



Fuente: Diario La Opinión (Pergamino)

Y como otra dimensión de las tensiones que configuran el mapa de las problemáticas de transporte en Pergamino, actualmente se destaca las dificultades de prestación del servicio público de transporte automotor de pasajeros a cargo de la empresa "La Nueva Perla", cuya sustentabilidad económica se enfrenta al crecimiento de la movilidad individual motorizada, y la dependencia extrema de un esquema de subsidios al transporte público de escala nacional a través del SISTAU.

En el contexto de este complejo panorama urbano-regional, la Municipalidad de Pergamino en el 2009 se lanzo la convocatoria a la formulación del Plan Estratégico Municipal, el cual cuenta con la influencia y soporte técnico de los especialistas en planificación urbana del gobierno local de Rosario. Seguramente este tipo de ámbitos propios de la planificación territorial, sean los apropiados para pensar, discernir y proyectar en conjunto el desarrollo de una ciudad, donde las condiciones de circulación son eje vertebral de análisis y prospectiva.

4.3. Procesos industriales en el eje Pilar-Pergamino

Al indagar sobre dinámica industrial del área Pilar-Pergamino, al igual que lo recientemente analizado en función de los procesos urbanos, encontramos en los 180 kilómetros que conforman el eje de circulación Pilar-Pergamino, diferentes procesos que dan cuenta de diferentes actividades susceptibles de articularse o no con diferentes proyectos de transporte, como es el caso de la autopista.

La importancia que hoy tiene la dinámica industrial de este eje, seguramente sea de gran relevancia en el área pampeana bonaerense. A partir de ello, entendemos que llevar a cabo una aproximación concreta a los procesos de valorización del espacio industrial requiere detenerse justamente en las particularidades e intensidades heterogéneas de la actividad económica del sector secundario que hoy adquieren valor en este eje territorial. Desde el PBG de Buenos Aires, se destacaba muy fuertemente el producto forjado por la industria manufacturera en Pilar, septuplicando al total del valor generado por el conjunto del resto de los municipios en lo que respecta al valor generado por la industria. Es por ello, que en una primera instancia, convendría detenerse en el área Pilar como un primer eje de análisis.

Continuando con la caracterización general de la actividad industrial, observamos que en los Partidos de Exaltación de la Cruz, San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento y Arrecifes, la dinámica del sector secundario presenta valores que distan mucho del total del producto industrial en Pergamino. Sin embargo, como se identificaron ciertas asociaciones significativas entre el Partido de Pergamino y

Arrecifes en un determinado rubro como es el textil, optaremos por fragmentar dos situaciones más de análisis. En primer lugar, hablaremos del área "Exaltación de la Cruz-San Antonio de Areco-Capitán Sarmiento", y finalmente nos centraremos en los rasgos de mayor interés en el área "Arrecifes-Pergamino", en donde profundizaremos acerca de la actividad económica que justificaría asociarlas funcionalmente.

Por último, y en función de las áreas propuestas que entendemos caracterizan diferencialmente la dinámica de los procesos del sector secundario de la economía, identificaremos ciertos nodos que hoy de alguna forma ejemplifiquen ciertas articulaciones entre el territorio y las actividades industriales que se desarrollan en el área.

4.3.1. Procesos industriales en el área Pilar

Analizar la dinámica de los procesos industriales que se estarían dando en Pilar, nos lleva a observar el fenómeno desde dos perspectivas y escalas. En primer lugar, en una escala local, que logre abordar las particularidades que la industria actualmente estaría teniendo en este municipio. Y en segundo lugar, resulta prácticamente imposible no dar cuenta de la inserción espacial a nivel metropolitano y regional que hoy nos revela la dinámica industrial de esta área de análisis.

El caso de Pilar adelantábamos era significativo en el marco de la estructura territorial del eje Pilar-Pergamino, ya que observábamos septuplicaba aproximadamente al producto generado en el resto de los municipios. Aproximándonos entonces al perfil de esta área, hoy se identifica que los procesos económicos vinculados al sector de "alimentos, bebidas y tabaco" presenta un fuerte dinamismo en los procesos industriales de esta área y de la RMBA.

Complementando la dinámica preponderante y rol del sector alimentario en el perfil industrial de Pilar, encontramos otras especializaciones que dan cuenta de la dinámica del sector secundario a escala local, y en la que se destacan las "sustancias y productos químicos", "maquinarias y aparatos eléctricos", "productos minerales no metálicos" y "fabricación de productos de papel", y "fabricación de muebles" (Observatorio Permanente de las PyMIs Argentinas, 2002).

En lo que respecta al nivel de ocupación en la estructura económica interna de Pilar, la industria manufacturera es la que se ubica en el primer lugar, según los datos del Censo Nacional Económico 2004/05, con un 31,6%. De esta manera, hemos identificado que sería el único municipio del eje Pilar-Pergamino en donde esta

actividad económica supera a la del "comercio al por mayor y menor"; lo que ratificaría el distinguido perfil industrial de Pilar en este eje territorial.

Y así como la actividad industrial de Pilar sobresale en el eje Pilar-Pergamino, a nivel metropolitano-regional en Buenos Aires, también se destaca muy notoriamente. Desde una caracterización de referencia como es la desarrollada por el Observatorio de Pyme Regional Delta de la Provincia de Buenos Aires (2007)[17] se afirma que todos los indicadores de buen desempeño de las PyME de esta micro-región se destacan nítidamente por sobre las del resto del país, subrayándose el mayor dominio de grandes establecimientos en la región se observa en Campana, Zárate y Pilar. Gran parte de este excelente comportamiento de las PyME se relacionaría con el altísimo grado de integración de estos actores económicos en cadenas productivas de valor, lo que favorece la mayor estabilidad de los planes productivos, desde las perspectivas de las ventas como de las inversiones y el financiamiento comercial de las mismas.

Al interior de esta dinámica micro-regional que sería sumamente significativa en el ámbito metropolitano, el 95% de la producción industrial se explica por tres grandes bloques macro-sectoriales: a) Derivados del petróleo, químicos y plásticos (50%); b) Alimentos y bebidas (20%); y c) Metales básicos y productos de metal (15%)[18]. Y tal como habíamos identificado, en el caso de Pilar el protagonismo regional está dado por su especialización en el sector de "alimentos, bebidas y tabaco", con un aporte del 46,7%, al interior del 20,2% del valor bruto de producción de este sector.

Intentando establecer una regionalización aún más especifica que dé cuenta de esta dinámica regional-metropolitana encontramos que Zárate y Pilar son los dos partidos de mayor crecimiento industrial de las dos últimas décadas, a pesar de que Campana sigue aún hoy mostrando que genera el 50% del valor bruto de la producción micro-regional y mantiene un índice de industrialización que equivale al doble del correspondiente al resto de los partidos. La histórica densidad industrial de Campana, junto a la importante novedad industrial de Pilar, explican el 75% de la producción micro-regional (Fundación Observatorio de Pyme Regional Delta de la Provincia de Buenos Aires, 2007: 15).

Analizando desde la infraestructura de transporte su asociación funcional a esta dinámica regional, en el límite del Partido de Pilar y Exaltación de la Cruz, y en

[17] Desde donde se analizan datos estadísticos de los Partidos de Campana, Escobar, Exaltación de la Cruz, Pilar, San Antonio de Areco y Zarate.

[18] Dentro de la actividad de estos sectores, y en relación a la localización de grandes establecimientos industriales, la dimensión media de los establecimientos es de 23 ocupados por local, mientras que en la Provincia de Buenos Aires es de 8 y en el resto del país de 3 ocupados por local industrial.

dirección hacia Campana/Zarate, un eje de circulación que viene cobrando mucha importancia en la planificación del transporte regional es la RP 6, entre la RN 7 y RN 9, y cuyas condiciones de circulación en las últimas décadas han cobrado una gran relevancia a través de su conversión tecnológica en autovía.

Tomando como referencia analítica su disposición geográfica como corredor transversal, la RP 6 articula las autopistas radiales y vincula un conjunto de localidades dinámicas desde el punto de vista de la localización industrial. Calificada como la futura "Autopista del Trabajo y la Producción", la misma apunta a transformarse en un corredor vial completo de dos calzadas entre Zárate y La Plata, configurándose como el tercer anillo de circunvalación de la RMBA. Actualmente se vislumbran permanentemente múltiples intereses económicos activados, desde proyectos de complejos logísticos y parques industriales (sumándose a los que actualmente operan en el área de influencia de este corredor como los de Zárate, Campana, Pilar, Luján y La Plata), que apuntan a aprovechar las opciones que la propia infraestructura genera, permitiendo una opción interesante de acceso a los puertos actualmente de Zarate y Campana, y en un futuro a los correspondientes a La Plata (Diario La Nación, 25 de abril de 2006).

Un informe elaborado a fines de 2002 (Aguirre, Ruiz y Vázquez; 2002) planteó una serie de características por las cuales el proyecto de transformar íntegramente la RP 6 adquiriría una gran importancia, a partir de que funcionaría como nexo estructurador de un complejo portuario, que en el marco de una política integradora de minimización de competencias extremas y de potenciación de complementariedades especificas, lograría una mayor eficiencia en el sistema de transporte y competitividad regional. De esta forma, plantean que la consolidación de la RP 6 parece ofrecer las mejores alternativas como la circunvalación vial y paralela interconexión ferroviaria metropolitana, y también como sede de las estaciones de ruptura de cargas. Desde los objetivos del razonamiento esgrimido, estos autores revalorizan la localización geográfica de este eje transversal de transporte, de cara a la futura financiación de proyectos, junto a medidas que tiendan a la configuración del desarrollo de una red de transporte regional, en donde la transformación de la RP 6 cumpliría un rol en la circulación, desde la red vial regional de cargas e interconexiones ferroviarias, en relación con las localizaciones portuarias. Teniendo en cuenta el panorama regional de este eje, resultara interesante analizar más adelante desde ciertos proyectos e intereses territoriales por parte de ciertos actores, qué tipo de cambios en las condiciones de circulación pueden estar planteadas desde la valorización territorial de este eje transversal.

Analizando la geografía industrial de Pilar, en vinculación con su inserción territorial se observaría que hoy encuentra un patrón que desde las condiciones de circulación se articularia espacialmente sobre el frente del acceso Norte ramal Pilar. Desde un recorrido de campo, hoy se pueden observar la localización de diferentes locales industriales que disponen de sus unidades fabriles justamente en el área de influencia de los accesos al Acceso Norte ramal Pilar, tales como Lucchetti, Johnson & Johnson, etc. Independientemente de estos casos, y a los fines de esta investigación, nos interesa para el análisis de los procesos industriales que adquieren su dinámica en Pilar, detenernos en el rol del Parque Industrial Pilar, el cual consideramos podría ser pensado como un nodo de influencia local y regional.

4.3.1.1. El nodo Parque Industrial Pilar

Un fenómeno particular de análisis lo constituye el Parque Industrial Pilar (PIP), desde las transformaciones urbanas y territoriales y en los que muchos estudios han indagado, tales como los trabajos de Luis Briano y Federico Fritzche (2009). Estos autores plantearon que el dinamismo del PIP y sus influencias territoriales e industriales están constituyendo una suerte de "nueva centralidad industrial" que en forma aparentemente paradójica, está ubicada en el borde metropolitano, y cuyas características son las propias del periurbano: un territorio que presenta, además de nuevas centralidades -facilitadas por la modernización de la infraestructura de transporte y comunicaciones-, espacios urbanos segregados y autosegregados (residenciales, industriales y de servicios), coexistiendo con emprendimientos de horticultura periurbana y espacios intersticiales vacantes. En ese sentido, Pilar representa, además de un lugar con una importante concentración de urbanizaciones cerradas "de alta categoría", un referente territorial e industrial significativo de la RMBA, paradigma local de nueva centralidad, de nuevo tipo de consumo, de educación privada (y pública), de un nuevo tipo de turismo, y hasta de nuevas tecnologías de la información y comunicación.

Indagando sobre la dinámica del PIP, si bien el mismo se creó en 1973, como un emprendimiento privado desarrollado por el empresario Meyer Oks, recién adquirió una importante dinámica en el contexto del plan de convertibilidad iniciado en la década del noventa. En este periodo, la cantidad de firmas radicadas en el parque, tal como podemos observar en el cuadro n° 7, pasó de 40 a principios de la fase, 141 hacia el final. Posteriormente, el PIP evidencia un nuevo dinamismo, produciéndose la incorporación de nuevas empresas -alcanzándose el número máximo de firmas radicadas (181) -y vendiéndose el último lote disponible- Esta recuperación resulta más significativa si tenemos en cuenta que en 2002 la cantidad de firmas había

disminuido a 128. Esto se dio en un contexto dado por la salida de la crisis de 2001-2001, y en un marco de recuperación del aparato productivo en general y el industrial en particular (Briano y Fritszche, 2009).

En esta misma línea de análisis, resulta interesante reflexionar acerca de la dinámica comparativa del PIP y la industria en el resto del Partido de Pilar. Al respecto, las investigaciones de Briano y Fritzche (2009), afirman que en contraste con la dinámica del Parque Industrial Pilar, el comportamiento de la industria en el Partido de Pilar guarda similitud con el patrón industrial característico de los partido de la tercera corona de la RMBA: relativa dispersión, ramas de escasa complejidad tecnológica, escaso dinamismo y crecimiento, fuerte relación con el mercado local inmediato (y no tanto con el de la RMBA, el provincial y el nacional). En el otro extremo, el desempeño exitoso del Parque Industrial Pilar plantean estos autores, se constituyó como un ejemplo a replicar por parte de los gobiernos municipales a los efecto de difundir una imagen productiva de sus distritos; ilustrado por la importancia de varias de las empresas radicadas, entre las que se encuentran filiales de grandes empresas transnacionales así como grandes firmas de capital local: AGA; Atanor, Bayer, Bimbo, Campo Austral, HB Fuller, Kellog, Kimberly Clark, Merck Sharp & Dohme, Procter&Gamble, Unilever y otras.

Imagen satelital N° 2: Localización del Parque Industrial Pilar

Fuente: Google Earth (2009)

Desde la dinámica espacial del transporte, y en función de la disposición geográfica del Parque Industrial Pilar (ver imagen satelital n° 2), cabría entonces reflexionar un instante acerca de la articulación de esta estructura productiva con las condiciones de circulación. En este sentido, se puede analizar las influencias del Parque Industrial Pilar sobre el territorio. Un ejemplo claro está dado por la negociación llevada a cabo por Lagos Verdes S.A., el promotor inmobiliario que impulso el Parque Industrial Pilar, y que ante los congestionamientos que provocaba el creciente tránsito que circulaba por la RN 8, desarrollo una serie de gestiones ante el Gobierno Provincial y Nacional, y con Caminos del Oeste (la empresa del Grupo Techint, que fuera concesionaria hasta el 2002 de la autopista) para la realización de dos importantes obras viales (Briano y Fritzche, 2009):

1) Prolongación del ramal Pilar del Acceso Norte desde la ciudad de Pilar (km 50) hasta la localidad de Fátima (km 62) -que es donde se inicia el proyecto de Autopista Pilar-Pergamino- y cuya ejecución estaba proyectada para realizar años más tarde, pero finalmente fue adelantada para 1999 ante las gestiones mencionadas.

2) Construcción de nuevo acceso al Parque Industrial Pilar, a través de la calle "El Petrel" –anteriormente de tierra y prácticamente en desuso-, y que cruza el río Luján por un nuevo puente y continúa hasta el ingreso al parque. Este nuevo acceso fue inaugurado en el 2000 tiene 4 kilómetros de longitud y dos carriles por mano.

Teniendo en cuenta este fenómeno dado entre el Parque Industrial Pilar y las transformaciones asociadas en el sistema de transporte, se podría pensar que la lección que esta situación nos deja es el carácter estratégico y el peso de los actores al impulsar ciertos cambios en las condiciones técnicas del transporte. También podemos ver que ciertos objetos que se plasman en el territorio, como parques industriales, o plataformas logísticas son demandantes de sistemas de transporte, como por ejemplo autopistas o enlaces ferroviarios, capaces de acondicionarse territorialmente desde las condiciones de circulación, al flujo de personas, vehículos y mercancías, interactuando indisociablemente con niveles importantes de intensidad en el territorio.

4.3.2. Procesos industriales en el área Exaltación de la Cruz-San Antonio de Areco-Capitán Sarmiento

Uno de los motivos por los que planteamos la posibilidad de discriminar desde los procesos industriales el área "Exaltación de la Cruz-San Antonio de Areco-Capitán Sarmiento", se debía al bajo producto generado por la industria de estos municipios.

Esto mismo se podría confirmar también desde los datos provistos por el Censo Nacional Económico 2004/2005, en función de los valores relativos de los locales vinculados a la industria manufacturera en el conjunto de las actividades económicas. Mientras en el Partido de Pilar y Pergamino, encontramos casi 400 locales en cada uno; en Exaltación de la Cruz se identificaron 63 locales, en San Antonio de Areco 130 y en Capitán Sarmiento 46.

Al analizar los rubros que explicarían ciertos procesos de especialización industrialización en esta área de los tres partidos mencionados encontramos que la "elaboración de alimentos y bebidas" es el subsector de mayor importancia. No obstante, su dinámica dista mucho de asemejarse a los valores que indicamos se tiene en el caso del Partido de Pilar.

A su vez, también se identifican algunas ramas de producción industrial como la "producción de madera" y "productos elaborados de metal" en el caso de San Antonio de Areco; junto a algunos pocos talleres vinculados a la "fabricación de prendas de vestir, terminación y teñido de pieles" en el Partido de Capitán Sarmiento. Esto último quizás se podría pensarse como una tenue influencia de los procesos en el área "Arrecifes-Pergamino", que analizaremos a continuación.

Otras particularidades que vale la pena resaltar de estos procesos industriales es que por ejemplo en el caso de Exaltación de la Cruz, según los valores dados por el PBG, la industria manufacturera tiene una participación porcentual mayor que la generada por la "agricultura, ganadería, caza y silvicultura", a diferencia de los casos de San Antonio de Areco y Capitán Sarmiento. Esto podría pensarse en función de ciertos aspectos territoriales vinculados a los procesos urbanos en el Partido de Exaltación de la Cruz (que ya hemos analizado previamente), viéndose reflejado por ejemplo en que el producto de algunos rubros como "comercio al por mayor, al por menor y reparaciones", "servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler", "hoteles y restaurantes" también tienen una incidencia mucho mayor, a diferencia nuevamente de San Antonio de Areco y Capitán Sarmiento.

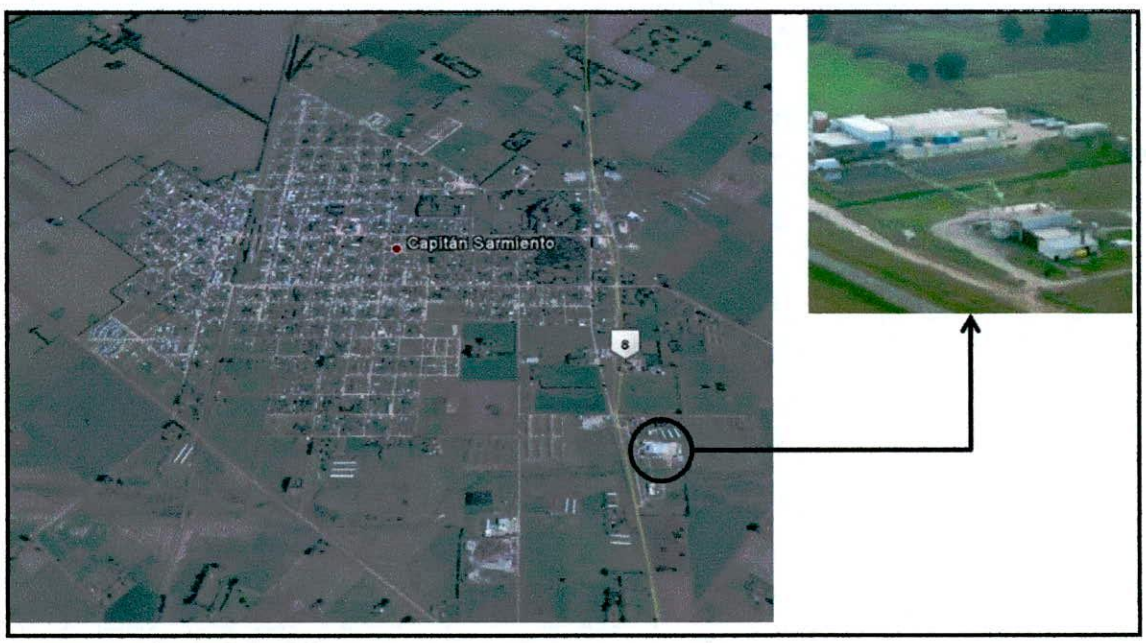
Sin embargo, al analizar la cantidad de locales en estos tres municipios, es en San Antonio de Areco donde encontramos una mayor cantidad de establecimientos industriales (130 locales, a diferencia de los 63 en Exaltación de la Cruz, y 46 en Capitán Sarmiento), y un mayor porcentaje de ocupados en relación a la industria manufacturera: 12,9% en San Antonio de Areco, a diferencia de un 8,4% en Exaltación de la Cruz, y 8,3% en Capitán Sarmiento.

Si tuviéramos que identificar algún nodo representativo por su influencia local y regional en esta área de análisis, uno de los caminos podría ser focalizarnos en el

Partido de Capitán Sarmiento. Desde la dinámica industrial, en los últimos años cobró una gran relevancia la instalación de una planta de faena de la Granja Tres Arroyos, empresa que tiene solamente dos de este tipo de plantas en Argentina (la otra se encuentra en Concepción del Uruguay, Entre Ríos), y donde entre ambas faenan en promedio 300.000 aves diarias, siendo utilizadas tanto para el mercado interno como el internacional. Actualmente Granja Tres Arroyos es la fuente principal de empleo del municipio, ya que por los turnos continuados de producción, emplea 1000 personas, algo que es muy significativo teniendo en cuenta la población actual del Partido (Entrevista a Leguizamón, 2009).

En la imagen satelital n° 3, podemos observar la localización de la misma sobre la RN 8, cuya ocupación y consumo de espacio resulta significativa, y de alguna forma lógica en función de la capacidad de producción de la planta. A su vez, la dinámica y volumen de su proceso de producción, tiene una fuerte inserción en los mercados internos, especialmente en la RMBA (entrevista a Leguizamón, 2009), y a su vez en los mercados externos. Con respecto a esto último, desde esta planta parte de la producción se estaría exportando a Europa, Chile, Japón y Medio Oriente.

Imagen satelital N° 3: Localización de Granja Tres Arroyos en Capitán Sarmiento.



Fuente: Google Earth (2009)

Ante estas condiciones, se podría observar como desde los sistemas de transporte que se articulan con este proceso productivo, la RN 8 tomaría una

importancia fundamental desde su configuración espacial, siendo eje indisociable para la circulación del producto hacia el mercado de consumo metropolitano en Buenos Aires, como también hacia el sistema portuario existente en la RMBA. Si tomamos el caso del proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino", el mismo tomaría una significación importante en la reproducción y valorización espacial de este proyecto en curso, en función de los intereses asociados desde la importancia que tiene este actor privado como Granja Tres Arroyos, para el ciclo económico y productivo local y provincial.

En esta misma línea de análisis, y a raíz de los recorridos de campo realizados, se podrían pensar otros casos representativos como el de Granel Sur en San Antonio de Areco. Y que si bien por razones de extensión no nos centraremos a analizar, se podría pensar como un caso representativo desde el proceso espacial de valorización en su localización, sobre el frente de la RN 8; que por su escala y volumen de producción, probablemente sea un nodo relevante en la económica local del partido.

4.3.3. Procesos industriales en el área Arrecifes-Pergamino

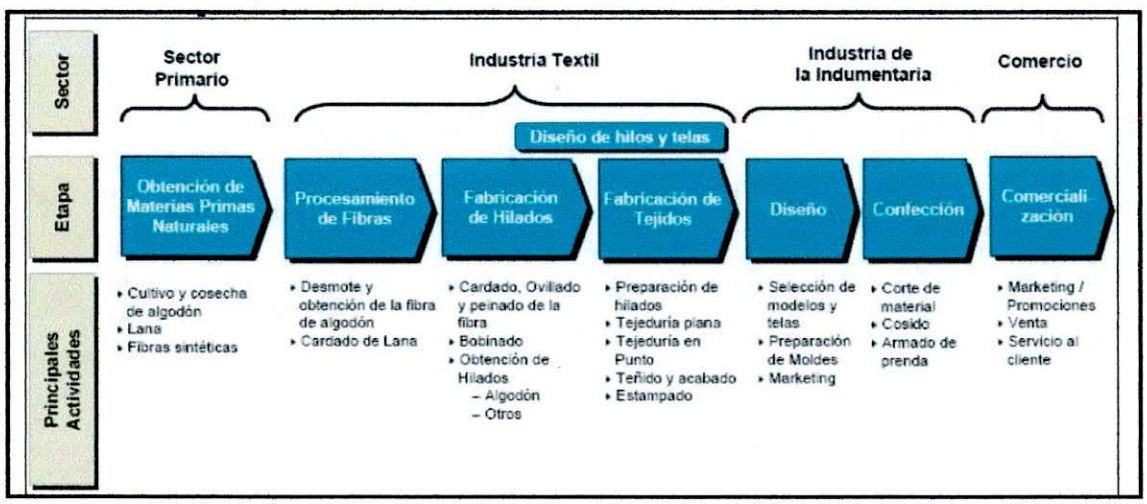
Si bien los Partidos de Arrecifes y Pergamino suelen ser asociados a priori por su dinámica en el sector primario de la economía, siendo caracterizados habitualmente desde el discurso político económico como distritos fuertemente agrícola-ganadero, actualmente se desarrollan procesos en curso con una fuerte tendencia hacia la diversificación de las actividades productivas, especialmente en el caso de Pergamino. Tal como lo analiza Adrián Darmohraj (2003), el Partido de Pergamino posee una trayectoria de mayor extensión, y una historia donde la firma Annan fue un actor de profundo arraigo territorial. Sólo esta empresa llegó a instalar doce fábricas y emplear a 4.600 personas, sentando las bases de la producción fabril en Arrecifes, ya que esta empresa construyó una de sus plantas en esta localidad, sobre la RN 8, y donde se empleaban más de 400 personas. Lamentablemente la industria textil no estuvo ajena a la crisis económica y social de fines de la década del setenta y principios de los ochenta, periodo en que Annan interrumpió definitivamente su producción. A lo largo de la década del noventa, numerosas fábricas textiles continuaron abandonando el mercado a partir de la importación de productos asiáticos. Sin embargo, en los últimos años, y en un contexto que marcó una coyuntura nuevamente favorable para este sector económico, la Secretaria de la Producción de Pergamino asumió y se encuentra apoyando y desarrollando estructuralmente esta actividad, junto a los municipios de Arrecifes y Colón, registrando hoy alrededor de 400 empresas de confección de indumentaria, formada

por muchos microemprendedores, muchos ex asalariados textiles, con un enorme conocimiento calificado y experiencia en la industria.

Ampliando el carácter regional de este proceso industrial, el sector textil está fuertemente desarrollado en el norte de Buenos Aires, destacándose la presencia del denominado "Distrito Industrial Confeccionista" que integran los partidos de Arrecifes, Colón y Pergamino, en la provincia de Buenos Aires, y que coincide con el tradicional polo confeccionista localizado en torno al trazo de la RN 8. Y donde posteriormente se radicaron, debido a la abundancia de mano de obra calificada, otras empresas de gran renombre, tales como Fiorucci, Wrangler, Levi's, Lee, Fus, etc, en su mayoría de origen extranjero. Según el Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur (2007b), en este sector y en la dinámica de la cadena productiva textil (ilustrada en el gráfico n° 1), se destaca la preponderancia de empresas dedicadas a la confección de prendas de vestir, entre las cuales se encuentran algunas grandes empresas y un gran número de PyME.

El sector textil – indumentaria se presenta como sumamente importante para esta región, y que en la última encuesta estructural realizada por el Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur (2007b), representó el 16,8% de los locales de la región. Además de que contribuye con el 22,2% de los ocupados industriales, constituyéndose de esta manera el segundo sector en importancia en la región, luego del sector metalmecánico.

Gráfico N° 1: Cadena productiva del sector textil e indumentaria

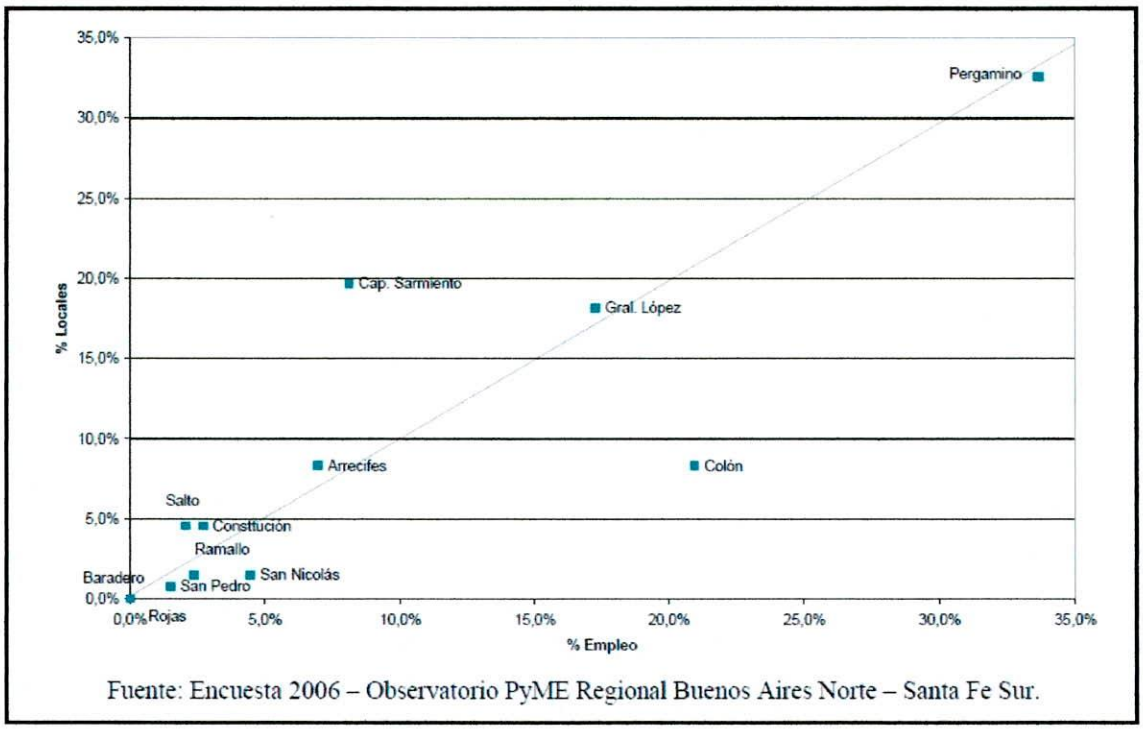


Fuente: Fundación Observatorio Pyme (2008)

Dentro de la composición del sector textil–indumentaria existente en la región, y sin dejar de perder de vista el esquema presenta de la cadena productiva, hay una

concentración de la actividad relacionada con la "confección de prendas de vestir". Concretamente, dicha distribución contribuye con más del 77% de los locales y con casi el 65% de los ocupados del sector; y donde el segundo lugar le corresponde a la "fabricación de productos textiles", con más del 18% de los locales y con aproximadamente el 31% de los ocupados.

Gráfico N° 2: Distribución de los departamentos / partidos según su contribución en los locales y empleo del sector.



Fuente. Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur (2007a)

Ahora, yendo a la geografía del sector, la investigación de la Fundación Observatorio Pyme Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur (2007b), planteó que se han detectado locales en casi todos los partidos/departamentos de la zona, aunque los que poseen especialización productiva en el rubro son: Arrecifes, Capitán Sarmiento, Colón, Pergamino, Salto y San Pedro. En este marco, el Partido de Pergamino es el que mayor participación tiene respecto de los locales (aproximadamente el 33%) y de los ocupados (34%) del sector. Mientras que otros distritos importantes, lo constituyen los partidos de Capitán Sarmiento y Colón, y el departamento de General López. En relación al primero, este participa con aproximadamente el 20% de los locales y el 8,1% del empleo, mientras que la situación del segundo es inversa, dado que

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas

contribuye con el 8,3% de los locales y con el 21% del empleo. La representación de estas cifras se ilustra en el gráfico n° 2, donde se presenta por unidad departamental o municipal, los resultados de la distribución espacial de esta rama de actividad que venimos analizando, en función del porcentaje de locales y de empleos.

4.3.3.1. Procesos de diversificación industrial en Pergamino

Al analizar el Partido de Pergamino, resulta imposible no destacar su diversificación de actividades en el marco del desarrollo industrial local, y su vinculación con el desarrollo agropecuario. En esta sentido, actualmente un sector que cumple un rol importante es la industria metal-mecánica-metalúrgica, que justamente era una de las cadenas productivas de mayor importancia a escala regional en el norte de Buenos Aires.

Profundizando la vinculación entre esta actividad y la dinámica local, el desarrollo del sector primario cumple un factor fundamental en la vitalidad de este sector. Algunos ejemplos de la actividad de este sector estarían en la trascendencia que tiene la maquinaria de campo para semilleros, el desarrollo de prototipos de sembradoras para lotes experimentales, la construcción de sembradoras comunes y de siembra directa, específicamente para criadores y semilleros, que hoy son requeridas desde Italia y Sudáfrica. También otro ejemplo es la construcción de tanques cisternas en que sólo dos empresas locales abastecerían una porción importante del mercado que transporta fluidos.

En este marco de vinculación entre el sector primario y el desarrollo de la industria, también se encontraría parte de la explicación de la dinámica que hoy tiene la industria de la semilla, donde se desarrollaron empresas que fabrican clasificadoras, chimangos, cintas, embolsadoras, caladores neumáticos etc., junto a otras que se dedican a la fabricación de cargadores, balanzas dosificadoras, cintas articuladas, balanzas para embolsar, etc., imprescindible en el manejo de bolsas de semillas.

Por último, y por fuera de la vinculación de la industria del sector primario con el secundario, hay otras ramas importantes de actividad que se articulan con el conjunto del tejido industrial de la ciudad, dadas por la industria maderera y la industria del plástico.

Con respecto a la primera, y según fuentes municipales, encontramos un proceso vinculado con los mercados locales, y que tiene en Pergamino la localización de 80 empresas dedicadas a la manufactura de la madera (muebles standard, muebles

para cocina, implementos rurales -postes, tranqueras, mangas-, ataúdes -12 empresas de este subrubro-, pisos, techos, etc) y cuyo universo de empresas reúne aproximadamente 1.000 personas, afectadas directamente al sector; generando que 4.000 personas de la ciudad de Pergamino sustentan su supervivencia basadas en el desenvolvimiento de la industria local de la madera. Y en relación a la industria del plástico, y asociado a la tecnología de la maquinaria utilizada, tendría un notorio impacto en el mercado laboral, a partir de la generación de 500 empleados directos, y en donde una empresa privada que produce bolsas de polietileno se destaca por agrupar 200 empleados. En el marco de la diversificación productiva de este rubro también se asocia la dinámica del proceso productivo en Pergamino, con la fabricación de abrazaderas plásticas, caravanas para el ganado, elementos de limpieza industrial (cuyo mercado es en un 70% internacional), fábricas de broches, perchas, estuches para lentes, cobertores para camionetas etc.

4.3.3.2. El nodo Parque Industrial Pergamino

Pensando en experiencias diferentes al caso del Parque Industrial Pilar, y yendo al otro extremo del eje que venimos analizando, es una buena ocasión la posibilidad de analizar el caso del Parque Industrial Pergamino. Este emprendimiento surgió con la compra del terreno en 1978, a raíz de una iniciativa oficial de la Provincia de Buenos Aires, y se comenzó a edificar muy lentamente. Según información provista por la Secretaria de Industria y Producción de Pergamino, "en una primera etapa se construyeron las calles, cañerías, desagües y entrada de 35 ha. Las 35 ha faltantes (o el fondo) se terminan en los 90. En 1981 se instala Rizobacter - importante empresa de producción de inoculantes biológicos- y muy lentamente se fueron agregando otras empresas. El auge de pedidos fue en 2004 donde teníamos una lista de 42 empresas que pugnaban por ir al parque. El crecimiento produjo que muchas empresas agotaran su capacidad instalada y buscaban un lugar 'ordenado y barato' para radicarse. El criterio de ese momento, dado lo finito de las parcelas, sostenía darle prioridad a emprendimientos no locales, con importante aporte de mano de obra y si introducía tecnologías no utilizadas en la zona, mejor" (entrevista realizada a Sergio Pizarro, 2009). En este marco expuesto por las autoridades locales, se instalaron desde el 2000 a la fecha, algunas de las siguientes empresas:

Gapp: Perteneciente a Agroinvest (Italia), y se especializa en la producción de semillas forrajeras.

Espuña: Originaria de Olot (Barcelona, España), es una fábrica de jamones crudos.

Blockplastic: Producía previamente en Rosario y se especializa en la fábrica de cajas de baterías.

3l industrias: También estaba en Rosario, y se dedica a la fabricación de envases plásticos para helados.

Chacor do Brasil: Originaria de Brasil, y especializada en el procesamiento de coriandro, fue vendida posteriormente a la empresa local "Los 4 vientos".

Bag Flex: Estaba instalada en Colón, Buenos Aires, con otro emprendimiento, y se dedicada al procesamiento de bidones de glifosato.

Sadegiacomo: empresa local, dedicada a la logística de semillas.

Pardo: Originaria de Colón, Buenos Aires, instaló su centro logístico de electrodomésticos.

Imagen satelital N° 4: Localización del Parque Industrial Pergamino

Fuente: Google Earth (2009)

Analizando genéricamente algunos de los aspectos de este proceso vinculado a la valorización del Parque Industrial Pergamino, sobre más de 30 empresas que

actualmente se encuentran produciendo en el parque, un porcentaje considerable fue inversión externa. Las inversiones lograron ser atraídas a raíz de los beneficios de la promoción industrial, que consisten básicamente en las ordenanzas municipales que eximen del pago de tasas que gravan actividades productivas en el Partido de Pergamino, como son, Tasa por Habilitación, Tasa por Inspección de Seguridad e Higiene, Tasa por Derechos de Construcción, Publicidad y Propaganda, etc. A su vez, estas políticas locales de promoción industrial, acompañan y refuerzan a la normativa provincial de promoción industrial (Ley 13.656).

Intentando comprender integralmente la dinámica diferencial de ambos emprendimientos, desde este marco empírico planteado, vale la pena destacar que aunque los parques industriales surgen en parte como respuesta a ciertas necesidades específicas de reorganización del espacio industrial, su desarrollo y consolidación se sustenta mayormente en una oferta conveniente de localización, por ejemplo vía exenciones impositivas y/o por cercanía a las vías de circulación rápida (ver imagen satelital n° 4), y no necesariamente debido a una oferta basada en nuevas formas organizativas de la producción. Esto se observa, por ejemplo, en la escasa relación que presentan las firmas entre sí en los parques, en la casi nula articulación con los actores locales y en la presencia de ramas de actividad que no obedecen a un intento planificado de estimular eslabonamientos productivos, tal como señalaban Briano y Fritzche (2009).

En el caso del Parque Industrial Pilar, fueron los desarrolladores inmobiliarios los que identificaron al capital industrial como consumidor y generaron el producto "parque industrial" como uno más del mercado inmobiliario. Mientras que en el caso de Pergamino, al consultar a su Secretario de Promoción Industrial acerca de "¿qué representa hoy el Parque Industrial desde la política productiva y municipal de Pergamino?, ¿un instrumento de planificación industrial integrado en una estrategia productiva?, ¿una herramienta aislada de atracción de inversiones e instrumento de recaudación?, ¿un mecanismo para principalmente generar empleo?", el mismo nos respondió:

> "Nunca pudo usarse el Parque como estrategia de ordenamiento territorial, ya que la cantidad de empresas desparramadas por la ciudad, llenaría varios parques. Desde el año 2000 se utilizó para atraer inversiones de empresas que aportaran mano de obra nueva y tecnologías nuevas para la ciudad. Existe una política de instalar empresas sobre las rutas. Hay un corredor de la ruta 32 (a Rosario) donde hay hoy aproximadamente 12 empresas, pero la participación municipal es solamente con ordenanzas que desgravan las inversiones a nivel local. No somos dueños de los predios, por lo que la empresa tiene que acordar con privados. De todos modos lo más difícil hoy es la infraestructura que escapa de la ejira local como gas, teléfono, etc." (Entrevista a Pizarro, 2009)

Independientemente de la dimensión jurídica e institucional que reluce la dinámica de los parques industriales, las evidencias confirmarían que las ciudades con parques industriales como Pergamino tienen ventajas comparativas para obtener inversiones que se verían reflejadas en más puestos de trabajo y bienestar para la población, ancladas en un fuerte componente fiscal. Es la ya mencionada "Ley Provincial N° 10.547" (Ley de Promoción Industrial) la que establece que una de sus finalidades es la de promover la localización de las industrias en Parques Industriales para el aprovechamiento de inversiones existentes, obtención de economías de escala, creación de fuentes de trabajo en la cercanía de centros poblados y preservación del medio ambiente; y en base a una serie de beneficios y franquicias que como hemos dicho se destacan la exención impositiva en el impuesto a los Ingresos Brutos e Inmobiliario en el ámbito provincial.

Concretamente vemos que hay un fuerte componente normativo, con fuertes dimensiones competitivas entre los actores municipales en pos de atraer inversiones. Desde esta lógica de la competitividad, los intereses entre los actores locales no resultan indiferentes. Una nota periodística de un diario local de Colón (Provincia de Buenos Aires), siendo un municipio que no se vería afectado directamente por el proyecto de la autopista Pilar-Pergamino, publicó lo siguiente:

> "En nuestra región existen dos polos de desarrollos muy fuertes. En Pergamino, el parque industrial no tiene más lugar y se proyecta la ampliación del mismo porque existe una decena de nuevos emprendimientos que quieren confluir en esa ciudad, y la Provincia otorgaría su apoyo monetario. Colón Doce escribió hace dos años en la región existe dos polos de desarrollo: Pergamino y Venado Tuerto. Debemos imaginar una inserción para nuestra ciudad que puede quedar relegada. La autopista proyectada Pilar- Pergamino y su similar Venado Tuerto- Rosario puede terminar por ahogar nuestras aspiraciones de crear puesto de trabajo legítimos, creando dos gigantes a nuestros "costados" que se llevaran en un futuro cercano mucha de nuestra materia prima para procesarla y darle valor agregado" (Diario Colón Doce, 15/09/2005)

Una afirmación tan resonante como la que acabamos de expresar y cerrar el eje de análisis de los procesos industriales en nuestra respectiva área de estudio, termina poniendo de manifiesto que los proyectos de transporte y las condiciones de circulación probablemente no sean ajenas a los proyectos de radicación de industrias, a los intereses de los actores municipales y provinciales involucrados. Esta situación justificaría nuevamente poner puntos suspensivos, y retomar el análisis de los procesos industriales en el eje Pilar-Pergamino, desde una prospectiva y articulación

de la producción industrial con un escenario futuro que plantearía una incipiente modificación en los sistemas técnicos de transporte.

4.4. Procesos agropecuarios en el eje Pilar-Pergamino

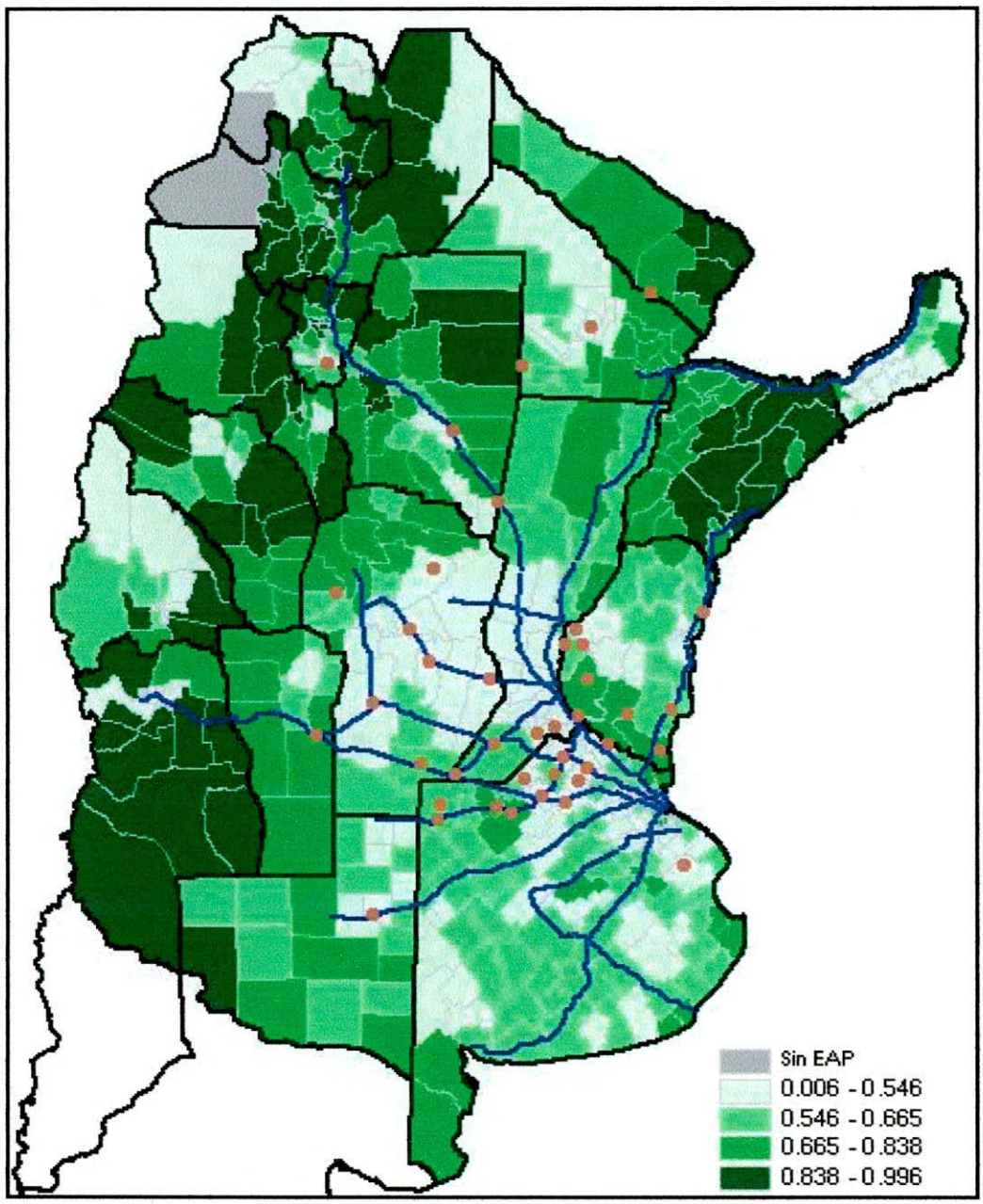
Cuando a partir de los datos del PBG en la Provincia de Buenos Aires, planteábamos la existencia de dos áreas al interior de la construcción del eje Pilar-Pergamino, una de las pautas de esta distinción radicaba en la magnitud del producto agropecuario en los Partidos de San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Arrecifes y Pergamino; cuyas diferencias con los de Exaltación de la Cruz y Pilar son más que resonantes.

Desde una mirada socio-productiva de esta división, nos parece muy interesante retroceder al año 2008, cuando a partir de un proyecto de establecer retenciones móviles a las exportaciones de soja y girasol, a través de una resolución impulsada desde el Poder Ejecutivo Nacional (Resolución 125/08), se llegó a un histórico paro agropecuario, encabezado por un conjunto de actores de importante escala de actuación política y económica en la producción agro-ganadera del país. Esta medida tuvo como hecho central el despliegue de protestas a lo largo de importantes rutas nacionales y provinciales, bloqueando e interrumpiendo la circulación del transporte de cargas vinculados principalmente a la producción agropecuaria.

En el mapa n° 21, podemos ver dónde estuvieron localizados los diferentes cortes de ruta. Estos muestran una importante concentración en el área central del país, y en diferentes sectores del NOA y NEA. En el caso que nos concierne, y confirmada a través de una observación de campo realizada en el mismo periodo en que se desarrolló este conflicto, hemos identificado que partiendo desde los primeros kilómetros de la RN 8, el primer corte de ruta se generó en el área de influencia del cruce de la RN 8 con el Partido de San Antonio de Areco, donde se concentraron un importante número de productores manifestando sus desacuerdos con el proyecto que indicábamos había sido impulsado desde la administración central del país.

Creemos que este hecho de alguna forma confirma o alimenta la idea de una subdivisión del eje Pilar-Pergamino, y una especie de frontera socio-económica con los procesos productivos asociados a la industria y las actividades de mayor vinculación funcional al ámbito de la RMBA.

Mapa N° 21: Localización de protestas agropecuarias sobre ejes carreteros



Fuente: http://towsa.com/wordpress/2008/04/12/rebelion-nota/

En función de esto último, al analizar los procesos de expansión urbana en Pilar y Exaltación de la Cruz, identificábamos ciertas tensiones entre los usos de suelo vinculado a un formato particular de residencia (urbanizaciones cerradas) con el desarrollo de la producción primaria intensiva en Pilar. Esto trajo aparejado ciertas

problemáticas de ordenamiento territorial en el cinturón verde periurbano de Pilar. Según el Censo Nacional Agropecuario 2002, en este municipio se destinaron 1185 hectáreas a la producción agropecuaria, de las cuales 467,9 (40 %) se utilizan para la producción hortícola, marcando una fuerte especialización. A su vez, el Censo divide entre 467,9 hectáreas de horticultura a campo y 30.500 metros cuadrados de horticultura bajo invernáculo, mostrando un claro perfil en producción de "hoja verde" y la magnitud del fenómeno de producción bajo cubierta.

El marco productivo de la actividad hortícola en Pilar, muestra que de un total de 101 explotaciones en el partido, 59 son arrendadas (59 %) y de 1591,7 hectáreas de tierras privadas, 790,6 (50 %) están en arrendamiento. A su vez el desarrollo de la horticultura en Pilar se desarrolla especialmente en las zonas del Parque Industrial Pilar, Ruta 25 y Zelaya. A nivel social, se encuentra un importante colectivo de inmigrantes bolivianos que se desempeña en este proceso productivo, donde según datos de la Embajada de Bolivia en Argentina, de las 58.000 familias que habitan Pilar se estima que entre 2.000 y 2.500 corresponden a núcleos bolivianos (Barsky y Vio, 2007).

Por lo tanto, es a partir de San Antonio de Areco donde encontraríamos otra lógica de reproducción totalmente diferente del sector agropecuario. En este sentido, consideramos sumamente ilustrativo el ejemplo de los cortes e interrupción de la circulación, en el paso de la RN 8 con las localidades de San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Arrecifes y Pergamino. Probablemente esta situación podría estar reflejando una situación que le otorga mayor peso sectorial a ciertos actores vinculados a las esferas institucionales ligadas a la actividad rural en la Argentina.

En una aproximación cuantitativa, se puede observar en el cuadro n° 8 un proceso continuo que ha privilegiado la producción de soja en el marco de condiciones favorables para el desarrollo de este cultivo, desde una dimensión natural, económica y política. En contraposición a este incremento, se observan retrocesos sostenidos en los tres restantes: el trigo, el maíz y el girasol; entre los extremos temporales indicados, el contraste resulta más fuerte aún.

Cuando se analiza el comportamiento en términos de toneladas cosechadas de los productos de mayor importancia en el área pampeana, y específicamente en el eje Pilar-Pergamino, encontramos que todos los Partidos se da la misma tendencia, pero que en el área San Antonio de Areco-Pergamino por el volumen de producción hay una dinámica diferencial notoria en contraposición con el área Pilar-Exaltación de la Cruz. Mientras que el crecimiento en la producción de toneladas (ton.) de soja entre la

campaña 2006 y 1996[19], en los Partidos de Pilar y Exaltación de la Cruz fueron de 2.601 ton. y 23.744 ton. respectivamente; y en San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Arrecifes y Pergamino, el crecimiento fue de 142.224 ton., 93.002 ton., 159.997 ton. y 456.883 ton.

Al analizar este proceso de valorización agropecuaria en el área, el valor de la tierra resulta un componente e indicador clave para la comprensión de este fenómeno. Según los actores inmobiliarios de mayor arraigo regional, al año 2006 el panorama era el siguiente:

> "El promedio de los valores de los campos está totalmente desbordado. Siempre fui muy optimista respecto del precio de la tierra en la pampa húmeda. Cuando se habla de campo agrícola hay que saber cuál es el triángulo maicero por excelencia, donde realmente el valor de la tierra tiene un precio superlativo. En ese 'triángulo de oro', que comprende Rojas-Salto-Colón-Pergamino, están las mejores tierras de Argentina y casi una de las mejores del mundo. Esos campos cuentan con una fertilidad superior a la de otros, una calidad de suelo excelente, un clima que acompaña el desarrollo de los cultivos y están geográficamente dentro de un radio socioeconómico inmejorable". (Oscar Borettini[20], en Diario La Opinión Pergamino, 24/09/2006)

En relación a los valores, diversas fuentes indican que actualmente el precio de la hectárea en Pergamino oscila entre u$s 12.000 y u$s 16.000, pero prácticamente según promotores inmobiliarios de la zona no hay casi oferta existente de campos. Cambiando de escala municipal, pero siguiendo con el análisis de los valores en torno a la hectárea, un caso muy interesante está dado en Capitán Sarmiento, y que surgió en la entrevista con las autoridades del respectivo gobierno local, en donde relataban que hace 4, 5 años la llegada del empresario Pérez Companc produjo un importante cambio en los precios relativos de la tierra, que estaban en u$s 7.000 la hectárea, y para el año 2009 el valor aproximado era de u$s 13.000 (Entrevista a Leguizamón, 2009).

Si bien nos estamos refiriendo a un dato fijo en un momento particular como el actual, cobra interés dimensionar los valores de la tierra, ya que nos interesa como valor indicativo de valorización económica comparativa del suelo. Si tomamos como referencia que el valor promedio de la hectárea a fines de 2010 en la pampa ondulada está en U$S 9.000 (http://www.marcaliquida.com.ar), los valores que mencionamos

[19] No se han logrado obtener los datos de las últimas campañas discriminados por Partidos, pero a raíz de diversas informaciones consultadas, se supone que no se alteró el patrón de predominancia del cultivo de soja en toda el área de análisis.

[20] Titular de Borettini Compañía Inmobiliaria, Partido de Pergamino, Provincia de Buenos Aires.

en los anteriores municipios nos ratifican cierta valorización diferencial del suelo en esta área de análisis.

En lo que respecta al valor de esta tierra, cabría preguntarse sobre las condiciones que valorizarían económicamente el suelo. Según los estudios comerciales, es la calidad del suelo principalmente la que es tenida en cuenta a la hora de tomar la decisión de comprar o vender, y más aún en la zona núcleo, donde la oferta suele ser escasa y la demanda muy alta. El promotor inmobiliario Oscar Borettini, se refiere al respecto:

> "Si tenemos dos campos iguales, con la misma calidad de suelo, y uno fue maltratado por los arrendatarios, se le hizo una importante extracción de materia orgánica y no hubo rotación de cultivos; no va a valer lo mismo que otro que fue tratado con siembra directa, con rotación de los cultivos, donde se privilegió la fertilidad y la estructura del suelo. Hoy una persona que compra 100 hectáreas de campo e invierte un millón de dólares, lo menos que debería hacer es asesorarse sobre el estado del suelo de esos lotes". (Oscar Borettini, en Diario La Opinión Pergamino, 24/09/2006)

Por lo tanto, podría ser la aptitud de la tierra y la rotación el factor central del precio de la tierra, y no por ejemplo la relación entre la localización de las respectivas hectáreas con la presencia de una determinada infraestructura de transporte. De esta forma, lo primero que se privilegia en un campo es la calidad de su suelo, lo que ocupa el mayor porcentaje de la decisión de compra o venta. En menor medida pero también de suma importancia, en la tasación influyen factores relacionados con los cultivos antecesores, la rotación y el sistema de labranza de los últimos años, entre otros.

Según la inmobiliaria local de Arrecifes Blanch, entre los factores que inciden en el valor de la tierra, es el tipo de suelo el elemento central, dependiendo si el mismo está pensado para desarrollar actividad agropecuarias o en menor medida para la ganadería, por lo que la aptitud del mismo es fundamental. Y en esta lógica, por ejemplo la presencia de un arroyo, el hecho de si la tierra es inundable o no, también repercuten en el precio de venta del campo. Con respecto al sistema de transporte como elementos de análisis, desde la misma inmobiliaria se nos comentaba que no es un factor menor, ya que dependiendo de la producción a la que se destinará un determinado campo puede afectar la circulación del producto. Por ejemplo, si en un campo se desarrolla una producción intensa como la lechería o la producción avícola, el pavimento le da un valor extra al campo, ya que transitar muchos kilómetros por camino de tierra afecta negativamente el proceso productivo en su conjunto.

En un análisis de la infraestructura de transporte y el proceso de valorización agropecuaria, Silvestri (2007) rescató el rol del transporte como una condición

concurrente, indicando que las inversiones en infraestructura constituyen una condición necesaria, pero no suficiente para el desarrollo. De esta forma, mejores sistemas de transporte implicarían menores costos y tiempos operativos y servicios más confiables, lo que dependerá –además de la infraestructura- de las condiciones de mercado creadas por las políticas públicas en materia de transporte y la regulación económica del mismo. Es decir, que la eficiencia del sistema dependerá también de las normativas regulatorias, tanto de orden económico como técnicas y de seguridad.

De todas formas, el razonamiento de Silvestri (2007) aporta un elemento interesante de análisis, al notar que no es posible plantear que la expansión agropecuaria, se haya correspondido exclusivamente con las mejoras en la infraestructura, sino que un factor determinante es el tecnológico, en dos aspectos:

1) La aplicación de la siembra directa y el uso de semillas genéticamente modificadas: ambos factores influenciaron en la superación de los rindes por hectárea y en la expansión de la frontera agrícola hacia regiones naturalmente menos favorecidas en término agro-ecológicos. Además, tampoco se debe dejar de tener en cuenta que en algunos periodos son los precios internacionales los que actúan como un fuerte impulsor de la producción.

Complementando esta cuestión con un trabajo de Labatte (1997), las actividades sobre la valuación económica del recurso suelo bajo condiciones de cambio tecnológico, indica que ya desde 1970 las actividades agrícolas en Pergamino, y en general en la pampa húmeda, han estado sujetas a cambios tecnológicos que resultaron en incrementos significativos de los rendimientos.

2) La localización de las industrias aceiteras que se han aglomerado en Rosario, constituyéndose en un "cluster" de jerarquía mundial que aprovechó las nuevas condiciones de la infraestructura, aportando a una mejora en los costos de producción, que hizo más competitivos a los subproductos y derivados que se destinan a la exportación. Este segundo aspecto lo analizaremos con mayor grado de detalle en el próximo capítulo, ya que es central para entender la circulación del producto generado en el área San Antonio de Areco-Pergamino.

Algunas dimensiones territoriales para comprender la importancia que espacialmente hoy los procesos de valorización agropecuaria tienen en el área, manifiestan ciertos rasgos en los usos de suelo asociados a la RN 8. Los usos de suelo en las intersecciones con las aglomeraciones reflejan parcialmente un dinamismo que hoy da cuenta de la importancia del sector primario en el área San Antonio de Areco-Pergamino.

Así como décadas atrás el equipamiento vinculado a la producción del sector primario tenía como eje protagónico a escala municipal el área de influencia de las estaciones del ferrocarril, hoy vemos que ese sistema de soporte a la producción se desplaza y valoriza en las proximidades de la red carretera. Producto de las estrategias de valorización de los actores vinculados al sector productivo primario (como las empresas privadas o acopiadores reunidos en organizaciones productivas) se ha ido consolidando en forma indisociable con la infraestructura de transporte, un espacio de relaciones que revela justamente una dinámica diferencial en los usos de suelo vinculados a la RN 8.

En las imágenes satelitales n° 5, 6, 7 y 8, se observan las intersecciones de la RN 8 con las ciudades de San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento y Arrecifes, identificándose una serie de equipamientos (como silos, acopios, etc.) asociados a esta infraestructura de circulación del grano en el área San Antonio de Areco-Pergamino.

Imagen satelital N°5: Usos de suelo vinculados a la producción agropecuaria en la intersección de la RN 8 con la ciudad de Capitán Sarmiento.

Fuente: Google Earth (2009)

Imagen satelital N°6: Usos de suelo vinculados a la producción agropecuaria en la intersección de la RN 8 con la ciudad de San Antonio de Areco.

Fuente: Google Earth (2009)

Imagen satelital N°7: Usos de suelo vinculados a la producción agropecuaria en la intersección de la RN 8 con la ciudad de Arrecifes.

Fuente: Google Earth (2009)

Imagen satelital N°8: Usos de suelo vinculados a la producción agropecuaria en la intersección de la RN 8 con la ciudad de Arrecifes.

Fuente: Google Earth (2009)

Cuando analizamos procesos territoriales, una de las intenciones radica en dar cuenta de diferentes elementos que valorizan la propia reproducción de los mismos, en donde el territorio además de ser testigo de los cambios en la tecnología del transporte, también es un elemento indisociable de los fenómenos de innovación tecnológica, de los proyectos de actores públicos y privados. En este sentido, algunas características particulares identificadas en el Partido de Pergamino, resultan bien interesantes, como caso ejemplar del rol de ciertos actores en el desarrollo local y articulado del sector primario y ciertas ramas del sector secundario.

Analizando algunos procesos actuales en función de los proyectos de ciertos actores parciales identificados en la valorización territorial de este proceso, observamos en el caso Pergamino algunos fenómenos e iniciativas que revelan una dinámica que va más allá de los propios rindes del sector primario de la economía. Por ejemplo, cuando encontramos proyectos como el que articula a instituciones tales

como el INTA (Pergamino) y la UNNOBA (Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires), para el desarrollo de un polo tecnológico en Pergamino, se está apuntando justamente a fortalecer la producción primaria e industrial de la región, en pos de consolidar capacidades técnicas con impacto local. En esta situación, vemos la convergencia de intereses del sector público, estimulando un proceso innovador desde el conocimiento que crea alianzas entre diferentes actores, a los fines de impulsar investigaciones capaces de generar innovaciones en el desarrollo regional de los sectores económicos primarios y secundarios.

Nombrábamos a la UNNOBA anteriormente, institución académica que se creó en esta primera década del siglo XXI y que, con sedes compartidas en Junín y Pergamino, tiene como uno de sus objetivos proponer carreras universitarias innovadoras que traduzcan el perfil productivo de la región. Podríamos pensar este caso como parte misma de un proceso que si bien tiene un eje casi determinante en la propia aptitud agroecológica del suelo, también nuclea un conjunto de procesos por parte de actores que reproducen e innovan sobre una dinámica existente, complejizando la estructura territorial.

Así como los actores locales se articulan con los procesos de innovación tecnológica, esta dinámica es indisociable del conjunto de intereses privados, que en el caso de Pergamino reúne a una serie de actores con importantes capacidades de actuación desde el conjunto de la economía global. Por citar un ejemplo, actualmente en el Partido de Pergamino, se producen semillas de cereales y oleaginosas como trigo, maíz, soja, colza girasol y semillas para pasturas que son propias de zonas ganaderas, por lo que se podría considerar afín a la producción agropecuaria este sector productor de semillas, que le dio la denominación mediática a Pergamino como "la capital nacional de la semilla". Esto se relacionaría con el hecho de que actualmente hay en el Partido instalados 11 criaderos y 54 semilleros entre multinacionales y nacionales (Morgan, Monsanto, Louis Dreyfuss, Cargill, Pioneer, Gentos, Sursem, Ayerza, Biscayart, Barenburg, Produsem, etc), fenómeno que se remonta a 1925 con la producción de la primer variedad de trigo en la Chacra Experimental[21]. Actualmente se estima más del 60% de las variedades forrajeras utilizadas en el país, son originadas en Pergamino.

Para finalizar, otro ejemplo de la dinámica tecnológica asociada a los procesos de valorización agropecuaria que hemos venido insistiendo en este capítulo, tiene que ver con otra industria asociada a lo agrícola y con destacada injerencia en los mercados nacionales e internacionales; es la producción de inoculantes biológicos,

[21] Actualmente en ese sector está ubicado el INTA.

que consiste en el tratamiento de la semilla a sembrar con una bacteria. Esta acción se tornaría importante en un cultivo de alto rendimiento, como por ejemplo, la soja, que utiliza tanto nitrógeno del suelo, y cuya reposición con productos químicos sería inviable económicamente; por lo que la bacteria inoculada fija nitrógeno del aire y lo incorpora a la planta, compensando de ese modo y en forma parcial la extracción que realiza el cultivo. Según las fuentes del gobierno local que nos facilitaron esta información, en Pergamino se encuentran tres empresas locales que, a partir de desarrollos propios, se han insertado en este mercado altamente competitivo a nivel mundial.

5

Transformaciones en las condiciones de circulación y perspectivas territoriales asociadas en el eje Pilar-Pergamino

Los proyectos de renovación de la RN 8 se remontan a cuando la Dirección Nacional de Vialidad realizó expropiaciones de algunos terrenos para poder avanzar con la construcción de un nuevo recorrido carretero en el Partido de Pergamino. Constituyen antecedentes significativos para pensar el desarrollo de esta carretera la construcción del Acceso Norte, (con sus ramales a Tigre, Escobar y Pilar), iniciado en 1948 y concluido en 1972. Su construcción se transformó en un fuerte impulso para la conformación de una nueva zona industrial, además de convertirse con el correr de los años en un eje de expansión suburbana de sectores de ingresos mayores que los que habitualmente residían en áreas de expansión urbana poco densas, en Buenos Aires (Blanco, 2002).

Posteriormente, con la Reforma del Estado, promulgada a través de la sanción de la ley 23.696 en 1991, se concesionaron los corredores viales del sistema carretero nacional a través del financiamiento por cobro de peaje principalmente, incluyendo la red de accesos viales a Buenos Aires. Desde este marco institucional, Autopistas del Sol S.A. se hizo cargo de la concesión del Acceso Norte y la Avenida General Paz; y desde 1993 realizo en carácter de concesionario diferentes obras, como el ensanche de la autopista troncal, además de tareas de gestión, operación y mantenimiento vial de la infraestructura de transporte a cargo.

Subsiguientemente, y como fuera adelantado en el tercer capítulo del trabajo , en el 2005 surgió la Corporación América presentando un proyecto de extensión de la autopista desde el Acceso Norte ramal Pilar, hacia la ciudad de Pergamino. Finalmente el Decreto 1875/2006 le otorgó a la empresa Corporación América - Helport (Unión Transitoria de Empresas) la concesión por peaje, para la construcción,

mantenimiento, administración y explotación de la autopista que unirá las ciudades de Pilar y Pergamino, RN 8, Provincia de Buenos Aires.

A lo largo de este capítulo, presentaremos las características generales del proyecto, analizando el rol de ciertos actores relevantes. Y posteriormente nos centraremos en el análisis prospectivo de los procesos territoriales que se articularían con mayor o menor intensidad, a la renovación del tramo de la RN 8, entre Pilar y Pergamino. A los fines de revalorizar un aspecto muchas veces subestimado en la planificación de nuevas infraestructuras de transporte como es el territorio, en el presente estudio partiremos de algunos impactos que se han planteado desde diferentes ámbitos en relación a este proyecto, para posteriormente analizar parcialmente y encuadrar los mismos desde una lógica que revele ciertos aspectos de la dinámica territorial del área.

5.1. El proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino"

Con el objetivo principal de optimizar la condición actual de la RN 8 en el tramo Pilar-Pergamino, el proyecto planteado por la Corporación América-Helport radica en su transformación en una autopista de 180 kilómetros[22], entre los Partidos de Pilar y Pergamino. Con una inversión que se estimó en el año 2005 en $ 760 millones de pesos, el plazo de concesión otorgado al adjudicatario de la obra sería de 30 años, periodo estimado para la recuperación y rentabilidad de la inversión, a través de los ingresos generados principalmente por el cobro de peaje.

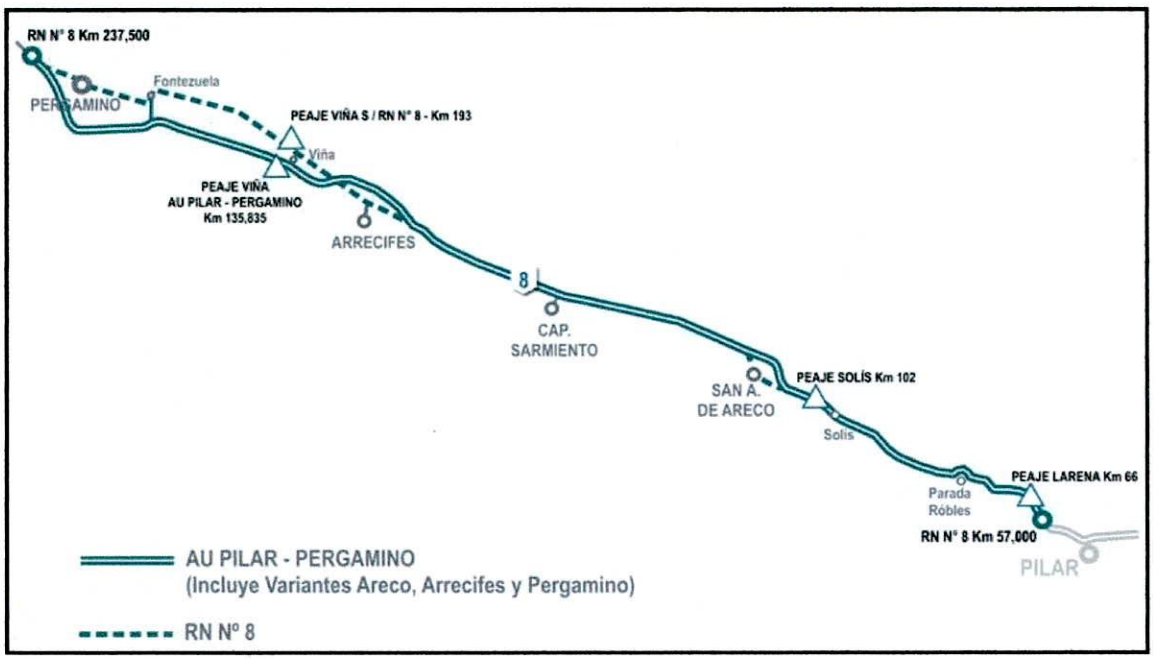
El proyecto contempla el cobro del peaje en tres diferentes cabinas, que tal como podemos observar en el mapa n° 22 se encuentran ubicadas en el kilómetro 66 ("Peaje Larena"); otro ya existente y operando previamente a la formulación del proyecto en el kilómetro 102 ("Peaje Solís"); y una última cabina en el kilómetro 193, entre las localidades de Pergamino y Arrecifes, a la altura de la localidad de Viña.

En relación a algunos aspectos ingenieriles de la obra, el proyecto implica trabajos que incluyen la concreción de terraplenes, la duplicación de calzadas, el ensanche de los puentes sobre el ferrocarril Urquiza, el arroyo Larena y el río Luján, como también la construcción de distribuidores de tránsito en el cruce con las rutas que circulan transversalmente al subeje carretero Pilar-Pergamino; junto a la iluminación total de los primeros 20 kilómetros, como de todas las zonas urbanas, y los respectivos distribuidores.

[22] Entendida esta a partir de la configuración de diversos carriles en cada sentido de circulación, sin cruces a nivel, ni semáforos; es decir, que asegure una corriente continúa y fluida de tránsito, sin interrupciones externas, no derivadas de los propios vehículos que por ella circulan.

En relación a esto último, en todo el tramo se aplicará el concepto de control de accesos, esto significa que no se permitirá el cruce directo de ningún vehículo a un mismo nivel, reduciéndose las posibilidades de accidentes, así los usuarios que necesiten efectuar cruces serán guiados a través de colectoras hasta las intersecciones seguras previstas a tal final. Otro aspecto relevante en la formulación del diseño de la obra es la construcción de dársenas de detención para el transporte público, junto a garitas de refugio e isla de servicios.

Mapa N° 22: Proyecto "Autopista Pilar-Pergamino"



Fuente: OCCOVI

5.1.1. Etapas del proyecto

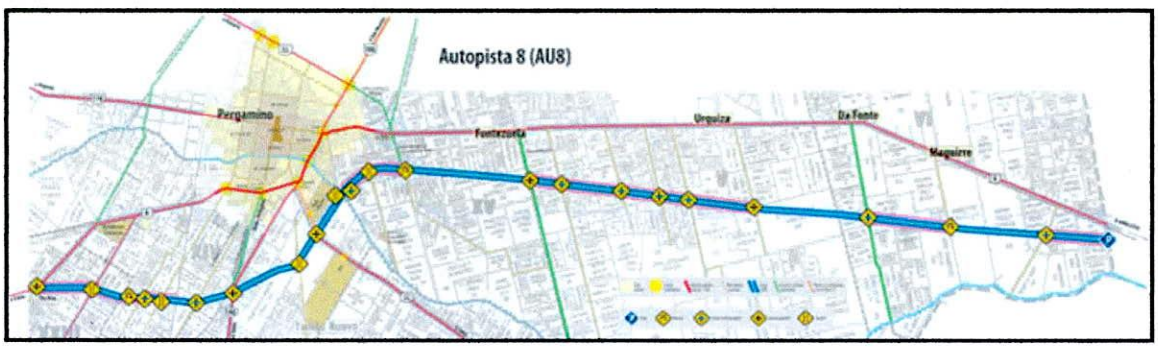
El proyecto presentado al OCCOVI por la Corporación América-Helport plantea dos etapas diferenciadas en la construcción de la autopista.

Una primera etapa se basa en la construcción de dos calzadas de tres carriles por sentido de circulación, desde el punto de inicio de la obra, que es el kilómetro 57 de la RN 8, hasta el cruce con la RP 39, por la que se accede a la localidad de Capilla del Señor. Se prevé intercambiadores de tránsito a distinto nivel, especialmente en la intersección con la RP 6.

Una segunda etapa involucra la construcción de una nueva calzada dividida en dos carriles por sentido de circulación hasta Pergamino. Esta etapa presenta un grado de complejidad mayor que la anterior, ya que además de ser más extensa, contempla la construcción de una nueva traza en el tramo Arrecifes-Pergamino. Esto se debe a la ocupación existente del espacio en las adyacencias de la traza, especialmente en el tejido urbano de las aglomeraciones de ambas ciudades, lo que impide la construcción de una nueva calzada en paralelo a la disposición de la carretera, tal como fuera construida en la década de 1930.

De esta forma, este segmento es el que más se diferencia del resto de la autopista, porque la nueva traza proyectada debe eludir los ingresos a las ciudades, tal como están configurados actualmente. En el mapa n° 23, se puede observar claramente el proyecto de la nueva traza proyectada para la conexión vial entre Arrecifes y Pergamino.

Mapa N° 23: Proyecto "Autopista Pilar-Pergamino". Tramo Arrecifes-Pergamino.



Fuente: Municipalidad de Pergamino

Según el Ing. Víctor Carlos Testoli[23], la construcción de este nuevo segmento entre Arrecifes y Pergamino "es de 76 kilómetros de traza nueva que no pasará por la carretera. El diseño del camino es uno de los más modernos que habrá en el país, con las dimensiones acordes a la realidad de los vehículos que circulan por aquí. El desarrollo del tránsito obligó a mayores inversiones sobre esta ruta que cumple con parámetros de diseños efectuados en el año 1950; cualquier ruta nacional de importancia tiene 7,30 metros con banquinas pavimentadas y en este caso contamos con un camino de 7 metros de ancho con laterales de tierra, generando problemas graves de accidentología" (Diario Imagen Arrecifes, 09/06/2006).

[23] Miembro de los equipos técnicos de planificación de la Corporación América-Helport.

Por último, un aspecto significativo fue el que se sucedió en los órganos competentes de planificación del Municipio de Pergamino, desde donde se solicitó al OCCOVI la posibilidad de realizar una serie de obras complementarias a la realización de dos anillos de circunvalación de ingreso a la ciudad. Uno de ellos estaría planteado en continuidad con la actual traza de la RN 8, y coincidente con el actual acceso ya consolidado que conduce al núcleo central de la ciudad donde se localiza la mayor densidad poblacional y el centro comercial y administrativo. Y el otro, que sería básicamente el contemplado por el proyecto original, es el que se formaría con las RN 188 y RP 32[24].

5.1.2. Expectativas e impactos del proyecto

En numerosas ocasiones, cuando se impulsa un proyecto de transporte, se suelen presentar una serie de justificaciones basadas en que la obra generaría una serie de efectos positivos que se desencadenarían como consecuencia de la puesta en valor de esa infraestructura (o de un determinado cambio en un código de planeamiento, zonificación, etc.).

Desde este marco de análisis, un conjunto de autores que han trabajado sobre diferentes perspectivas teóricas para pensar el rol de las infraestructuras de transporte (Miralles, 2002; Offner, 1993) discuten con el "efecto estructurante" de una obra de transporte, la cual suele tener buena prensa porque permite decir cosas simples, y proveer explicaciones unívocas. Lo que estos aportes teóricos discuten es la idea de pensar "impactos", que tradicionalmente han sido definidos a partir de las nociones de efectos, consecuencias, transformaciones, y cambios, comparando la situación previa y la posterior a la aparición desencadenante del hecho. Blanco (2006) apunta que el uso del término impacto suele tener un componente unidireccional, donde pareciera subyacer la idea de que el espacio "recibe" los efectos positivos o negativos originados por una acción, de algún modo "externa".

Como todo proyecto de transporte de gran envergadura, la inserción política, económica y social de la autopista que unirá las localidades de Pilar y Pergamino, ha sido discutida y pensada desde la necesidad de transformar, y generar a partir de la

[24] Otras obras complementarias están relacionadas en primer lugar con el tratamiento de la continuidad de los caminos rurales de la producción que sería interrumpidos por la traza de la autopista; y en segundo lugar, con un tratamiento preferencial de acceso a ciertas avenidas consolidas por su actividad comercial – como Av. Pellegrini y Av. Juan B Justo-, junto con una realización de obras complementarias sobre el acceso a la RP 32, a partir de una doble calzada entre el cruce de la futura autopista y la rotonda de ingreso al parque industrial, junto con el desarrollo de bicisendas, de iluminación, forestación y paradas de colectivos.

propia presencia de la infraestructura en sí, una serie de fenómenos que encuentran una relevancia tal que no pasan inadvertidas desde el discurso político y técnico.

Al examinar y sistematizar un conjunto de hipótesis que se han formulado en torno a la reconversión de la RN 8, identificamos que básicamente sobre tres ejes de impactos positivos han estado centrados y agrupados los efectos que se manifestaron en torno al proyecto de la autopista, principalmente desde los actores políticos a escala local.

I) Reducción de tiempos y costos

En primer lugar, y como en casi toda obra de infraestructura de transporte, la reducción de tiempos y costos es uno de los impactos de mayor relevancia que se presentan continuamente. Una vez reconvertida la ruta, se estima habrá una importante reducción en los tiempos de viaje, ya que el tiempo de viaje entre Pilar y Pergamino, se reduciría de los 150 minutos actuales, a 90 minutos con el proyecto ya finalizado, resultando en un ahorro de 60 minutos de viaje. (Tulio; 2008).

En función de esto, Rosa Tulio -una de las impulsoras políticas de este proyecto- deduce que en función de esta eventual reducción en tiempo y costos, automáticamente el proyecto generará una notoria reducción en el costo de los fletes, no solo locales al tramo, sino en los de larga distancia que recorren traza, estimados en 2.500.000 vehículos anuales. El criterio de tal expectativa se debe a la posibilidad de circular a velocidades constantes sin detenciones y aceleraciones bruscas, lo que a su vez disminuye el consumo y las emisiones tóxicas.

II) Seguridad vial

Otro conjunto de impactos positivos que se afirman y esgrimen a los fines de potenciar los beneficios del proyecto se relacionan con la seguridad vial, un tema de extremada sensibilidad social, y que en los últimos tiempos ha tomado cada vez más fuerza mediática y política a razón de los accidentes de tránsito que penosamente se suceden a diario en las rutas nacionales y provinciales del país.

Un reciente ranking de siniestralidad elaborado por el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI) coloca a la RN 8 como la segunda carretera donde más accidentes se producen, con un 6,4% de los mismos. Según el informe, la ruta es peligrosa por ser una arteria convencional con solo un carril por mano, y por contar con curvas muy cerradas, especialmente en los accesos y salidas de tres pueblos que se encuentran ubicados entre las localidades de Arrecifes y Pergamino:

Todd (km 196), Viña (km 201) y Maguirre (206). Además, el estudio señala que la RN 8 convive con el tránsito urbano, procedente de Arrecifes, Pergamino y Venado Tuero, lo que dificulta considerablemente la circulación.

Recurrentemente en los diarios locales de las localidades que se encuentran afectados por el proyecto de la autopista, se publican artículos periodísticos que resaltan la importancia de llevar a cabo esta obra, a los fines de disminuir la cantidad de accidentes, lesiones y muertes producidos en los accidentes de tránsito. Parafraseando una de estas notas, un artículo publicado por el diario local de Pergamino, y titulado "La inseguridad vial nuevamente genera preocupación y reclamos en el tramo urbano de la RN 8" contextualiza de alguna forma la dimensión de esta problemática en el espacio urbano local:

> "Es realmente una peripecia cruzar Pergamino por determinados sectores de la traza actual de la RN 8 (...) Respecto del elevado tránsito vehicular por la arteria, tanto los transportistas como los choferes de micro de larga distancia han manifestado su disconformidad porque el tiempo que pierden en pasar por este lugar complica los horarios previamente establecidos por las empresas a las cuales ellos prestan servicio. Frente a este cuadro de situación, la realidad indica que no se puede hacer absolutamente más nada, hasta tanto no se cuente con la autovía que unirá las ciudades de Pilar y Pergamino. Cada día que pasa se siente más la falta de una nueva traza para que circulen los vehículos de gran porte; seguramente cuando esté terminada esta ambiciosa obra, se notarán rápidamente los beneficios. Hoy la ruta nacional n° 8 es uno de los caminos por los cuales pasa gran parte de la producción del país, montada en inmensos camiones que tienen como destino la Capital Federal, el puerto de Rosario u otros puntos de la geografía nacional e incluso países limítrofes". (Diario La Opinión –Pergamino-, 27/12/2006)

En esta línea de análisis, desde los propios gobiernos locales la problemática de la seguridad vial se torna en un fuerte e importante argumento para plantear la urgencia de la construcción de una determinada obra. En este sentido, en el caso de la máxima autoridad política de San Antonio de Areco, Eduardo Jordan, esta cuestión se identifica fácilmente en su testimonio acerca de que "hace unos años, los vecinos no querían la autopista, temían un crecimiento urbano desmedido y la pérdida de la identidad regional. Pero hoy, por cuestiones de seguridad vial, nadie duda que la obra es necesaria. Tengo 20 años de bombero y la ruta 8 es cada vez más peligrosa" (Diario La Nación, 04/05/2005).

Y casi en similar ángulo de análisis, el intendente de Pergamino Héctor Gutiérrez ilustra su optimismo comentando que "la autopista será un alivio importante, ya que hoy la ruta 8 está convertida en un verdadero peligro y por ello muchos pergaminenses ya estamos optando por vías alternativas para viajar a Buenos Aires. (Diario La Opinión –Pergamino-, 15/10/2006).

III) Crecimiento económico y valorización inmobiliaria

El otro conjunto de impactos y expectativas que aparecen con mayor fuerza mediática y política al referirse al desarrollo de este proyecto, son las vinculaciones lineales entre el proyecto de la autopista y el crecimiento económico y efectos territoriales dados ante una mejora en la fluidez de comunicación terrestre en los municipios involucrados. A modo de citar algunos ejemplos, se dijo que un proyecto de tal envergadura generará múltiples beneficios en Pilar-Pergamino, tales como:

- Condiciones propicias para la construcción de áreas de servicios e infraestructura, radicación de industrias, descentralización e incremento de la mano de obra.

- Revalorización directa de los inmuebles ubicados en la zona de influencia de la autopista.

- Inducción de tránsito con el beneficio del desarrollo de zonas para microturismo incipientes en el área ya que al tener una autopista segura y rápida genera una mayor afluencia de público a esos sectores.

Por otra parte, una obra de infraestructura suele ser difundida a través del discurso de los medios de comunicación, a partir de la preponderancia de una narración que justamente hace hincapié en supuestos efectos que un proyecto de transporte puede arrojar en la comunidad. Algunas cuestiones vinculadas en concreto a la "Autopista Pilar-Pergamino", generaron las siguientes repercusiones: (Diario La Opinión; 10/08/2008):

- El impacto del proyecto trascenderá los aspectos viales y tendrá profundas consecuencias socio-culturales, económico-productivas y urbano-ambientales. En principio se trata de potenciar los impactos positivos de esta obra y evitar o mitigar los negativos previsibles, con el fin de que éstos no interfieran, sino por el contrario, nos faciliten concertar participativamente los objetivos estratégicos que deberán orientar el modelo deseable de ciudad y territorio.

- Desde el punto de vista regional, la autopista no sólo unirá en forma segura y rápida la RMBA con Pergamino, sino que además ofrece la oportunidad de consolidar un eje de integración de gran significación para la región noroeste de la provincia, dentro de la cual Pergamino ejerce una notoria centralidad, incentivando los flujos de comunicación en una línea de conexión interurbana que se extiende a la región central del país y forma parte del corredor bioceánico.

• Desde el punto de vista urbano, la autopista es una oportunidad para concertar participativamente objetivos de mediano y largo plazo vinculados con el conflicto que implica la travesía urbana de las RN 8 y RN 188, y el futuro desarrollo y la transformación las ciudades que atraviesa la autopista, y consecuentemente formalizar los programas, planes y proyectos que concurran a la realización de dichos objetivos.

Focalizándonos en algunas expectativas a escala local de los gobierno, el discurso político y social suele estar profundamente marcado por la idea de promover y sostener la valorización de una obra de infraestructura por los beneficios sociales que suelen asociarse ante una mejora en el transporte.

Si reducimos la escala de análisis entonces a las expectativas en los ámbitos municipales, observamos en el caso de Partido de Pilar, que su intendente Zuccaro asume que una nueva vía alternativa generaría la posibilidad de seguir creciendo, trayendo aparejado mano de obra y mayores inversiones en la localidad (http://www.casarosada.gov.ar/).

En el caso de Exaltación de la Cruz, también su intendente Horacio Errazú afirma que "la autopista es un reclamo muy importante para la producción y el turismo"; mientras que su similar de Capitán Sarmiento, indica que "el distrito necesita la autovía para que materialicen emprendimientos inmobiliarios como countries y barrios cerrados" (Diario La Nación, 04/05/2005).

Y con respecto al gobierno local de Pergamino, Héctor Gutiérrez afirma que "no tenemos dudas que significará un crecimiento notable para la región y estamos agradecidos a los empresarios que pusieron en marcha esta iniciativa privada (...) Pienso que esta década va a deparar para Pergamino resultados formidables" (Diario La Opinión, 15/10/ 2006).

Otro aspecto específico que también surgió en torno al proyecto estuvo centrado desde los eventuales impactos que en términos económicos beneficiarían de una notable manera a la producción agropecuaria, lo que a su vez se vincula, con lo que indicábamos anteriormente acerca de la reducción de tiempo y costos. En esta situación, se planteo que la obra beneficiará especialmente a los productores de San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Arrecifes y Pergamino, pero también a los productores que tengan sus campos cerca de Río Cuarto, Venado Tuerto, Cañada de Gómez, Colón y Rojas, entre otras localidades, ya que gran parte de las 22 millones de toneladas obtenidas circulan por la RN 8 en 15.000 camiones/día, obtendrían beneficios ya que bajarían costos, siniestros y el tiempo de viaje en un hora, en el

marco de que en la Provincia de Buenos Aires se produce el 31% del total país en girasol, soja, maíz y trigo (Info Campo, 20/07/2006).

Uno de los aspectos que podrían pensarse asociados al crecimiento económico a nivel local y regional, tiene que ver con la valorización del suelo a través de una infraestructura de transporte. Se veía esto en el testimonio del intendente de Capitán Sarmiento, que vinculaba directamente la obra con emprendimientos inmobiliarios. En este sentido, el hecho de que el proyecto justamente arranque del Partido de Pilar no es una cuestión que ha pasado inadvertida en el debate y efectos territoriales que podrían reforzarse con la extensión de la RN 8, bajo el formato de autopista.

Según Rosa Tulio, al referirse al caso del Partido de Pergamino, afirma creer que "Pergamino va a tener una explosión de crecimiento muy importante con la llegada de la autopista, al estilo de la que tuvo Pilar en su oportunidad. Y este también es un objetivo a tener muy en cuenta en este tema" (Diario La Opinión –Pergamino-, 15/10/2006).

En esta misma línea de expectativas, desde la propia Corporación América-Helport, el gerente de Caminos de América, Juan Manuel Collazo planteo que "como ha ocurrido con la Panamericana, que significó un crecimiento muy importante para Pilar en su momento, con inversiones millonarias y la suba de tasación de los terrenos, lo mismo va a ocurrir con quienes estén beneficiados con esta autovía, que significa en primer instancia una inversión totalmente privada de alrededor de 200 millones de pesos" (Diario Pilar de Todos, 27/06/2008).

5.1.3. El rol de la Corporación América y su escala territorial de actuación

Como hemos explicado en uno de los primeros capítulos del presente estudio, el proyecto de la Autopista Pilar-Pergamino surge en el marco del "Régimen de Iniciativa Privada", promulgado por el gobierno nacional en el 2005, y que en sintonía con los procesos de concesión de infraestructura de transporte al sector privado, este nuevo producto normativo pone de manifiesto y estimula la participación de los actores privados en el sector transporte.

Por la naturaleza del propio negocio y gestión de la infraestructura de transporte, suelen ser las empresas que cuentan con un importante capital las que tienen mayor preponderancia en participar en el transporte, como unidad de negocio. Actualmente encontramos grandes conglomerados empresarios participando en

importantes negocios relacionados al transporte, pero que se caracterizan a su vez por operar a través de diferentes empresas[25].

El caso que nos interesa en este estudio es el de la Corporación América, que como hemos venido diciendo, a partir del Régimen de Iniciativa Privada, se adjudicó el proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino", junto al proyecto de la mejora de la traza y construcción de variantes de la RN 36, entre Río Cuarto y el área metropolitana de Córdoba[26].

Ampliando la escala de análisis de la Corporación América, desde algunas de las características de la nueva geografía empresarial (Méndez, 2004), uno podría pensar a esta unidad empresarial, como un actor con muchos atributos de las grandes empresas que interactúan con los mercados locales, regionales y globales, complejizando el carácter general de la organización espacial de la actividad económica. El carácter multilocalizado de sus negocios y la presencia en un conjunto diversificado de actividades económicas, nos lleva a pensar en la Corporación América como un ejemplo claro de un actor que a partir de una diferencial capacidad acumulativa de capital se distingue en el marco empresarial actual de la Argentina.

Al identificar la estructura empresarial de la Corporación América, lo que uno observa es la presencia y propiedad de un conjunto de empresas que participan (y participaron) en diferentes negocios sectoriales, que van desde la televisión por cable,

---

[25] Por citar algunos ejemplos, podemos hablar del grupo económico Aceitera General Deheza, que se caracteriza por su presencia en el complejo agroindustrial vinculado con la producción de aceites vegetales, y además participa en la explotación del transporte ferroviario de cargas, a través de la empresa Nuevo Central Argentino. Otro ejemplo lo constituye EMEPA S.A., que a diferencia del caso anterior, sí está más vinculado exclusivamente al negocio en gran escala del transporte a través de la reconstrucción y reparación de coches y vagones de ferrocarril y subterráneo; y que en el periodo de privatizaciones se adjudico con la concesión del Belgrano Norte, operado a través de Ferrovías; y también con la concesión de la hidrovía. Igualmente, también participa como unidades de negocios diferenciadas en maquinaría agrícola, plantas potabilizadoras, etc. Otro último ejemplo, podría ser el Grupo Roggio, que en los últimos años ha tenido importantes participación en la obra pública, y que desde los noventa posee la concesión y gestión del ramal metropolitano del ex Ferrocarril Urquiza, junto al sistema de subterráneo en la Ciudad de Buenos Aires.

[26] Junto a estas dos propuestas, se encuentran también los proyectos de la "Autopista Luján-Junín", y "Autopista Luján-Carlos Casares", donde ambos tienen como iniciador a la constructora Homaq S.A., especializada principalmente en obras viales, hidráulicas y energéticas. Analizando la localización geográfica de estos proyectos propuestos por el sector privado directamente al Estado, lo que podemos observar es que tres de estos cuatro proyectos extienden las autopistas radiales al Área Metropolitana de Buenos Aires hasta distancias que superan los 100km de esta aglomeración. Independientemente de que tal como sugiere Jorge Blanco (2007) y venimos manifestando permanentemente, no son las autopistas como redes técnica la que determinarán incorporación de nuevos núcleos a la dinámica metropolitana de Buenos Aires, sino la incorporación esta mediatizada por las posibles estrategias de diferentes actores, que explorarán las nuevas condiciones que la red propone. A su vez, podemos interpretar desde la disposición espacial de las tres autopistas propuestas, que las mismas por el tipo de condiciones del régimen de iniciativa privada, que apunta a la auto financiación por parte de las empresas del proyecto, a través de una concesión ampliado por peaje, valoriza diferencialmente los segmentos que presentan un TMDA considerable, capaz de hacer estimaciones que le den viabilidad financiera a las importantes inversiones que un proyecto de autopista requiere.

hasta justamente inversiones y gestión de infraestructura de transporte en diferentes modos, pasando por negocios agroindustriales, comerciales, energéticos, etc. Lo que subyace a esta amplia diversificación, es la presencia de una lógica de acción que a partir de una disposición acumulativa de capital, le confiere capacidades de aprovechamiento de ventajas comparativas existentes en el territorio, y en el marco de una competencia global en términos empresariales.

Desde nuestro enfoque, nos interesa profundizar, en esta ocasión, en su rol e intereses activados en el sector transporte, participación que se destaca por sus operaciones en diferentes aeropuertos del mundo, especialmente en un gran número de aeropuertos en la Argentina, a través de la empresa Aeropuertos Argentina 2000. En vinculación a los negocios en el transporte aéreo, la Corporación América está a cargo por ejemplo de empresas relacionadas con la optimización del funcionamiento de los aeropuertos, a través de Terminal de Cargas Argentina, que como su nombre lo dice apoya logísticamente ciertos servicios relacionados al transporte aéreo de cargas; o Airport Media, cuya actividad es la comercialización de todas las comunicaciones publicitarias y acciones promocionales en el ámbito de los aeropuertos; o Airports Security, que con sede en Miami, provee sistemas innovadores de control y seguridad aeroportuaria.

En lo que respecta a actividades de gestión y construcción de infraestructura, la Corporación América, por ejemplo, tiene presencia en General Pico (La Pampa), a través de una zona franca (cuyo nombre de la empresa a cargo es "Polo Industrial Zona Franca"); como también participa en la actividad energética, mediante la empresa Unitec Energy, o en el negocio de los biocombustibles mediante Unitecbio.

Reduciendo ahora la escala de análisis en la presencia de la Corporación América en el transporte carretero, "Caminos de América S.A." es la unidad empresarial encargada en lo que respecta al negocio vial. Concretamente está a cargo actualmente de la licitación del corredor vial N° 4, administrando, manteniendo y realizando obras en casi 1.300 kilómetros de las RN 8, 33, 36, 38, 193, y A-005, mismas que como veíamos en el mapa n° 17 (ver capítulo n° 3) atraviesan las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y San Luis. Tal como decíamos en el tercer capítulo del presente estudio, el antecedente más significativo de Caminos de América S.A. se remonta a 2003, cuando obtuvo la concesión que había sido adjudicada en 1991 a Caminos del Oeste, empresa perteneciente al grupo Techint, y que en tal año había renunciado a la gestión de este corredor vial.

Si el 2003 fue un momento trascendental para Caminos de América, posteriormente el 2006 vuelve a ser un año vital en su biografía como empresa, a

partir del otorgamiento mediante el Decreto 1876/2006, de la construcción de una autopista en el eje Pilar-Pergamino; e igualmente trascendental es el 2008, donde nuevamente a través del mismo régimen normativa obtiene la adjudicación por el sistema de concesión por peaje consistente en la construcción, mantenimiento, conservación y operación del tramo de la RN 36, entre Empalme RN A005 y Empalme RP 45, denominada "Mejora de la Traza y Construcción de Variantes Río Cuarto – Córdoba".

Lo que resulta sumamente importante destacar de esto último es que estos dos proyectos se insertan en áreas donde ya la Corporación América, estaba a cargo de su mantenimiento y administración, desde la obtención de la concesión en el año 2003. En el mapa n° 17 (ver capitulo n° 3), justamente veíamos en un tono más oscuro las respectivas áreas de las que Caminos de América pasa a estar a cargo ahora de competencias que van más allá más de las administrativas y de mantenimiento, sino que ahora debe llevar a cabo importantes inversiones en la tecnología de la carretera.

En una entrevista realizada en noviembre 2009 a Juan Manuel Collazo, gerente de Caminos de América, al interrogarlo sobre por qué consideraron una inversión pertinente para la empresa apostar a la "Autopista Pilar-Pergamino", el mismo nos reconocía en primer término una pasión personal por este proyecto, y respondía haciendo énfasis en el año 2003, cuando "ganaron el corredor vial n°4", y "descubrieron tres centros neurálgicos en el tránsito", de los cuáles uno de ellos estaba dado por la explosión del tránsito entre Pilar y Pergamino, y observando particularmente que hasta Capilla del Señor la presencia de una autopista de tres carriles por sentido era de carácter "urgente".

En relación al Régimen de Iniciativa Privada, como el medio para presentar la propuesta, Juan Manuel Collazo planteó como antecedentes y plataforma legal las leyes 17.520 ("Ley de peaje"), y 23.696 ("Reforma del Estado"), y comentó que hacia fines de la década de 1980, ya se había planteado la posibilidad de implementar un régimen de estas características, en el que desde la obra pública un inversor "se adelanta al Estado". Finalmente, en relación a este aspecto, afirmó que la adjudicación de la obra fue en función de quién presentaba la tarifa más barata, y que por ser la Corporación América la impulsora de la obra, y disponer de la ventaja del 5%, el Estado les adjudicó el proyecto.

Cabría preguntarse si la opción por invertir más de $760.000.000 podría estar asociada a algún otro proyecto asociado con el área de estudio, y en el marco de una estrategia puntual de la empresa, que como detallamos claramente presenta diferentes unidades económicas que atienden a negocios diferenciados.

Ante este tipo de inquietud, un dato profundamente significativo recolectado a lo largo del presente trabajo, lo constituye un hecho que reportó el 18 de noviembre de 2006 un diario local de Campana, y que cristalizó en una nota periodística titulada "El empresario Eduardo Eurnekian estuvo en nuestra ciudad". Se describe la visita del titular de la Corporación América a la ciudad de Campana, y presentan algunas de sus declaraciones, de la siguiente manera:

> "Estamos visitando la zona y viendo cómo podría influenciar la nueva traza de la Ruta 8, que estamos a punto de comenzar uniendo Pilar con Pergamino y quería conocer al intendente de Campana, a quién no conocía, porque sé que están en un importante proceso de crecimiento económico con la radicación de importantes empresas y nos interesaba ver cómo podría ayudar la traza mencionada sobre las actividades industriales que se están proyectando en la zona y también hablamos un poquito sobre un proyecto de biocombustibles que podría ser muy interesante". (Eduardo Eurnekian, en Diario La Auténtica Defensa –Campana-, 18/11/2006)

En el mismo artículo periodístico, se da cuenta también de un trascendido de que "el empresario estaría sumamente interesado en la adquisición de una importante fracción de campos, ubicados muy cerca de Campana, para precisamente, encarar allí el proyecto". A raíz de estas repercusiones sobre la posibilidad de invertir en el área de influencia de la autopista, y con el objetivo también de indagar un poco más acerca de esta situación y la potencial relación con otros proyectos en materia de transporte vial, en la entrevista realizada a Juan Manuel Collazo, el mismo nos ampliaba y contaba lo siguiente:

> "Se tienen presente una serie de ideas, especialmente una playa de transferencia de cargas en las cercanías de la intersección con la autopista RP 6, teniendo en cuenta la cantidad de camiones que circulan por la zona, hacia Campana y Zarate, pero es tan solo una idea, puede ser que después se dé. Con respecto a desarrollos inmobiliarios no tenemos pensado realizar ninguna inversión. En lo que sí estamos interesados especialmente es en la RP 2 (Autovía Buenos Aires-Mar del Plata) y en la red vial de la costa, pero serían 'unidades de negocio' totalmente separadas' con respecto al resto de los proyectos." (Entrevista a Collazo, 2009).

Independientemente de la proyección y lo que realmente pueda suceder en un futuro en relación a estos hechos que acabamos de mencionar, lo que podemos plantear es la existencia de ciertas prácticas, proyectos y estrategias asociadas desde los actores que a través de proyectos de gestión e inversión en infraestructura de transporte, nos dan la pauta empírica del carácter complejo del territorio. Resulta arriesgado plantear impactos unidireccionales a la hora de analizar un proyecto de transporte, desde la propia geografía, ya que el objeto técnico en sí, como es la

autopista, puede conllevar con el área geográfica de influencia, otras relaciones que deben relevarse, desde los intereses particulares y la lógica por ejemplo de un determinado actor en cuestión.

En la Corporación América vemos un ejemplo significativo de cómo un impulsor de obra de infraestructura de transporte, en tanto unidad de negocio, puede concebir una estrategia susceptible de articularse con inversiones asociadas al área, como también con varias inversiones no asociadas al área. Y a su vez, en el marco legal que rige el transporte en Argentina, un mismo actor puede llevar a cabo diferentes proyectos de transporte con indiferencia de una articulación geográfica. En el caso de la Corporación América, junto al proyecto de la inversión de la autopista, encontramos otros proyectos e intereses independientes como es de adquirir la concesión de la red vial de la costa atlántica de la Provincia de Buenos Aires; la concesión de la "Autopista Buenos Aires-La Plata", la optimización de las condiciones de circulación en la RN 36, que une Río Cuarto con Córdoba; la construcción de una terminal de cruceros en Puerto Madero –Ciudad de Buenos Aires-, etc. Todo este conjunto de intereses y proyectos develados, además de dejar claro que la gestión y la inversión en infraestructura de transporte hoy se presentaría como sumamente atractiva en ciertas áreas del país, nos lleva a ratificar el carácter complejo de los aspectos territoriales involucrados en la geografía del transporte, al incluir en un análisis el rol y la participación de los actores involucrados.

5.2. Articulación de los procesos de expansión urbana en las transformaciones de las condiciones de circulación.

Una parte importante de los impactos previstos están relacionados con efectos urbanos en las localidades por las que la RN 8 actualmente atraviesa. Algunas de esas previsiones resultan meras simplificaciones en la génesis de procesos residenciales, a partir del tipo de ocupación del espacio que se dio en el Partido de Pilar en los últimos años.

Una de las formas de indagar sobre la geografía del proyecto de la autopista podría estar dada por tomar la obra como una continuidad del Acceso Norte ramal Pilar, en dirección hacia Pergamino. Justamente una serie de valiosos aportes académicos se han concentrado en analizar algunos fenómenos territoriales que de alguna forma se encuentran asociados a la modernización y expansión de las autopistas metropolitanas en la década de 1990, con las implicancias territoriales dadas en el caso del Acceso Norte ramal Pilar (Barsky, 2005; Blanco, 2002; Torres, 2000). Estos autores han arribado a importantes conclusiones que podemos

considerar como un pie significativo para indagar y realizar una aproximación a la eventual articulación e intensificación de estos procesos con la continuación de la autopista 180 kilómetros más.

5.2.1. Expansión metropolitana de Buenos Aires con eje en la autopista y tensiones territoriales asociadas.

Cuando en el anterior capítulo, efectuamos el análisis de los procesos de expansión metropolitana en el área Pilar-Exaltación de la Cruz, planteábamos la necesidad de profundizar acerca de los interrogantes que surgen al plantearse el proyecto de la autopista Pilar-Pergamino. Cabría preguntarse entonces cómo podrían desarrollarse estos procesos de expansión urbana, ante un estimulo como es una autopista, e indagar sobre la intensificación de los mismos.

Tomando como referencia práctica de análisis las perspectivas de algunos actores relacionados con la oferta de productos inmobiliarios, estaríamos en presencia de una continuidad en la valorización existente de este tipo de procesos identificados. Asociados a las tipologías urbanas de ciertos desarrollos suburbanos ya existentes, hoy encontramos una serie de proyectos que estarían intensificando desde los usos de suelo, la presencia y ocupación de estas tipologías residenciales de baja densidad y extendida ocupación física del suelo, en el área de prolongación física de la autopista.

Ante la novedad de la extensión del trazado de la RN 8 bajo el formato de autopista, vale la pena tomar de referencia algunas voces de actores y promotores inmobiliarios, que desde diferentes intereses activados en el área, son protagonistas parciales de la posibilidad de intensificación territorial de estos procesos que adquirieron una importante vitalidad en el Partido de Pilar. Al respecto, un informe periodístico (Diario Clarín, 04/11/2006) por parte de un medio especializado en la actualidad del comportamiento de este mercado de viviendas basado en urbanizaciones cerradas, presentó una nota con reflexiones e impactos inmobiliarios que podrían generarse con el proyecto:

> "Los que compren en este momento van a estar haciendo un muy buen negocio. De hecho, ya están subiendo los valores de la tierra a nivel mayorista en toda la zona y eso, naturalmente, llegará al precio de los lotes. Además, habrá una mayor demanda porque se va a convertir en un lugar de vivienda permanente. Además, hay que sumar que ya se terminó la ruta 6, que conecta el oeste con la ruta 8 en minutos"
>
> ***Alberto Dapril (Gerente de la sucursal Pilar de Castex)***

"Cuando la ruta 8 se convierta en autopista, una vieja aspiración de los lugareños, aumentará la cantidad de residentes".

Julio Piedralba (Titular de la inmobiliaria Coto Propiedades)

"Cuando nos decidimos a desarrollar un country en esta zona lo hicimos en función de las características del lugar que, a las bellezas naturales, se le suma la cercanía con centro tan importantes como Pilar. Sin embargo, la ampliación, animará a otros inversores y esto, lejos de significar un impacto ambiental, mejorará la calidad de vida de los residentes con una mayor oferta de servicios".

Arq. Verónica Grondona (Empresa desarrolladora San Joaquín)

"En este sentido y adelantándose al futuro crecimiento, dos importantes cadenas de supermercados decidieron invertir en la zona. En Fátima, precisamente sobre la ruta 8, ya se está levantando un híper y en el cruce con la ruta 6, se observa movimientos de tierras en terrenos donde funcionará el otro centro comercial"

Ricardo Marchetti (Periodista del Suplemento Countries del Diario Clarín)

"Con la nueva autopista quedará resulta la congestión del tránsito hasta Panamericana durante los fines de semana"

Dra Susana Bardo (Country IndioCuá)

Recogiendo las expectativas de las afirmaciones que recién recuperamos, se observa claramente una valorización explicita de la renovación técnica de la RN 8 bajo el formato de autopista, a partir de los intereses plasmados por ciertos actores del negocio inmobiliario. De alguna forma, esto plantea para el caso del Partido de Pilar, una intensificación de ciertos procesos de valorización urbana con eje en el corredor norte metropolitano de Buenos Aires, que plantearían una continuidad en su desarrollo comercial.

Por otra parte, y tomando en cuenta una mirada sobre los procesos urbanos que analizábamos en Pilar, consideramos se estaría viendo retroalimentada y revalorizada la propia centralidad y atracción de viajes hacia Pilar, en continuidad con la dinámica que adquirió el Acceso Norte en la década de 1990 y el corredor de la Panamericana, desde un conjunto de actividades relacionadas con el entrenamiento, el ocio y el mercado de oficinas y servicios, y en función de la consolidación de una centralidad en el kilómetro 50 de la autopista.

En esta tendencia de los últimos años se vienen desarrollando y consolidando un conjunto de proyectos en el área de influencia del Acceso Norte ramal Pilar. Uno de estos ejemplos podría ser la instalación de emprendimientos comerciales, tales como el "Buenos Aires Mall", a cargo del fondo Pegasus Real Estate, mismo que estará

emplazado en un predio de 10 has (que pertenecían a Coto), en el km 36 del ramal Pilar de la autopista, y que se comercializa estimando que atraerá a la demanda de población que habita en este tipo de emprendimientos suburbanos. También otro proyecto muy particular es el complejo comercial Pilar Point, cuya particularidad reside en su propia localización espacial, en el centro de la ciudad de Pilar, con el objetivo comercial de integrar y atraer visitantes en el pleno centro de la ciudad (sobre la ex Ruta 8 –Av. Estanislao López e Ituzaingó) provenientes de countries y barrios cerrados, como de los propios residentes del centro urbano tradicional de Pilar.

Sobre el mismo eje indisociable de análisis de los procesos de expansión urbana vinculado a las autopistas en la RMBA, un tema trascendental es indagar acerca de un límite seguramente difuso de expansión de estos desarrollos suburbanos. El paso analítico más oportuno esta en poner la mirada en el comportamiento de este mercado y ocupación del espacio urbano en el municipio que limita con Pilar, en sentido contrario al área central de Buenos Aires. Por lo tanto, el análisis de la expansión y prospectiva de estos procesos radican en indagar sobre el Partido de Exaltación de la Cruz, que está ubicado a 80 kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires.

Al respecto, analizando algunos indicios que den cuenta de la presencia de ciertos rasgos territoriales que nos expliquen procesos de expansión urbana en este municipio, encontramos ciertos fenómenos que no encuentran una ocupación intensiva del suelo como en el caso de Pilar, pero que si plantean algunas cuestiones de las que vale la pena dar cuenta. Concretamente, y previo al avance de la autopista sobre territorio de Exaltación de la Cruz, se habla de que ya hay un circuito bien diferenciado en este partido, sobre el cual encontramos dos núcleos urbanos como Capilla del Señor y Los Cardales, y en torno a los cuales se concentraría una interesante oferta inmobiliaria de urbanizaciones cerradas, basados en la presencia de barrios sin infraestructura social y deportiva hasta emprendimientos de primer nivel con club house, circuito hípico, caballerizas y pistas de equitación (Diario Clarín, 08/11/2008).

En este contexto, el proyecto de la autopista empezó a generar la puesta en valor de ciertas expectativas consolidadas previas a la presentación del proyecto por parte de la Corporación América. Según la promotora inmobiliaria Miriam Castillo (Diario Clarín, 08/11/2008), la ampliación que se estaría llevando a cabo en la RN 8 ayudará a consolidar a Exaltación de la Cruz como un lugar de vivienda permanente y no sólo de fin de semana, por lo que los precios subirán una vez que esté terminada la autopista.

Por lo tanto, y en función de los procesos descriptos en el anterior capítulo, vinculados al análisis planteado por Craviotti (2007), resulta significativo para pensar un escenario que, con el avance de la autopista en Exaltación de la Cruz, intensifique aún más las tensiones ya existentes entre una ruralidad productiva y una residencial, ante la expansión de emprendimientos residenciales.

Desde nuestra visión la extensión de la autopista hacia a Exaltación de la Cruz nos da la pauta de que reafirmará este interjuego de tensiones y conflictos por los usos de suelos en este municipio a partir de la valorización económica que pudiera darse en el mismo, con la intensificación de intereses y proyectos posibles en el área de influencia de la autopista. En función de las expectativas creadas y recientemente expuestas, este escenario de conflictos ya se encuentra en realidad intensificado, aún más por los precios de los terrenos, inferiores al 300% con respecto al Partido de Pilar.

Analizando espacialmente la extensión de la autopista hacia Capilla del Señor, encontramos que su intersección con la autovía dada por la RP 6[27], puede ser un área donde los procesos de valorización urbana mayor intensidad presenten. Probablemente los fenómenos territoriales a nivel urbano que se dieron con la conformación parcial de la autopista en la RP 6, podrían ser un escenario semejante al que pueda darse una vez finalizado el proyecto de la autopista entre Pilar y Pergamino.

El impulso por transformar la RP 6 en un acceso más ágil y moderno benefició a proyectos que ya estaban sobre el frente de la ruta, y vieron la llegada de nuevas urbanizaciones, ya que la alternativa de arribar a las viviendas por un acceso directo hizo que profesionales, ejecutivos de empresas (ya que la traza está próxima a parques y áreas industriales) y gente que apuesta a otra calidad de vida se mudaran en forma definitiva o lo pensaran para el futuro inmediato (Diario La Nación, 12/09/2009). Aproximándonos al análisis de los procesos concretos de valorización inmobiliaria en esta área, un informe nos refleja que los precios más altos se dan en Los Cardales, que tiene acceso por la autovía RP 6, línea directa al Parque Industrial con salida a la RN 8. Actualmente, por ejemplo a pocos kilómetros del cruce de la RP 6

[27] Esta carretera conecta bajo una traza transversal a los corredores radiales más importantes de la Región Metropolitana de Buenos Aires, a un total de 13 partidos, desde Zárate hasta La Plata, y que hoy se presenta bajo un formato de autopista en varios ramos, incluyendo el eje Zarate-Pilar-Luján. Una buena ilustración de la valorización de la misma como eje vial está dada por Burgueño & Asociados, quien la describen como "la unión en todas las opciones que hay en materia de urbanizaciones cerradas. Su traza es transversal a los distintos corredores: sur, oeste y norte. Esto significa que tiene la particularidad de atraer público de las tres zonas. Tiene valores muy accesibles para lo que ofrece, con campos elevados de calidad y buen accesos" (Diario La Nación, 12/09/2009)

y a 1500 m de la RN 8, se encuentran algunos emprendimientos, como por ejemplo Pinares Country Club.

Como escenarios asociados y en el marco de una prospectiva territorial vinculada al proyecto de la autopista, también sería incorrecto obviar justamente la posibilidad de pensar un escenario en el tramo posterior a Solís (en Exaltación de Cruz). A lo largo de los 40 kilómetros que separan esta localidad con San Antonio de Areco, podría pensarse el largo plazo como un área propensa a intensificar ciertos procesos de valorización inmobiliaria de segunda residencia (como hoy se presentarían en Exaltación de la Cruz), y en función de ciertas estrategias sobre las que podrían desplegarse algunos intereses de los actores, expandiendo con un grado menor de intensidad también algunas tensiones territoriales en función de los usos de suelo, y probablemente reproduciendo algunos conflictos con parecidas lógicas a los que planteaba Clara Craviotti en Exaltación de la Cruz.

Desde la dinámica de la circulación, encontramos en forma previa a los inicios del desarrollo de la autopista un TMDA (cuadro n° 4) que decrece significativamente en el tramo posterior a la intersección de la RN 8 y la RP 6 (en sentido oeste). Pero mucho más notoria es la disminución del flujo de tránsito a partir de Capilla del Señor. Por lo tanto, en un escenario territorial que refuerce y estimule el proceso de urbanización, bajo el modelo de movilidad que se ha venido generando en función de este tipo de crecimiento urbano, sería de esperarse un aumento sumamente importante en este tramo de la ruta bajo un formato de autopista.

En este último sentido, toma profunda significancia el hecho de que el proyecto tal como presentáramos al principio de este capítulo, sea de tres carriles parcialmente hasta el cruce con la RP 39, por la que indicábamos se accede a la localidad de Capilla del Señor. Definitivamente este diseño de la infraestructura contempla un importante volumen de tránsito existente, y el tránsito potencial que podría surgir una vez finalizado el proyecto de la autopista, cubriendo una demanda inducida parcialmente y de recurrencia diaria por los procesos de expansión residencial que podrían intensificarse a lo largo de este eje.

Desde este criterio de análisis, y ante la falta de alternativas óptimas para la realización de viajes por el sistema de transporte público cabe, notar también que nuevamente acá aparece uno de los límites del propio desarrollo de autopistas y de este modelo urbano-metropolitano con fuerte incidencia de viajes en el área central de Buenos Aires. Por lo tanto, ante la expansión y desarrollo de nuevas autopistas, la propia atracción de viajes suele verse incrementada según afirma la gran mayoría de los estudios de transporte; y en el marco existente de la circulación en el Acceso Norte,

las condiciones vigentes conducen a reflexionar acerca de si la prolongación de la autopista prolongaría ciertos cuellos de botella y el propio fenómeno de la congestión que hoy se observan a diario en las autopistas de la RMBA, especialmente en las horas pico, cuando los viajes al área central de Buenos Aires presentan mayor volumen y recurrencia.

5.2.2. Breves consideraciones sobre procesos de valorización urbana y transporte en ciudades intermedias en el área San Antonio de Areco - Pergamino.

a) Capitán Sarmiento

Si pensamos en escenarios que refuerzan desde la valorización inmobiliaria el área de proximidad de las ciudades que se alinean en el eje Pilar-Pergamino, identificamos algunas particularidades que dan cuenta de la compleja y no lineal relación entre transporte y territorio.

Analizando e indagando sobre la existencia de proyectos en curso, en el propio ejercicio de analizar las transformaciones territoriales en la ciudad de Capitán Sarmiento, encontramos la reproducción de un proceso de tensión y posibles reconfiguraciones en los usos de suelo, a través del proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino". Según autoridades del gobierno local "al momento de anunciarse el proyecto, se notaron movimientos de especulación en los terrenos sobre la RN 8, antes del acceso a la ciudad, en el cruce con la RP 51. Se quería ver qué iba a pasar con el valor de la tierra, algo que ya había cambiado cuando Pérez Companc invirtió hace cinco años en gran volumen en la compra de hectáreas destinadas a la producción primaria, alterando considerablemente los valores de la tierra por aquél entonces, ya que compró muchísimas hectáreas. Igualmente con la llegada de la autopista, esperamos que se reduzca el riesgo vial, se agilice el tránsito, y estimamos vendrá gente a vivir en countries que se puedan llegar a realizar, ya que uno ve hay que terrenos que están esperando, ante la reducción de lo que va a hacer el tiempo de viaje" (Entrevista a Leguizamón, 2009).

Analizando las palabras de este informante calificado, observamos y rescatamos el hecho que desde el municipio como actor hay una previsión posible de una ocupación del tipo de urbanizaciones cerradas, pero aún no se identificaron proyectos concretos de actores inmobiliarios relacionados con el mercado residencial. Probablemente al momento de la construcción de la autopista Pilar-Pergamino, los usos de suelo en las áreas donde esta autoridad del gobierno local nos informa que se

sondeaban ciertos interesantes, podrían ser parcelas protagónicas desde nuevos proyectos, que arrastrarán tensiones, empezando por la discusión sobre la autorización o no de las áreas pertinentes de planificación urbana del gobierno local.

b) San Antonio de Areco

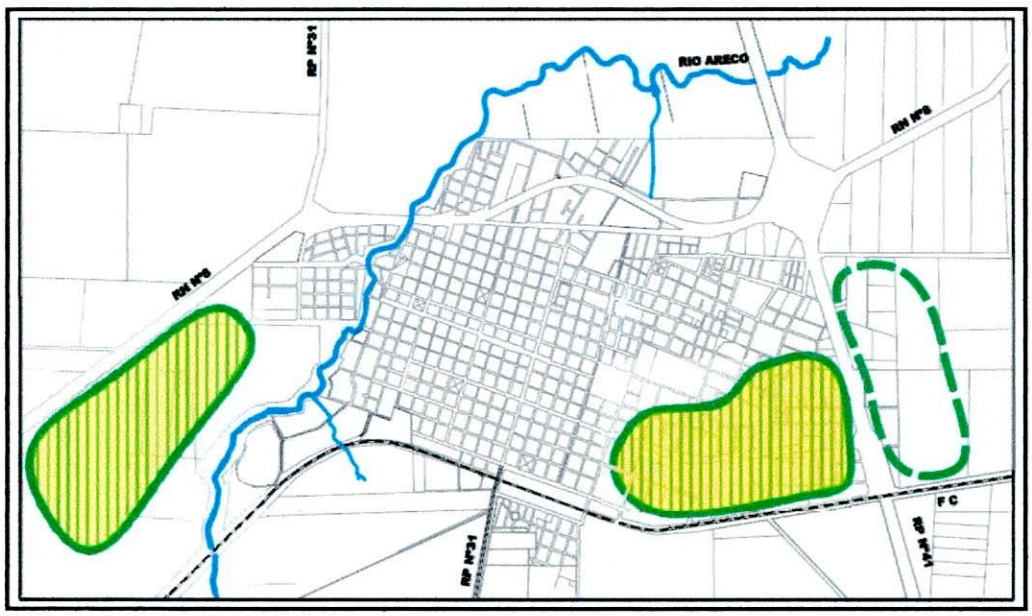
Concentrando el foco ahora en el caso de San Antonio de Areco, y a partir de los lineamientos de ordenamiento territorial formulados por el propio gobierno local, resulta interesante detenerse en cómo desde el plan propuesto se apunta a promover el crecimiento del área residencial en parcelas especiales al norte del río Areco, favorecido por su cercanía al río y al área urbana consolidada. De esta forma, se apunta a dar respuesta a la demanda de suelo urbano, a fin de guiar los procesos de expansión urbana de manera racional, y en función de un esquema director que los estructura, evitando que la lógica del mercado inmobiliario direccione dicho proceso.

En ese sentido, se prevé la expansión urbana en una porción territorial localizada en la margen norte del río -articulando con los trazados existentes-, y en donde el patrón de uso dominante sea el residencial, con una ocupación de baja intensidad edificatoria. Se procura de este modo dar respuesta a las tipologías parcelarias hoy demandadas y con óptima accesibilidad, pero integradas a la estructura urbana actual y generando patrones urbanos de transición ciudad-campo, tal como se ve en el mapa n° 24.

Desde este lineamiento, sorprende quizás cierta imprecisión ya que deja la opción abierta de si se estaría pensando justamente por un lado en estimular un tipo de emprendimiento suburbano de baja densidad y amplia ocupación de espacio, al estilo de los que se desarrollaron principalmente en Pilar y se apuntan a estimular en Capitán Sarmiento, y que de alguna forma podría nuevamente replicar un escenario de tensiones territoriales similares a las ya identificadas en el caso de Exaltación de la Cruz. Y por otro lado, deja la también la opción abierta a si apunta a un sector que encuentre en este tipo de emprendimientos, una primera o segunda residencia.

Pero así como desde la potenciación del mercado residencial, la apuesta estaría en avanzar hacia áreas al exterior del tejido urbano, también vale la pena dar cuenta de qué dice el documento oficial sobre los procesos de desarrollo turístico vinculados a la dinámica local.

Mapa N° 24: Plan de Ordenamiento Territorial de San Antonio de Areco. Proyecto de áreas especiales.

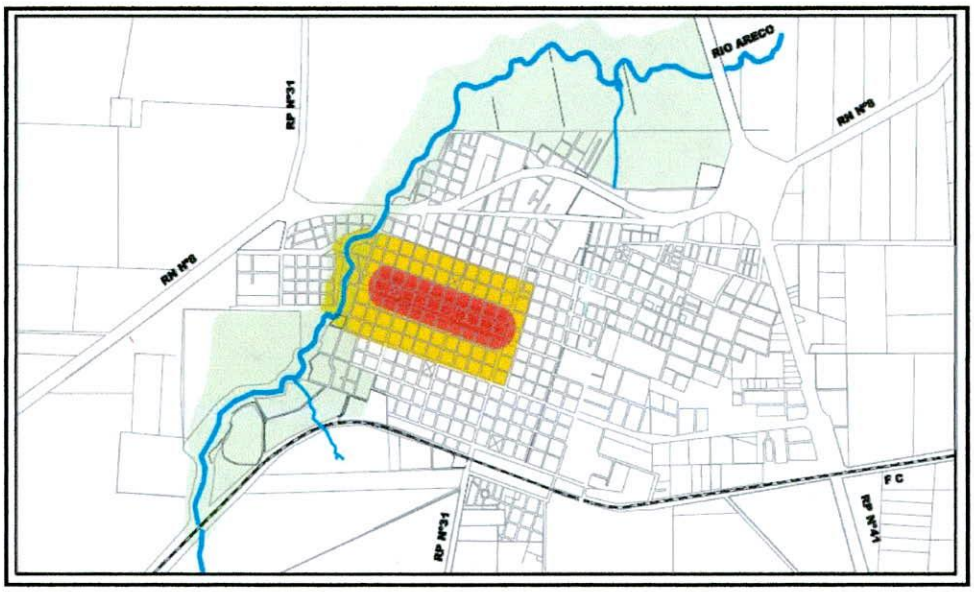


Fuente: Municipalidad de San Antonio de Areco (2006)

En este sentido, se plantea la consolidación de un área turística, "dada la relevancia de la actividad turística en el Partido y en la ciudad de San Antonio de Areco, se propone la ampliación y revalorización de las áreas afectadas a dicha actividad, entendiendo que el territorio debe constituir una escenografía que contribuya a ser reconocida por propios y turistas como un espacio singular. Asimismo, y en línea con lo expresado en los lineamientos precedentes, se reconocen tres áreas a destacar, tratar y articular entre sí, da cara a su valorización turística patrimonial: áreas casco histórico; área turística con lugares significativos; y área ribereña ampliada". Para ello, se plantea concretamente las siguientes acciones de valorización urbana, que vale la pena dejar sentadas, a los fines de entender la dinámica territorial y el compromiso asumido por parte del actor gubernamental local:

• Revalorización del casco histórico y su patrimonio arquitectónico, urbanístico y cultural: mediante una intervención de renovación urbana en el área central, que considere y ponga en valor el patrimonio existente y su articulación con las obras nuevas y remodelaciones, en base a un tratamiento complementario de la conformación y utilización del espacio público, acorde con las expectativas de promoción y desarrollo turístico (mapa n° 25).

Mapa N° 25: Plan de Ordenamiento Territorial de San Antonio de Areco. Áreas de revalorización urbana y turística.

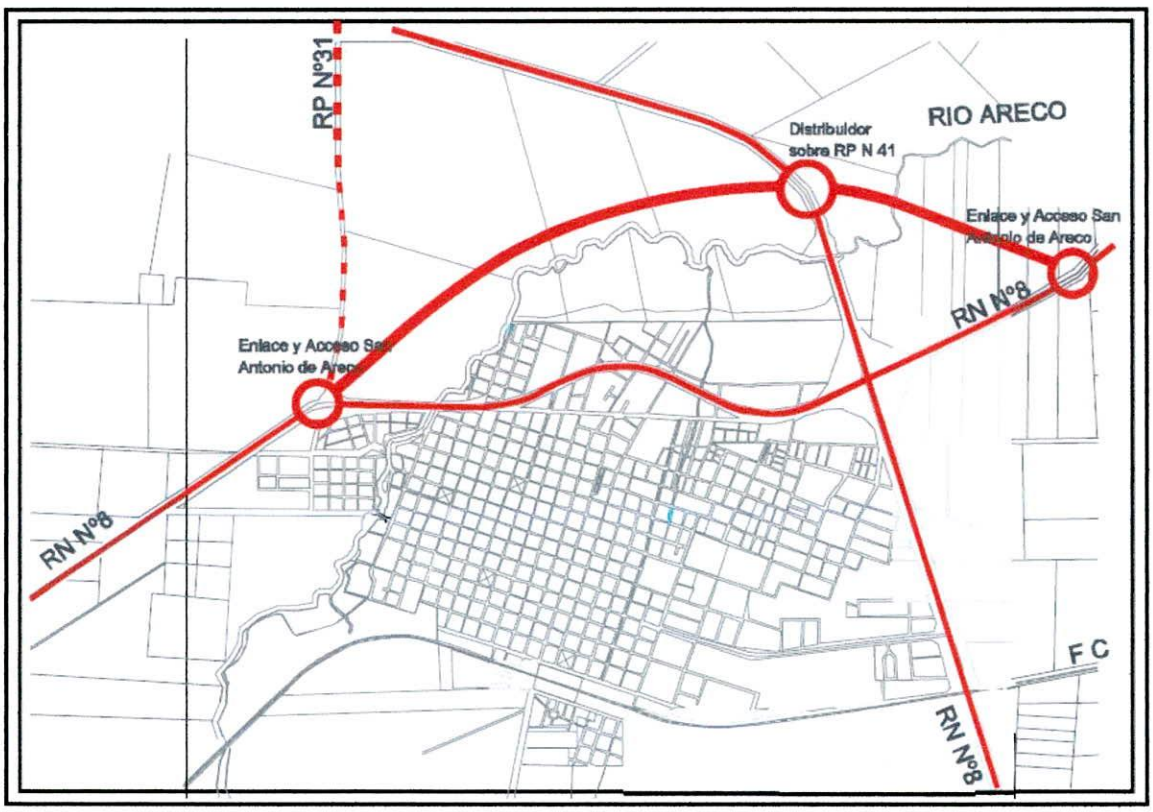


Fuente: Municipalidad de San Antonio de Areco (2006)

• Puesta en valor de los atractivos patrimoniales a través de circuitos turísticos que articulen el casco urbano con el río: la identidad cultural y las potencialidades de desarrollo turístico de San Antonio de Areco, asocian tradición y río. Del mismo modo se promueve la articulación espacial de los recursos emblemáticos de la ciudad: el parque Criollo y el Casco Histórico – por un lado- y la ribera del Río Areco – por otro.

Más allá del propio proceso de valorización urbano y turístico propuesto por el gobierno local, la articulación de la infraestructura de transporte, no resulta un detalle menor. Desde el mismo documento de planeamiento, se apunta a concentrar intereses y generar ciertas acciones en pos del desarrollo de una franja paralela a la traza propuesta de la Autopista Pilar-Pergamino, contemplando el establecimiento de una franja territorial para la futura construcción del desvío de la autopista, tal como se observa en el mapa n° 26.

Mapa N° 26: Plan de Ordenamiento Territorial de San Antonio de Areco. Propuesta de traza del proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino" en su intersección con la ciudad de San Antonio de Areco.



Fuente: Municipalidad de San Antonio de Areco (2006)

La justificación de la modificación radicaría en que el ensanche de la RN 8, genera condiciones favorables para el aprovechamiento de sus bordes para usos productivos y de servicio, junto al incremento de la demanda de suelo urbano para un uso residencial unifamiliar en grandes parcelas, y el mejoramiento de las expectativas asociadas al desarrollo turístico. A su vez, el futuro desvío de la RN 8 y su transformación en autopista se plantea que lograría alejar del núcleo urbano los conflictos inherentes al paso de una autopista, como la contaminación atmosférica, sonora, visual, etc.; a lo cual habría que incorporar la eliminación de los efectos de congestión de tránsito y riesgo de accidentes que se suceden en bajadas de autopistas próximas a las áreas urbanas.

Desde un documento tan importante como un plan de ordenamiento territorial a modo reflexivo, vale destacar las propias intenciones de acomodar ciertos procesos

en función de la capacidad de acción municipal, por sobre la lógica selectiva del mercado, y los actores privados de mayor capacidad de actuación. Desde las condiciones de circulación se observa una notoria actuación e intención del gobierno local de acomodar e intervenir desde ciertas estrategias territoriales en la conformación y perspectivas vinculadas a los usos de suelo asociados a la demanda local del municipio.

La lectura analítica de algunos lineamientos planteados por parte del Municipio de San Antonio de Areco, nos resultan un interesante ejemplo de que no es nunca la infraestructura la que de por sí sola genera efectos en el territorio por sí solos. Contrariamente a esos efectos que detallábamos al principio de este capítulo, vemos en el caso de este municipio un ejemplo concreto de la capacidad y voluntad de ciertos actores de interactuar casi simultáneamente, y acomodar desde una capacidad de actuación, algunos procesos en curso que llevan implícita (o explicita) la relación transporte-territorio, en carácter prospectivo.

c) Pergamino

Una de las cuestiones que se planteaban entre las expectativas urbanas asociadas al proyecto de la autopista, encontraban en la posibilidad de que se generen procesos urbanos en Pergamino, basados en una explosión de crecimiento muy importante con la renovación de la infraestructura vigente de la RN 8, al estilo de las transformaciones dadas en Pilar en la década de los noventa. Semejantes hipótesis creemos deben ser relativizadas y refutadas por sí solas de inmediato, ya que desde nuestra perspectiva y a la luz de los procesos territoriales acaecidos en Pilar, encontramos que no es una cuestión causa-efecto entre transporte y territorio, sino que son procesos territoriales que interactúan espacialmente.

Una de las primeras diferencias entre la imposibilidad de encontrar procesos semejantes en Pergamino, con los sucedidos en Pilar, pasa por una cuestión de escala geográfica y tamaño poblacional de las aglomeraciones. Concretamente en el caso de Pilar se demostró desde múltiples estudios, tales como los de Blanco (2002), Torres (2000), etc., que fue en el marco de un proceso de suburbanización en que radicaron las transformaciones metropolitanas de mayor alcance en Buenos Aires. A su vez, la renovación técnica y presencia de nuevas condiciones de circulación fueron un factor concurrente con un conjunto de estrategias de actores con capacidad de desplegar sus propias estrategias, reforzando en el eje norte una intensidad diferencial en el ámbito urbano-metropolitano de Buenos Aires.

En el caso de Pergamino, el proyecto de la autopista podría encontrar una mera relación directa con un proceso de expansión y valorización urbana en la ciudad, que encontraría un eje indisociable a la vigente dinámica económica local derivada de las ganancias del sector primario. Tal como fuera indicado en el anterior capítulo, desde actores locales radicados en el municipio, hay una preferencia parcial a destinar en el mercado inmobiliario local de la ciudad, ciertos productos residenciales destinados a sectores con ingresos medios-altos.

La idea principal igualmente no deja de ser que la autopista no se plantea como una obra que determinaría ciertos efectos sobre la ciudad, sino que estamos en presencia de un conjunto de intereses activados por determinados actores por fuera o no de los proyectos de transporte planificados. Esto podría profundizar un proceso de valorización de ciertas áreas de la ciudad, generando nuevos productos urbanos con cierta viabilidad en una coyuntura y patrones de consumo determinados. Justamente veíamos en el anterior capítulo que actualmente las ganancias surgidas de la agricultura tienen tres destinos principales: primero se compra maquinaría para seguir trabajando la tierra, luego se invierte en una camioneta 4x4 y por último, se coloca la plata en un inmueble. Por lo tanto, la infraestructura de transporte no es determinante, pero tampoco es un factor menor. Ante esto último, y vinculado al desarrollo del transporte, cuando en la entrevista que se le realizó al jefe de gobierno de Pergamino, se le pregunto qué impacto va a tener la "Autopista Pilar-Pergamino", el mismo respondió explícitamente "Tremendo. Por eso tenemos que pensar la ciudad y la región para los próximos 20 años. Para eso estamos creando un Instituto de Planeamiento Urbano, de carácter técnico y político, porque tiene que ser un plan estratégico y vamos a invitar a todos los partidos a trabajar en él, porque hay que analizar que en el futuro otras autopistas van a cruzar Pergamino. Por ejemplo, en algún momento se va a discutir la ruta 188, porque es el paso bioceánico que une San Nicolás y toda esa zona portuaria que incluye Ramallo, Arroyo Seco, etc. con San Rafael, en Mendoza" (Diario Infobae, 22/11/2006).

En función de esto último, consideramos y acordamos que es en la integración de los usos de suelo y el transporte, a partir de una planificación urbana y regional concertada, el criterio que debería alzarse y preponderar en pos de poder canalizar ambientalmente el desarrollo territorial de las áreas urbanas. El proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino" seguramente refuerce algunos procesos de valorización urbana en el Partido de Pergamino, prueba de ello por citar un ejemplo es el anuncio casi posterior a los inicios de la incipiente materialización de este proyecto de transporte de la reconocida firma internacional Howard Johnson, en la intersección de la futura autopista con el cruce de las RP 32 y RN 188. En conclusión, entendemos desde las perspectivas teóricas subyacentes en el recorrido de esta investigación que

los usos de suelo van siendo un componente central de las decisiones de múltiples actores, por el lado de la producción y por el lado de la reproducción. Y en este contexto, las relaciones de los proyectos e infraestructura de transporte van reforzando y/o redefiniendo condiciones y tendencias (pre)existentes, en donde las estrategias de los actores involucrados prevalece para pensar la manera en que numerosas oportunidades se van acondicionando espacialmente, de una forma que lejos está de resultar determinística. Sino que son los actores, como los gobiernos locales, los que con mayor o menor poder, pueden lograr intervenir en el desarrollo urbano-regional.

5.3. Procesos industriales y transformaciones en las condiciones de circulación en el eje Pilar-Pergamino

En el anterior capitulo, y desde una mirada que nos aproximó a los procesos industriales de mayor significancia en el eje Pilar-Pergamino, abordamos cómo el despliegue territorial de una serie de fenómenos articulados con el sector secundario de la economía, daba cuenta de diferentes aspectos y lógicas de actuación y significancia geográfica. Ameritaría ahora pensar los mismos desde los cambios en el sistema de transporte y la oportuna transformación de las condiciones de circulación.

Actualmente en el eje de circulación Pilar-Pergamino, identificamos una dinámica diferencial en el desarrollo del sector secundario del área Pilar, y que en el parque industrial ubicado en este municipio, encontrábamos un nodo de gran importancia que, además de su localización estratégica sobre la autopista ya existente, articularía algunos procesos que se reproducen a una escala que trasciende claramente los límites del propio municipio. En el extremo opuesto del eje Pilar-Pergamino, identificábamos al área Arrecifes-Pergamino por su dinámica industrial, que si bien tiene una incidencia menor que la de Pilar en el producto generado a escala provincial, en valores absolutos presenta una gran relevancia. En este último caso, vimos que los procesos industriales encontraban en el sector confeccionista de la industria textil una de las ramas de actividad de mayor empleo generado en el área, proceso de desarrollo industrial articulado con el Partido de Arrecifes. Entre Pilar y Arrecifes-Pergamino, encontramos un área dada por los Partidos de Exaltación de la Cruz, San Antonio de Areco y Capitán Sarmiento, cuya dinámica industrial es baja, al punto de ser calificados como "territorios no industrializados" (Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur, 2007a) pero que, al igual que en los anteriores dos casos, identificamos algunas particularidad que enriquecen el marco de análisis y el carácter estratégico de la prospectiva industrial en este recorte espacial, en función de cómo podría articularse el proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino".

5.3.1. Procesos industriales y transformaciones en la condiciones de circulación en el área Pilar

En el marco de los procesos de expansión industrial en el corredor norte del ámbito metropolitano de Buenos Aires, vimos que Pilar fue uno de los municipios que tuvieron un crecimiento industrial muy fuerte en las últimas décadas. Desde las condiciones de circulación se indica que dada su excelente ubicación geográfica, y su localización próxima a la región de mayor densidad industrial como es el conurbano bonaerense, y de los mayores centros de consumo del país, como son Rosario y Capital Federal, es coherente observar que tanto los principales clientes como los proveedores de las unidades fabriles pyme se encuentren a una corta distancia de los locales industriales. Alrededor del 70% de las empresas consultadas está localizada a una distancia inferior a los 80 km, tanto de su cliente como de su proveedor principal, según el Observatorio de Pyme Regional Delta (2007).

Gráfico N° 3: Distancia al principal cliente de locales industriales de las PyME encuestadas en la Microregión Delta de la Provincia de Buenos Aires.

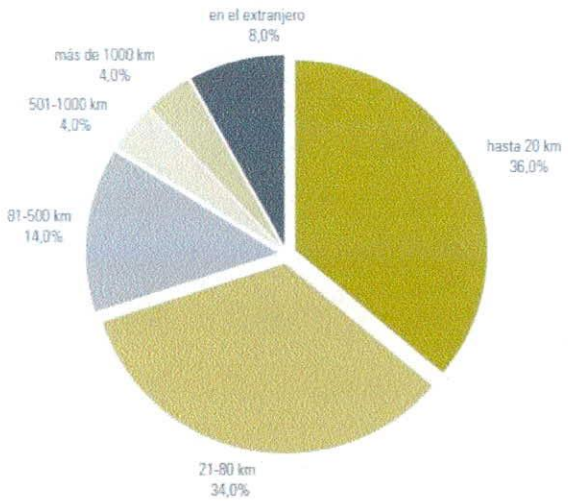
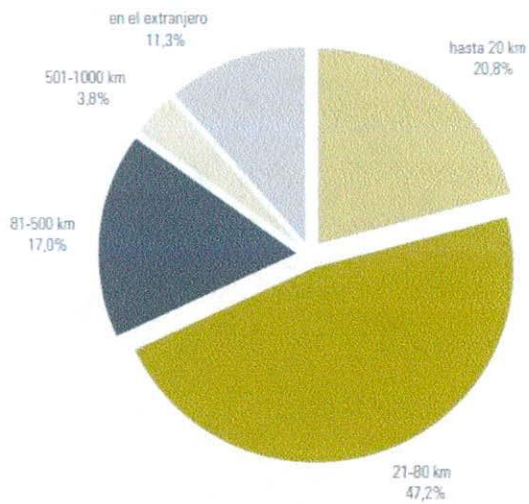


Gráfico N° 4: Distancia al principal proveedor de los locales industriales de las PyME encuestadas en la Microregión Delta de la Provincia de Buenos Aires.



Fuente: Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur (2007a)

Analizando los gráficos N° 3 y 4, y aclarando que los datos representan al sector de las pymes en un ámbito microregional delimitado por los municipios de Zárate, Exaltación de la Cruz, Campana, San Antonio de Areco y Pilar, encontramos justamente al Partido de Pilar como uno de los más representativos (junto a Zárate y

Campana). Una de las cuestiones que vale la pena resaltar es la presencia de un comportamiento del sector industrial que presentaría un altísimo grado de integración de las pymes en cadenas productivas de valor. La morfología de esta microregión indicaría que el Partido de Pilar presentaría una especialización en el rubro "alimentos, bebidas y tabacos", ya que del 20,2% del VBP de esta área un 46,7% corresponde a este municipio. El resto se caracteriza por la presencia de los sectores de "sustancias y productos químicos, derivados del petróleo", "productos de caucho y plástico", y de la "industria metálica básica y productos de metal"; con especialización en los Partidos de Campana y Zarate.

Hablamos de un considerable grado de integración de la cadena productiva y comercial, ya que observamos desde la circulación, un conjunto de distancias que indica que la mayoría de los clientes y proveedores de los locales se encuentra entre 21 y 80 km de distancia. Una primera cuestión plantearía que los procesos industriales en el Partido de Pilar, estarían valorizando las condiciones de aglomeración y economías externas derivadas de la RMBA. Vemos que en función de algunas características de la industria en los municipios más dinámicos a nivel industrial en la microrregión del Delta, como Zarate y Pilar, se presentan como un recorte inserto en una dinámica metropolitana de circulación, que con sus características intrínsecas y especialización en ciertas actividades define rasgos propios del despliegue territorial de la industria. Pero que independientemente de las formas territoriales que ésta adquiera, podemos pensar la localización de ciertas actividades industriales y unidades productivas en Zarate y Pilar, en profunda articulación con la presencia de fuertes externalidades positivas urbano-metropolitanas que se definen en una metrópolis como Buenos Aires.

Por lo tanto, una cuestión central para comprender algunos fenómenos territoriales que desde la industria se puedan asociar a la prolongación de la autopista desde Pilar, tiene que ver con la "biografía" que el Acceso Norte ramal Pilar viene adquiriendo en las últimas etapas del desarrollo metropolitano y regional. Una exploración y observación de campo por la red de autopistas metropolitanas, confirma que el corredor norte metropolitano es un eje selectivo en donde se viene reproduciendo un fenómeno novedoso de localización de ciertas unidades productivas ligadas a las actividades manufactureras, como a la de servicios a la industria y a la producción, desde la presencia de grandes empresas y pymes.

En función de las particularidades de los procesos industriales que identificábamos anteriormente, y en la escala de los fenómenos territoriales del área Pilar, la autopista cumpliría un rol fundamental, al extender la traza de la actual autopista hasta el cruce con la autovía provincial dada por la RP 6.

En este marco de referencia planteado desde el transporte y el territorio, resulta significativo desde las condiciones de circulación, incorporar el anuncio gubernamental de desarrollar un "eje fabril Zarate-Pilar", en donde a través de ciertas intenciones y testimonios del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, se plantea la posibilidad de estimular y consolidar un corredor industrial que potencie las vinculaciones entre Zárate y Pilar, en el marco de un eje estratégico ante el escenario prospectivo de "descentralización" del puerto de Buenos Aires. En función de lo expresado por los intendentes, la idea y el proyecto se basa en el desarrollo de un eje de transferencia de cargas, en donde las industrias agroalimentarias, automotrices y químicas estarían entre las más beneficiadas con el desarrollo de infraestructura de transporte de ambas ciudades, puntos estratégicos para la exportación e importación de productos en la provincia (Diario La Nación, 20/06/2007).

En relación a esto último, vale la pena detenernos en el TMDA de la RP 6 (ver cuadro n° 5), el cual refleja un fenómeno sumamente interesante en la dinámica de flujos existentes, a partir del comportamiento de la circulación en el tramo norte de la intersección de la RP 6 con la RN 8; y en el tramo sur de la misma intersección.

Con respecto al tramo norte (la RP 6, desde la RN 8 hasta la RN 9), encontramos un TMDA de 15.300 vehículos; mientras que en el tramo sur (la RP 6: desde la RN 8 hasta la RP 47), el TMDA está dado por 8.474 vehículos. Esta diferencia tan notoria evidencia un quiebre muy significativo en el volumen de la circulación. Al analizar la composición vehicular de los diferentes tramos, observamos que el 50% de los rodados que circulan por ambos segmentos corresponden a vehículos de carga, situación que estaría íntimamente relacionado con el tejido productivo de la región, y en donde los puertos de Zarate y Campana, serían nodos de atracción de viajes de carga sumamente significativos.

En relación a esto último, muchas veces se habla de escenarios futuros a partir de la desconcentración de la actividad del Puerto de Buenos Aires, y a partir de ello surgen iniciativas que apuntan hacia una mayor puesta en valor del eje Pilar-Zarate, revalorizando la trama productiva dada por la estructura vial, la localización existente de parques industriales, la disposición de centros logísticos, etc. Desde nuestra mirada, consideramos que ya estamos en presencia de un corredor de perfil productivo entre Pilar y el eje Zarate-Campana, en donde las características de la circulación recientemente formuladas justifican tal hipótesis. Por el tipo de cargas manejadas en los puertos y las empresas instaladas, se habla de un corredor de perfil industrial cuya área de influencia claramente constituye un atractor competitivo de cargas a futuro en el funcionamiento de la RMBA y en la dinámica industrial nacional.

Como proyectos complementarios de valorización de esta área, y en función del análisis prospectivo de posibles transformaciones en las condiciones de circulación en el área Pilar, encontramos dos proyectos que vale la pena tan solo mencionar, por su puesta en valor del área de influencia en la intersección de la RN 8 y la RP 6, a escala regional. Por un lado, un proyecto anunciado desde el Ministerio de Planificación Federal -Gobierno Nacional- (2007), consistente en la implementación de un "corredor de circunvalación vial-ferroviario del Área Metropolitana de Buenos Aires: Zárate/Campana - Luján - La Plata"[28] . Y un segundo proyecto, elaborado por el Instituto Argentino de Ferrocarriles -IAF- (2007), que consiste en el desarrollo de un "eje estratégico ferroviario multipropósito Pilar-Zárate", a los fines de constituir un sistema logístico de servicios locales y regionales de antepuerto, y de servicios de abastecimiento a la RMBA, por fuera de la zonas de alta congestión. En este esquema (ver material anexo n° 3) subyace una estrategia integral de conexiones ferroviarias que tienen a las localidades de Mercedes, Pilar y Zárate como puntos nodales del sistema, proyectando un centro logístico para el Parque Industrial Pilar en la estación Fátima o sector próximo, con acceso de las trochas anchas, media y angosta. De esta manera, se conformaría básicamente un eje ferroviario de importancia estratégica denominado MPZ (Mercedes-Pilar-Zárate)[29].

En este contexto, nuevamente podemos pensar la RN 8, con un rol importante en la dinámica de la circulación, tanto por su articulación interna y radial al centro urbano y dinámica portuaria de Buenos Aires; como por su articulación transversal

[28] Permitirá descongestionar las avenidas y las vías ferroviarias que hoy pasan por la zona de Retiro-Puerto Madero - Casa Amarilla. Además será un enlace directo Norte-Sur y viceversa que, además de los trenes de carga, permita circular trenes de pasajeros como el del tipo RER (Red Expreso Regional), entre La Plata, Luján, Campana, Zarate, por el borde la metápolis de Buenos Aires, urgida de nuevas demandas de transporte transversal a los tradicionales ejes radiales concéntricos. Por otro lado, se podrá conectar con un servicio de pasajeros de altas prestaciones en forma directa, Mar del Plata y La Plata, con Rosario, Santa Fe y Córdoba. A su vez, este corredor ferrovial conectará dos emprendimientos estratégicos, uno construido y otro proyectado no sin resistencias aunque poco justificadas: el Complejo Zárate-Brazo Largo y el Puente Punta Lara-Colonia, lo que implica una red de carácter transnacional que potenciará la metápolis de Buenos Aires en el corredor MERCOSUR-Chile y refuncionalizará como "ciudad puerta" en las redes transnacionales de integración" (Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2007).

[29] En relación a este proyecto, y en función de los intereses de la investigación que venimos llevando a cabo desde la geografía del eje Pilar-Pergamino, al consultar al presidente del IAF, Pablo Martorelli, el mismo incorporó una visión que vale la pena no dejar pasar: "Desde una perspectiva de integración territorial, la conexión Cañada de Gómez - Pergamino - Luján - Haedo - La Plata constituye un eje estratégico de cargas masivas sumamente interesante, sin pasar directamente por Buenos Aires, que los operadores ferroviarios privados no vislumbran ya que sus objetivos pasan por otro lado. El mismo corredor sería sumamente importante como interurbano para pasajeros entre La Plata y Rosario, como asimismo entre La Plata y Córdoba. Estas son estrategias territoriales que deben ser manejadas desde el Estado, ya que el sector privado tiene otros intereses. Por otra parte, el Parque Industrial Pilar es un elemento de importancia que está siendo solo atendido por carretera, pese a que en sus proximidades se dispone de tres ferrocarriles sin conexión con el mismo ni entre sí. Eso lo salvamos con una propuesta que elaboramos en 2002 para interconectarlos y darle acceso ferroviario al Parque Industrial, complementando con un acceso directo al puerto de Zárate, quedando el Parque Industrial Pilar como logística de antepuerto." (Entrevista a Pablo Martorelli 2009)

con la autovía RP 6, y a la estructura industrial y portuaria de Zárate y Campana. Y a su vez, con los últimos dos proyectos que incorporamos en el análisis, más allá de sus factibilidades técnicas, se reconocen el refuerzo de la potencialidad de un eje transversal que plantea generar nuevas condiciones de circulación y fluidez con la estructura urbana y portuario de Gran La Plata.

La intersección de la "Autopista Pilar-Pergamino" con la Autovía de la RP 6, revela un escenario en donde elementos como el Parque Industrial Pilar, las áreas portuarias y logísticas de Zárate-Campana, el proyecto del Parque Industrial Cañuelas, etc. redefinen a este eje de circunvalación como un área que presentaría condiciones estratégicas y propicias para la prospectivas de ciertas actividades industriales y funciones logísticas en un escenario de descentralización de las actividades del Puerto de Buenos Aires, y de un crecimiento económico en las actividades de los puertos metropolitanos situados en Zárate/Campana y La Plata. En este contexto, las condiciones de circulación le otorgan al sistema de transporte un rol fundamental, en donde el sistema de autopistas, ante la desinversión estructural y condiciones de inseguridad que viene sufriendo el sistema ferroviario en el país, pareciera estar mejor posicionado para la flexibilización y movilidad de productos industriales.

5.3.2. Procesos industriales y transformaciones en la condiciones de circulación en el área Exaltación de la Cruz San Antonio de Areco – Capitán Sarmiento

Si bien la dinámica industrial del área "Exaltación de la Cruz / San Antonio de Areco / Capitán Sarmiento" dista de ser significativa en el conjunto total del producto generado en el eje Pilar-Pergamino, no deja de ser interesante desarrollar algunas ideas, en función de las perspectivas territoriales asociadas al proyecto de la autopista en este recorte territorial.

Teniendo en cuenta que un proyecto de infraestructura de transporte, tal como una autopista, que ya internalizamos no determina efectos lineales e inmediatos en el territorio, la realidad es que tampoco pasa por desapercibido. Tras haber analizado e identificado algunos procesos industriales en esta área parcial de estudio, encontramos que en los tres municipios existen particularidades que revelarían diferentes perspectivas territoriales vigentes, en función del proyecto de reconversión técnica de la RN 8.

Exaltación de la Cruz se presenta como el municipio que mayor valor estaría generando desde el producto industrial, el cual podría encontrar en la dinámica y funcionalidad metropolitana del sector secundario algunos componentes explicativos. El proyecto de la autopista podría asociarse a un escenario de valorización y

desarrollo de proyectos en el área de este municipio, asociado a la dinámica existente en la intersección de la RN 8 y la RP 6 (la cual recordemos marca un límite jurídico entre el Partido de Pilar y Exaltación de la Cruz), a partir de la cobertura de la infraestructura de transporte, y su articulación metropolitana y regional.

En lo que respecto al Partido de Capitán Sarmiento, donde el valor de la industria manufacturera a lo largo del eje Pilar-Pergamino es el menor, consideramos que la materialización de la "Autopista Pilar-Pergamino", podría abrir la posibilidad de consolidar ciertas iniciativas de industrialización del municipio, que geográficamente "presionarían" por la localización en el área de influencia próxima de la traza de la autopista. El ejemplo y antecedente más claro que ilustra este escenario prospectivo, nos lo genera la localización actual de la Granja Tres Arroyos sobre la RN 8, que en el marco de los procesos industriales del municipio, decíamos en el anterior capítulo, se presenta como el nodo de mayor atracción del empleo industrial.

Indagando sobre ciertas expectativas del gobierno local asociada a las posibilidades de desarrollar la industria en Capitán Sarmiento, y en función del proyecto de transporte que nos convoca, prácticamente no se identifican intenciones manifiestas formalmente de cara a un escenario futuro. Lo contrario estaría ocurriendo en el caso de San Antonio de Areco, donde sí se destaca el Plan de Ordenamiento Territorial, que ya hemos utilizado anteriormente como referencia (Municipalidad de San Antonio de Areco, 2006).

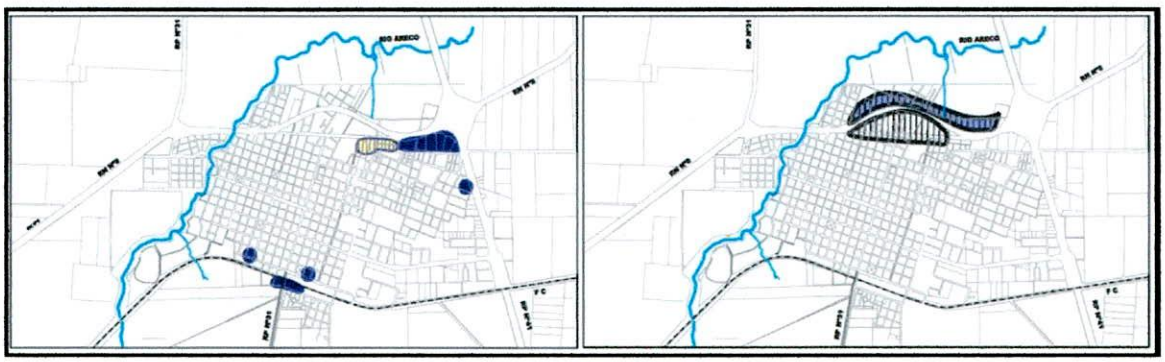
En San Antonio de Areco, se vislumbra la intención de generar un fenómeno de adaptación e interacción continua con la infraestructura de circulación y los proyectos de transporte, y en función de los usos de suelo asociados. En el Plan de Ordenamiento Territorial se identifica una serie de lineamientos de acción vinculados a la localización de áreas productivas, que nuevamente le otorgan a los ejes viales, un definido protagonismo para la localización de la industria y los servicios asociados. Representados en el mapa n° 27, estos lineamientos correspondientes a la localización de actividades productivas proponen concretamente las siguientes acciones:

- Previsión de localización de zona industrial en intersección RP 31 y RP 41: Motivada por la necesidad de relocalizar en plazos a definir, algunas localizaciones productivas próximas a las áreas residenciales que ocasionan situaciones conflictivas, generando además un marco propicio para nuevas radicaciones en un sitio de óptima accesibilidad vial y próxima al núcleo urbano.

- Consolidación de un área industrial mixta y establecimiento de precintos industriales: Consecuentemente con lo anterior, es preciso acotar las áreas que

actualmente admiten usos productivos, controlando los existentes y desalentando localizaciones inconvenientes o nocivas.

Mapa N° 27: Plan de Ordenamiento Territorial de San Antonio de Areco. Propuesta de traza del proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino" en su intersección con la ciudad de San Antonio de Areco.



Fuente: Municipalidad de San Antonio de Areco (2006)

• Localización de grandes equipamientos comerciales, gastronómicos, hospedajes, transporte, etc. en el sector comprendido entre Av. Smith y RN 8: Maximizando el aprovechamiento de las condiciones de accesibilidad actual y futura del área, con usos apropiados a las mismas, y desalentando el uso residencial en un área isla, rodeada de vías primarias que la separan del casco.

• Conformación de una banda de servicios de ruta al este de la RN 8 (talleres, gomerías, lavaderos, depósitos, etc.): De modo de mantener y potenciar la tendencia actual, dadas la existencia en su borde de una ruta nacional próxima a ser remodelada mediante ensanche, incorporación de vías colectoras y segregación de trazas.

Al analizar estas propuestas, lo que reafirmamos nuevamente es una lógica territorial en donde un equipamiento vinculado a las actividades de valor industrial y servicios asociados, se encuadra en función del sistema carretero de la ciudad. También podemos recuperar la idea de la importancia de las rutas provinciales tranversales en los cruces con la RN 8, que en el caso de San Antonio de Areco, lo identificamos desde un protagonismo marcado por la RP 41. Tal como pudimos observar, no se reconocen intenciones desde las autoridades de planeamiento urbano vinculadas al plan, de revalorizar el equipamiento relacionado con el transporte ferroviario, tanto en su estación, como en su red de técnica de circulación y conectividad asociada al ramal del ex Ferrocarril Mitre que se dirige hacia Vagues, pudiendo continuar en dirección a Victoria y posteriormente a Retiro; o el ramal en

dirección a Lujan, continuando posteriormente en dirección hacia Haedo, prosiguiendo su traza hacia La Plata.

Sin perder el sentido de esta valorización transversal de la infraestructura vial por parte de los gobiernos locales, vinculados al eje Pilar-Pergamino, el plan territorial de San Antonio de Areco también nos ofrece otro ejemplo, que en este caso apunta a poner en valor la RP 41, desde un escenario de vinculación metropolitana con Buenos Aires:

> "La RMBA cuenta también con una serie de arterias estructurales que se desarrollan en forma de anillo en torno a la ciudad de Buenos Aires, intersectando a su paso a las que conforman el sub-sistema radial, con centro en la mencionada ciudad. Si bien se acepta que la RN 6 está llamada a ser la últimas de esa vías, vinculando La Plata con el puerto de Zárate (y por el puente hacia Entre Ríos); el incremento observado en los últimos años en el transporte de carga por tierra junto a los indicios de saturación que muestran las arterias regionales, permiten hipotetizar razonablemente en una próxima jerarquización de la RP 41. Esto reafirma la estratégica ubicación de San Antonio de Areco, toda vez que su localidad cabecera se halla en el cruce de la RP 41 con la RN 8" (Municipalidad de San Antonio de Areco, 2006: 21-22)

En función de este último elemento de análisis, se plantea una prospectiva de reforzar un escenario territorial a futuro, en donde adquieren más sentido desde la escala productiva, las áreas delimitadas por las intersecciones de la RN 8 y RP 41. Vale insistir en la idea que se deja planteada la intención "reforzar" a partir de una serie de acciones en el territorio, un escenario que en la realidad ya presenta características que destacan ciertos usos de suelo y equipamientos vinculados especialmente a la producción agropecuaria, presentes en las adyacencias de la RN 8, sobre el paso de la localidad de San Antonio de Areco, y que anteriormente percibíamos desde las imágenes satelitales introducidas respectivamente.

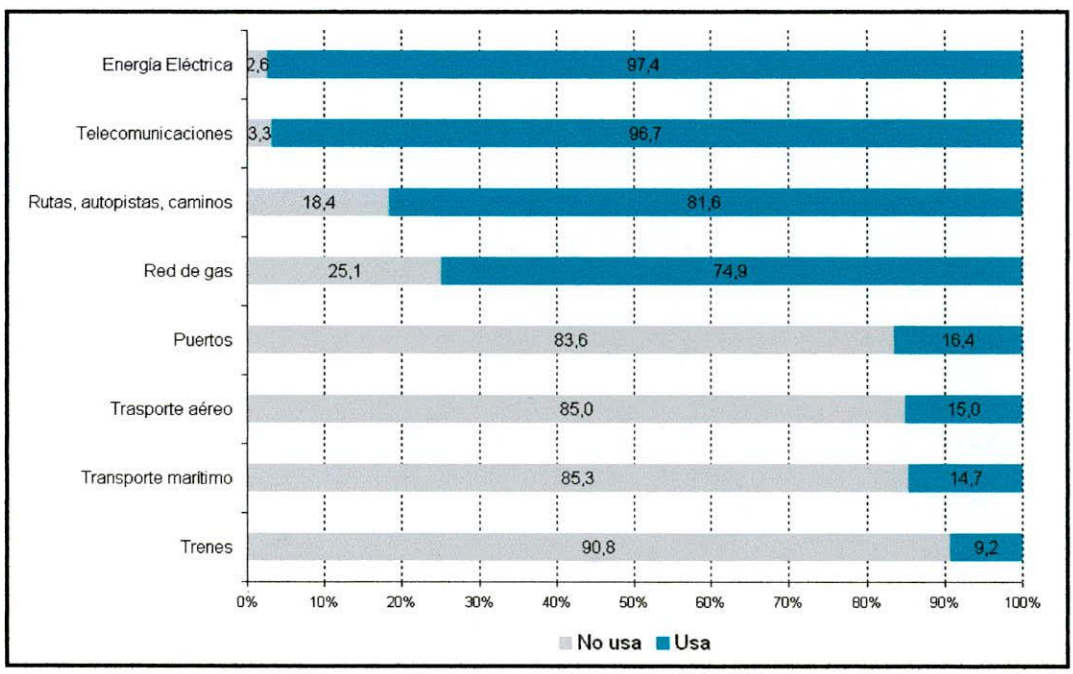
5.3.3. Procesos industriales y transformaciones en la condiciones de circulación en el área Pergamino-Arrecifes

Cuando analizábamos los procesos industriales en el eje Pilar-Pergamino, un sector que sorprendía era el textil, que sobresale en el Partido de Pergamino, y en menor proporción en el Partido de Arrecifes. Uno de los rasgos más notables de esta rama productiva, especializada en la confección de jeans, es el tejido pyme con el que económicamente está estructurado este "distrito industrial confeccionista" (Darmahoj, 2003) Identificando el área de influencia de la actividad productiva de las pymes de esta área, a través de la distancia a los principales clientes y proveedores de

los diferentes sectores, encontramos algunas particularidades que se reflejan en los cuadros n° 9 y n° 10:

Lo que se puede deducir de estos cuadros es que los flujos de transporte generados por las PyMEs de esta micro-región se relacionarían casi exclusivamente con la dinámica del mercado interno, ya que la cantidad de empresas exportadoras es cuatro veces inferior al promedio nacional (5% vs. 19%), siendo además, el radio de actividad de las empresas muy pequeño, ya que el 50% de ellas tiene su principal cliente localizado a una distancia inferior a los 80km. Pero la excepción justamente a esta orientación micro-regional de las ventas se encuentra en el sector que mayor participación tiene en los partidos de Pergamino, Arrecifes y Capitán Sarmiento, que es el perteneciente a las empresas del sector confeccionista y textil, entre las cuales el 94% tienen localizado su principal cliente en un radio que va de los 80km a 500km y el primer cliente representa casi siempre un muy alto porcentaje de las ventas totales. De esta forma, entre las PyME del sector textil y confecciones, el mercado está ubicado en Capital Federal y Gran Buenos Aires, y en menor medida en la ciudad de Rosario (Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur, 2007a: 17).

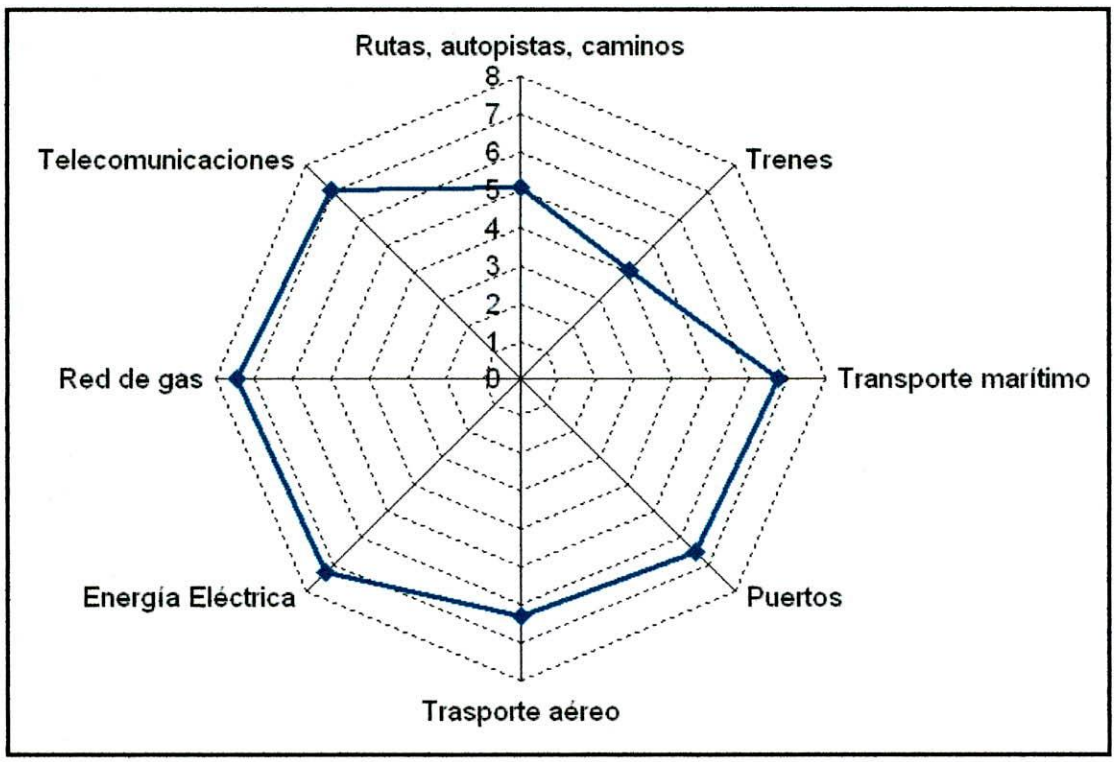
Gráfico N° 5: Utilización por parte de las pymes de la microrregión "Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur" de la infraestructura disponible.



Fuente: Bruera, Ignacio (2008)

En cuanto a ciertas condiciones y problemáticas de circulación en esta región, una reciente investigación encarada también también desde la Fundación Observatorio Pyme, y presentada por su gerente de investigación Ignacio Bruera (2008), logró abordar específicamente el tema de la "infraestructura y logística", a partir de la realización de una serie encuestas con mayor detalle en las pymes de Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur.

Gráfico N° 6: Grado de satisfacción de las pymes de la microrregión "Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur" sobre infraestructura disponible.

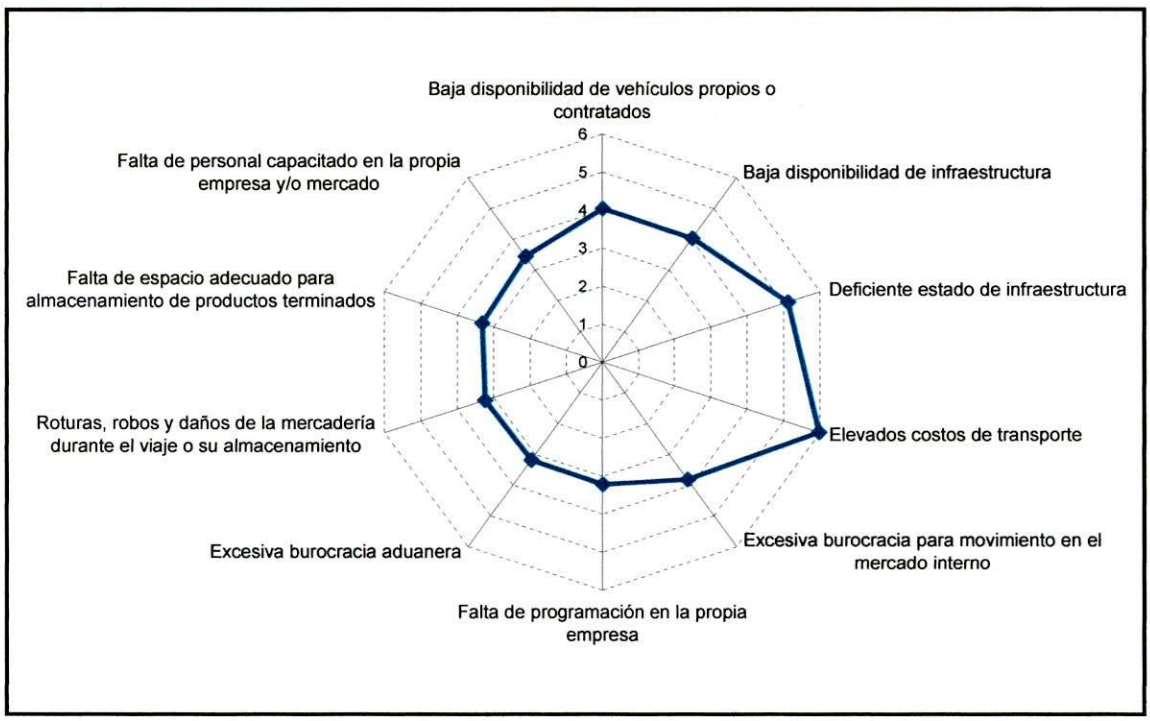


Fuente: Bruera, Ignacio (2008)

Observando el gráfico n° 5, podemos obtener un panorama acerca del grado de utilización de la infraestructura existente en función de los procesos productivos en la región, lo que nos evidencia que en el nivel de uso de la infraestructura se destaca la red vial, con más del 80% de unidades productivas que hacen utilización de ella, muy por encima de la infraestructura ferroviaria y portuaria, lo que seguramente tenga que ver con que la producción mayormente está destinada al mercado interno. El gráfico n° 6 nos indica el grado de satisfacción de las pymes con respecto a la disposición de infraestructura existente, y en donde las "rutas, autopistas y caminos", junto a los "trenes" tienen la peor consideración, claramente por debajo de la red de

telecomunicaciones, de gas y energía eléctrica. Y en relación directa con la infraestructura de transporte, el posterior gráfico n° 7, nos presenta los problemas logísticos más habituales declarados por las pymes de esta región, y a partir de ciertas variables vinculadas a la actividad logística, aparece el transporte, desde el deficiente estado de la infraestructura, y sus altos costos asociados, siendo los problemas más importantes en la actividad industrial.

Gráfico N° 7: Problemas logísticos más habituales de las pymes de la microrregión "Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur"



Fuente: Bruera, Ignacio (2008)

Considerando el panorama recientemente esgrimido, queda planteado desde este eje de análisis ciertos beneficios que podrían estar profundamente vinculados con la inserción de la Autopista Pilar-Pergamino en la región.

Cuando al principio de este capítulo introducíamos algunos de los impactos que desde ciertos actores relevantes se anunciaban acerca del proyecto de la autopista, en ninguno de ellos se planteó una vinculación directa con la dinámica de este proceso productivo. Tras haber identificado su escala de reproducción y comercialización con la RMBA, una transformación en las condiciones tecnológicas de circulación, probablemente resulte en un aporte sustancial a las problemáticas que hoy este sector

y actor productivo deja planteado a la luz de los resultados de la encuesta que tomamos de referencia de análisis.

Claramente la reproducción y dinámica económica de la industria textil, y su especialización en la confección de un producto específico como son los jeans, no encuentran en el transporte su requisito determinante para su desarrollo. Seguramente son la coyuntura y las condiciones macroeconómicas nacionales, las que potencien o no el volumen de la actividad y producto generado por este sector, pero de todos modos la infraestructura de transporte como eje central en las condiciones de circulación hemos visto que no pasa inadvertido desde la propia mirada de este actor central de los procesos industriales del área Pergamino. En este sentido, cuando el Secretario de Producción de Pergamino nos comentaba que "como casi todas las empresas confeccionistas entregan en Capital y Gran Buenos Aires, la autopistas les vendría fantástico, junto a otras ramas de producción industrial, de menor volumen, como los productores de huevos, quienes por ejemplo entregan los huevos frescos en Buenos Aires" (Entrevista a Pizarro, 2009).

En el área Pergamino/Arrecifes encontrábamos desde la disposición espacial, un nodo de agrupamiento industrial, que está dado por el Parque Industrial Pergamino. Y también en el caso de Arrecifes identificamos el carácter prospectivo de otro nodo industrial, en función del proyecto en curso del Sector Industrial Planificado de Arrecifes. En relación a la reproducción de estas tipologías de agrupamiento industrial, encontrábamos en éstas cierta vinculación y necesidad de disponer de infraestructura de transporte, capaces de permitir desarrollar velocidades que respondan al nivel técnico que ofrece mínimamente una ruta de dos carriles. En las gestiones y planificación de la traza que tendrá la "Autopista Pilar-Pergamino", en donde a partir de Arrecifes adquirirá una disposición diferente a la que hoy presenta la RN 8, la localización actual de estas área de agrupamiento industrial en Arrecifes y Pergamino, son aún centrales en la definición y discusión de la exactitud física de la nueva traza.

En el caso del Sector Industrial Planificado Arrecifes, la localización de este establecimiento ya estuvo proyectado de antemano, considerando el proyecto futuro de la autopista (Entrevista a Pernicone, 2009). Justamente el inicio de la nueva traza, sería en donde se intersecta la RN 8 con la actual localización Sector Industrial Planificado de Arrecifes[30]. Si bien la cantidad de empresas localizadas en este establecimiento es baja, la futura inserción de la autopista en profunda vinculación física con este sector industrial, ofrece un panorama que dependerá a futuro de la eventual valorización de los actores industriales, y la gestión y estrategias asociadas

[30] Recientemente inaugurado en marzo de 2009.

de los actores públicos involucrados, desde los organismos competentes del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, y la Municipalidad de Arrecifes.

En relación al Parque Industrial Pergamino, podemos observar en el mapa n° 28 que el proyecto de la traza de la autopista está pensado sobre el frente de esta importante área de ocupación de suelo por parte de las industrias.

Mapa N° 28: Proyecto "Autopista Pilar-Pergamino". Disposición de la traza en su intersección con en el Partido de Pergamino.

Fuente: Municipalidad de Pergamino

Lo que se puede identificar en relación a esta situación, es justamente la presencia del gobierno local de Pergamino como actor parcial en la gestión de la materialización de la obra en el espacio físico del Partido. En este sentido, las autoridades gubernamentales llevaron a cabo un pedido de modificaciones y obras

complementarias al OCCOVI, en el que justamente hacen hincapié en el acceso que tendría la autopista por la RP 32, solicitando la doble calzada de la misma, junto con pequeñas intervenciones (como bicisendas, iluminación, forestación y paradas de colectivos) entre la intersección de la autopista con este segundo cruce, que sería la rotonda de ingreso al actual parque industrial de la ciudad.

A partir de estos últimos casos, observamos y confirmamos nuevamente una lógica de interacción mutua entre la infraestructura de transporte y las condiciones que en que los actores van superponiendo sus acciones sobre el territorio. Así como en el caso del Parque Industrial Pilar veíamos un actor privado promoviendo ciertas transformaciones; en el caso de Arrecifes y Pergamino, serían los gobiernos locales quienes mayor énfasis e intereses activan, por su propia escala de actuación territorial, en estos aspectos vinculados a la proyección de las condiciones de circulación.

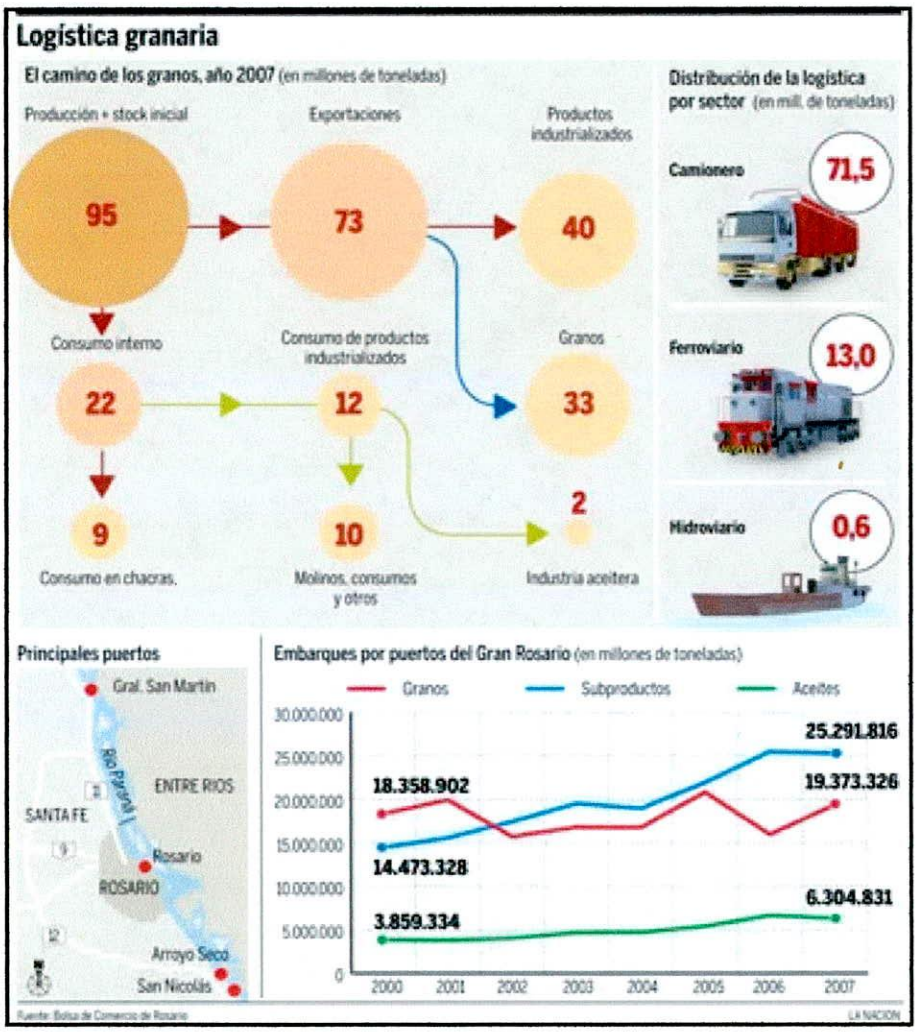
5.4. Procesos de valorización agropecuaria y transformaciones en la condiciones de circulación en el eje Pilar-Pergamino

Según las estimaciones del PBG, identificábamos en el área San Antonio de Areco-Pergamino, un conjunto de municipios con un perfil vinculado a las actividades agropecuarias. La cuestión a analizar ahora radica en establecer el patrón preponderante de la movilidad de la producción agropecuaria, en pos de evaluar si el proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino", revalorizaría o no este patrón de circulación. En el anterior capítulo ya habíamos señalado que el cultivo de soja tiene un protagonismo central, junto al cultivo de trigo, al maíz y al girasol, aunque estos últimos en marcado decrecimiento.

Al analizar el circuito productivo de los complejos cerealero y oleaginoso, observamos que están dirigidos al mercado de la exportación. Es significativo también que el proceso de industrialización de la soja (y el girasol) ha derivado en un crecimiento de la industria aceitera, que ha convertido al complejo oleaginoso, en el principal bloque exportador de la economía argentina. El epicentro de este fenómeno se da en el Gran Rosario. Examinando el perfil de la circulación del grano, actualmente la partición modal del producto generado nos indica que aproximadamente el 71% se transporta por camión, el 13% a través del ferrocarril, y el 0,6% a través de la hidrovía (ver infografía n° 1). A su vez, el circuito productivo, teniendo como eje de atracción Gran Rosario, nos refleja como tendencia general que el 70% de la producción inicial se estaría destinando a la exportación, mientras que el resto al consumo interno. En relación a las toneladas exportadas, más del 50% se efectúan como producto

industrializado, y el resto naturalmente como grano. Examinando el rol de la estructura portuaria de Gran Rosario, observamos también una incidencia sumamente significativa en el embarque de toneladas exportadas, tanto en lo que respecta a granos, como a subproductos industriales, y en donde en ambos casos supera el 50%.

Infografía N° 1: Representación de aspectos logísticos vinculados a la circulación granaría en Argentina. 2007

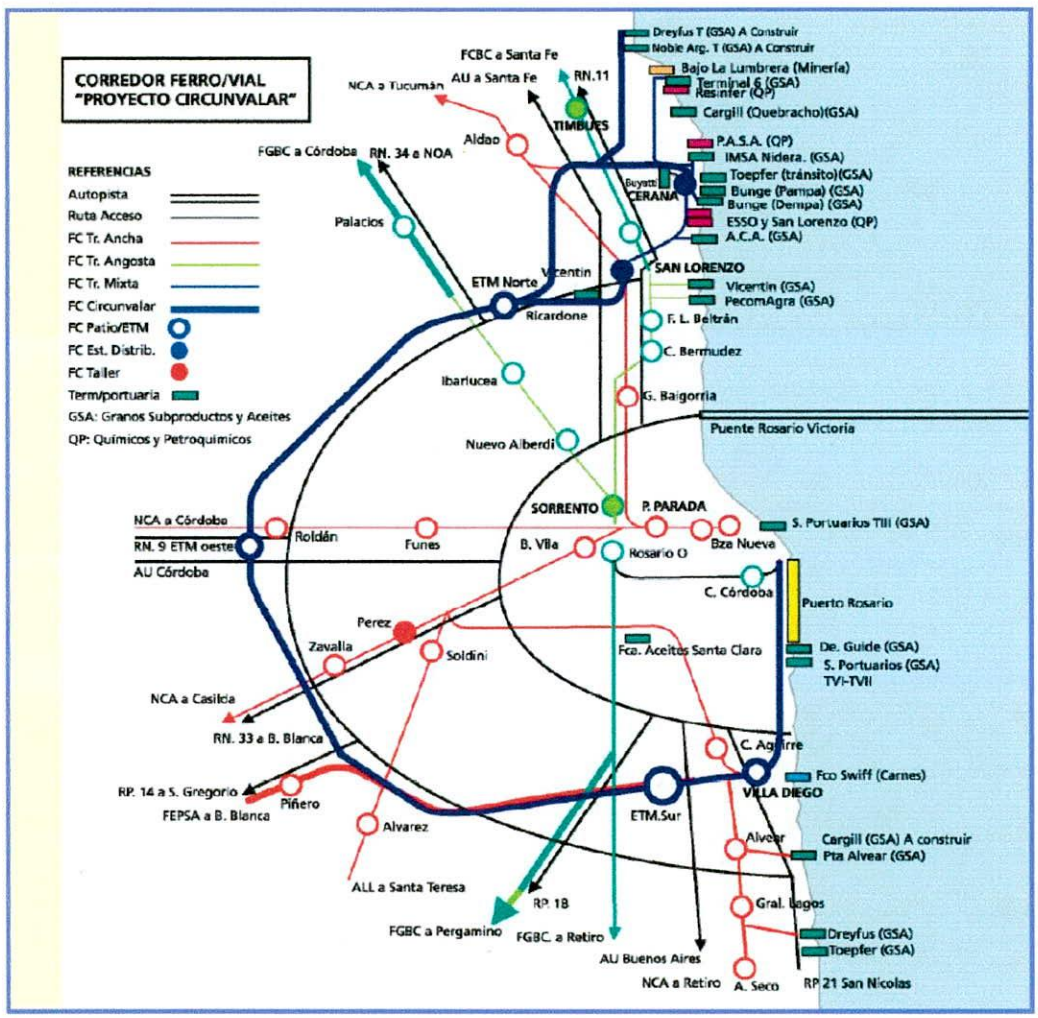


Fuente: Diario La Nación (09/02/2008); en base a datos provistos por la Bolsa Comercio de Rosario.

Por otra parte, el mapa n° 29, nos permite desde una representación cartográfica, observar la organización espacial del Gran Rosario, como centro nodal en la estructura de transporte regional. Podemos observar la estructura portuaria en el Gran Rosario, sobre el Río Paraná, y hacia donde justamente un conjunto de

infraestructuras de transporte automotor y ferroviario se disponen radialmente hacia este importante nodo concentrador de cargas en la Argentina, y que en dirección sudeste existiría una circulación directa con el eje Pilar-Pergamino, a través de las RP 8-RP 32, y la red ferroviaria del Belgrano Cargas y la del ex Ferrocarril Mitre, operada por Nuevo Central Argentino.

Mapa N° 29: Localización de terminales portuarias y disposición de infraestructura carretera y ferroviaria en Gran Rosario



Fuente: Secretaria de Transporte de la Nación.

Un fenómeno asociado entonces a la dinámica de este proceso de reproducción espacial del grano, encontró un antecedente fundamental en lo sucedido a comienzos de la década del '80, cuando una transformación en las condiciones normativas autorizó la construcción de terminales portuarias privadas en terrenos particulares,

dando lugar a la radicación de importantes inversiones en infraestructura portuaria, así como también en instalaciones de acopio[31]. He aquí que se dio una importante expansión del frente portuario en Gran Rosario, y donde a través de consultas realizadas a productores locales del área Arrecifes-Pergamino, el área portuario de Dreyfus, en General Lagos, es uno de los destinos de los flujos de transporte que se generan desde este ámbito geográfico. El eje que vincularía General Lagos con Pergamino, desde la RN 8, es el que se conforma a través de las carreteras provinciales RP 32 (Buenos Aires) y RP 8 (Santa Fe).

Paralelamente, y centrándonos geográficamente en el área San Antonio de Areco-Pergamino, desde las condiciones de circulación a partir del transporte ferroviario, es interesante notar que con respecto al tráfico de cargas, que en la vía Vagues-Pergamino fue una de las de mayor circulación de tráfico masivo de cargas programadas por el Ferrocarril Mitre en tiempos en que el puerto de Buenos Aires recibía cereal a granel. Esos tráficos se derivaron a Rosario-Puerto San Martín en tiempos más recientes, quedando el puerto de Buenos Aires especializado en contenedores que circulan por la vía Retiro-Rosario. Hubo también tráfico petrolero entre La Plata y San Lorenzo circulando por este ramal, vía Luján. Finalmente el ramal a Pergamino quedó casi sin tráfico y tan solo es operado por NCA desde Arrecifes al norte, para salir por Rosario (Entrevista a Martorelli, 2009)

Independiente de que Martorelli se está refiriendo al comportamiento del sistema ferroviario en función del transporte granario, desde su testimonio nos da la pauta de que la especialización como de Buenos Aires puerto de contenedores durante la década de 1980, reforzó la centralidad existente y atracción de cargas relacionadas con la producción de cereales, junto al crecimiento del complejo oleaginoso en la zona de Rosario.

En este marco geográfico, hoy encontramos una concentración de flujos vinculados a la producción granaría hacia Gran Rosario, especialmente a General Lagos, algo que confirmábamos tras realizar una serie de consultas a determinados actores relacionados con el transporte en nuestra área de estudio, diferentes productores y contratistas, empresas y cooperativas productivas.

En cuanto al transporte automotor, hoy muestra un protagonismo marcado de la red reticular carretera que une la RN 8, con los puertos localizados sobre el corredor de la RN 9, a partir de los siguientes ejes:

[31] Así surgieron en 1980 Puerto Quebracho de Cargill y la terminal de Genaro García en Rosario, en 1982 la terminal de Nidera en Puerto San Martín, en 1983 el puerto de Punta Alvear y la Terminal I de F.A.C.A. en Rosario, en 1985 la Terminal II de F.A.C.A., en 1987 Vicentín, en 1988 Terminal 6, y siguieron otros en la década del 90. Posteriormente este suceso es reafirmado en 1992, cuando con la sanción de la actual Ley de Puertos, se le dio seguridad jurídica a las inversiones realizadas durante la década anterior. (Silvestri, 2007).

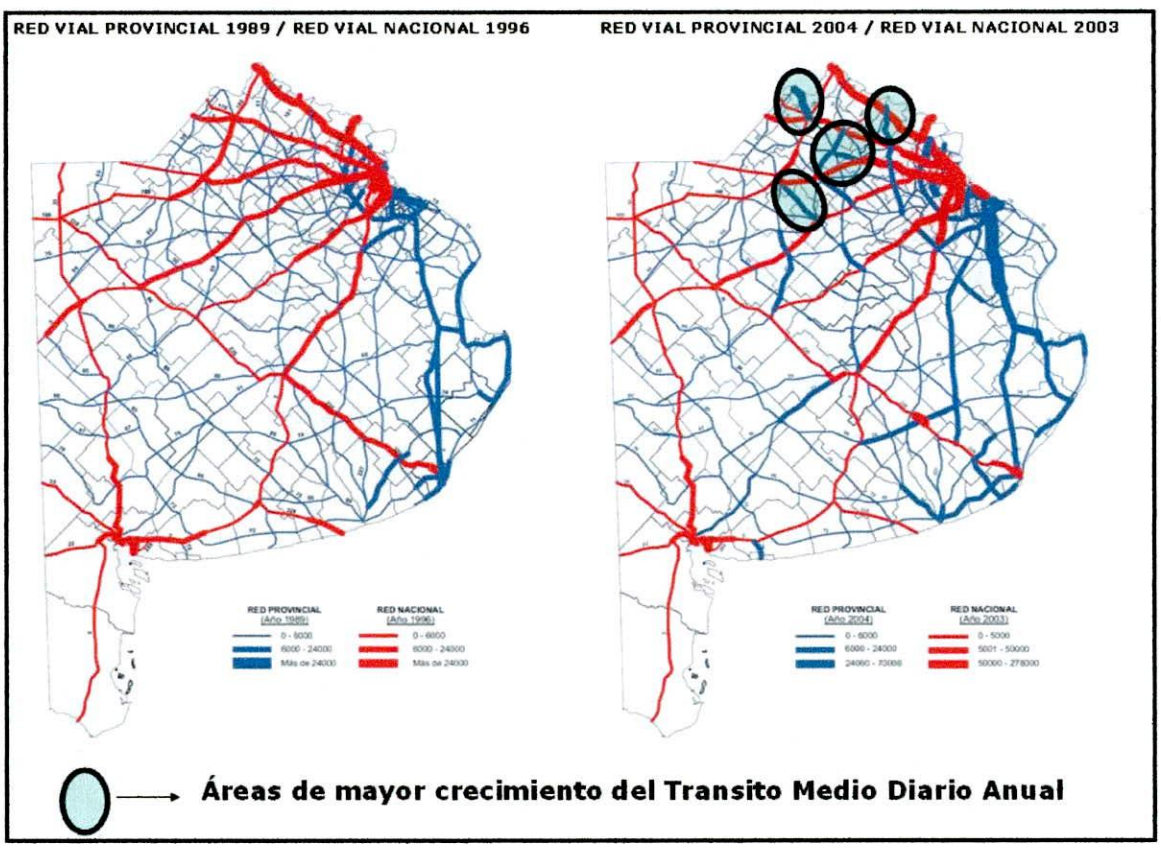
• **Eje "San Antonio de Areco-Baradero"**: vinculado por la RP 41, que presenta un TMDA (2005) de 2.578 vehículos, en donde casi el 40% de los flujos es explicado por camiones, que son los que justamente transportan granos.

• **Eje "Arrecifes-San Pedro"**: vinculado mediante la RP 51, en la que el 50% de su tránsito es de cargas[32].

• **Eje "Pergamino-San Nicolás"**: vinculado a través de la RN 188, que refleja un TMDA de 2.750 vehículos.

• **Eje "Pergamino-Rosario"**: vinculado mediante la RP 32 (Provincia de Buenos Aires), continuando por la RP 8 (Provincia de Santa Fe), encuentra un TMDA en el tramo correspondiente a Buenos Aires de 7.100 vehículos.

Mapa N° 30: Comparación de TMDA en la red vial nacional y provincial en Buenos Aires. 1989 (P) - 1996 (N) / 1996 (P) - 2003 (N).



Fuente: Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2008)

[32] En los datos suministrados por la Dirección Provincial de Vialidad de Buenos Aires, no se encontraba registrado el volumen total de vehículos, sino tan solo su distribución porcentual.

En el mapa n° 30 podemos obtener un panorama visual acerca del crecimiento de los flujos de transporte en sentido transversal, y entre dos períodos diferentes (tanto para la red vial nacional, como provincial de Buenos Aires), y en donde remarcamos a través de semicírculos una serie de tramos oportunamente transversales a la RN 8, que nos dan una pauta del protagonismo que poseen actualmente la disposición de estos en función del volumen de tránsito.

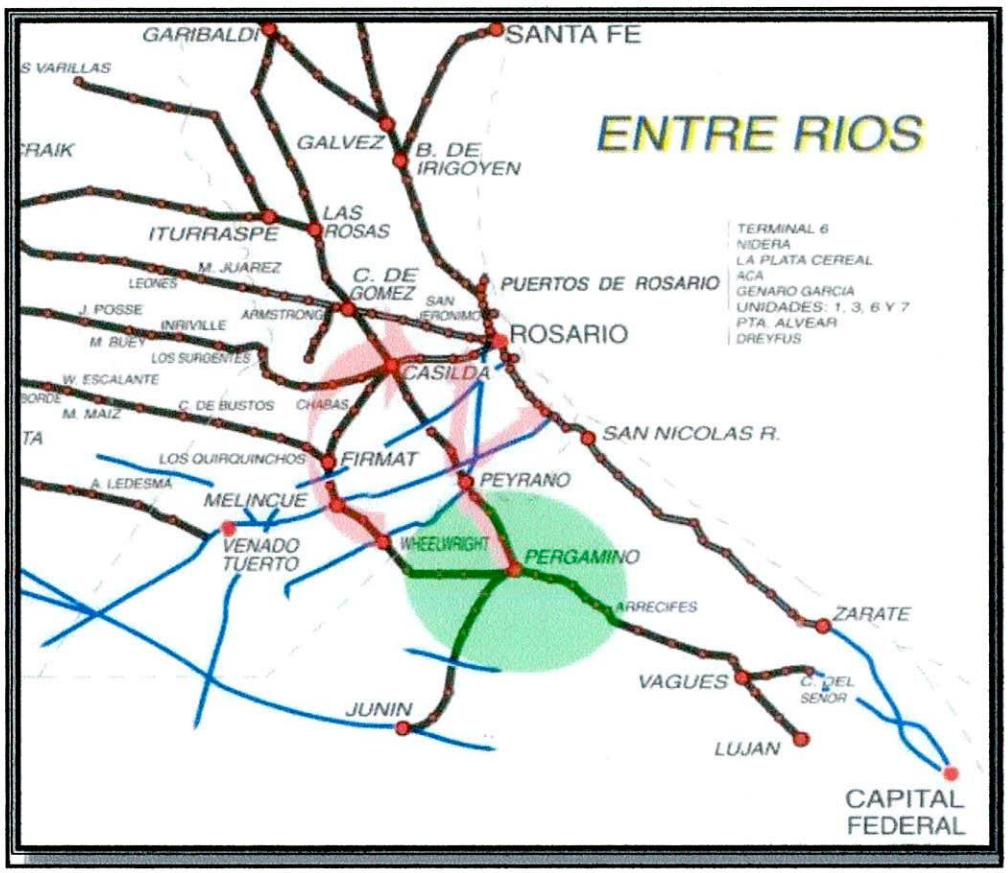
En los datos que arrojábamos anteriormente, veíamos como en función de las cifras del TMDA provistas por la Dirección de Transporte de la Provincia de Buenos Aires, el porcentaje de cargas entre Arrecifes y Baradero, nos ofrece una pauta interesante del tipo de flujos que se dan en sentido transversal entre la RN 8 y RN 9.

Subrayamos en el análisis de los subejes transversales a la RN 8 el caso de la RP 32, donde a través de este eje encontramos un TMDA de 7.100 vehículos, casi el doble del que circula en los tramos de la RN 8 previos a Pergamino, tanto en sentido este u oeste. Consideramos que esta cifra refleja un fenómeno que va más allá del propio volumen vehicular, sino que refleja ciertas condiciones de circulación que se explicarían desde una dinámica económica, y seguramente social a través de una interacción desde diferentes jerarquías de servicios entre dos ciudades con importantes tamaños de población como Rosario y Pergamino[33]. El factor de la distancia sin duda que se presentaría como un hecho fundamental para comprender algunas cuestiones funcionales vinculadas a la producción primaria, que tal como venimos viendo, adquiere un peso importante en la atracción de la dinámica portuaria de Gran Rosario al producto agropecuario generado en Pergamino y su área de influencia.

Analizando el rol del transporte ferroviario en el área de influencia del eje Pilar-Pergamino, y donde el actor más relevante en la operación del transporte es la empresa Nuevo Central Argentino S.A. En esta área la demanda de transporte de la zona en cuestión, consiste únicamente de granos (fundamentalmente maíz y soja), tráficos que tienen como destino natural los puertos fluviales del Gran Rosario. Para ello, circulan servicios hacia el Norte (Peyrano-Santa Teresa) o hacia el Oeste (Firmat-Casilda-Rosario); y no existe circulación de operativos por el ramal Pergamino-Capilla del Señor, ni de tráficos originados en la zona, ni de tráficos de otras zonas que pudieran pasar por allí. (Entrevista a Nuevo Central Argentino, 2009).

[33] En esta última ciudad, justamente a través de la RN 8 y RP 32, se conecta con la Ciudad de Buenos y con Rosario, pero con una diferencia de 100 kilómetros de conexión menor en sentido Rosario, ya que 213 kilómetros separan Pergamino de Buenos Aires, y 113 kilómetros Pergamino de Rosario.

Mapa N° 31: Patrón de circulación granaría a través del ferrocarril de cargas en el Partido de Pergamino.



Fuente: Nuevo Central Argentino S.A.

En el mapa n° 31, vemos gráficamente reflejado este patrón de movilidad. No resulta un dato menor el hecho de que en términos comerciales, el transporte se reduce en época de cosecha al área que se encuentra remarcada en el mapa, y que sobre el eje que venimos estudiando, próximo a la traza de la RN 8, solamente los municipios generadores de carga ferroviaria son los de Arrecifes y Pergamino.

Al analizar el volumen de la carga transportada a través de los ferrocarriles en Arrecifes-Pergamino, y la dimensionamos con la producción agropecuaria en 2007[34], se correspondería casi proporcionalmente con la división modal del transporte granario en Argentina, donde el 85% de los granos se moviliza en camión. Este razonamiento, nos confirma desde una aproximación con las limitaciones mencionadas, que la participación del ferrocarril en la carga total en el subeje

[34] Ya que no se obtuvieron los datos del año 2008, para que coincida con la planilla de datos enviada por Nuevo Central Argentino S.A.

Arrecifes-Pergamino casi se correspondería con lo que sucede a nivel nacional; mientras que en el subeje San Antonio de Areco-Capitán Sarmiento, el total de la carga estaría siendo transportada a través de vehículos de transporte automotor.

Por último, y con respecto al destino de la carga, la información provista por NCA, nos confirma que al igual que con los flujos viales anteriormente analizados, General Lagos es el nodo principal hacia donde converge desde el transporte ferroviaria la carga granaría originada en Arrecifes y Pergamino, tal como se desagrega en el cuadro n° 11.

Ante este panorama, la transformación en las condiciones de circulación de la RN 8 entre Pilar-Pergamino, no pareciera tener una incidencia significativa en el proceso de valorización y movilidad del producto agropecuario, que como hemos demostrado responde a un patrón de movilidad transversal. Desde el producto agropecuario generado en San Antonio de Areco y Capitán Sarmiento, probablemente la transformación de la RN 8 podría llegar a tener una incidencia positiva como eje de atracción que vincule la carga generada en estos partidos, y que actualmente no circula principalmente por la RN 8, sino que se dirige transversalmente hacia los puertos de Baradero y San Pedro, a través de los ejes viales indicados anteriormente.

La producción primaria destinada al mercado interno, que como vimos no es tan significativa, igualmente podría verse beneficiada ante una reducción de tiempo en los flujos hacia centros industriales que procesan la materia prima desde la industria alimentaria de la RMBA. En esta lógica, determinadas actividades especificas también presentarían una vinculación positiva con el proyecto de autopista entre Pilar y Pergamino, tal como nos explicaban desde la Secretaria de Producción de Pergamino, en donde para los productores de huevos la reducción en una hora del transporte es importante, ya que la mayoría entrega su producción de huevos frescos en Buenos Aires.

Seguramente la presencia de una autopista genera una serie de beneficios para actividades de menor o mayor intensidad en su escala productiva, pero lo que vale la pena dejar reflejado es que con respecto a la producción primaria, no se asemeja a la valorización que puede preverse para con otros procesos urbano-regionales.

El hecho más interesante a nuestro entender es la predominancia de un circuito de producción primario que evidencia un patrón de movilidad transversal a la RN 8, con Pergamino como importante nodo de carga generada y pasante, articulándose también a través de la RN 188, con el equipamiento portuario e industrial del Gran Rosario.

Una forma también de validar y reafirmar la predominancia de un patrón transversal en la actividad primaria en el eje Pilar-Pergamino, es naturalmente a través de los intereses y proyectos de ciertos actores, sin dudas con una diferencial capacidad de incidir sobre cambios en el territorio, pero cuyas intenciones enriquecen el análisis geográfico desde nuestro abordaje. Tras realizar un relevamiento de diferentes proyectos en el área de influencia del eje Pilar-Pergamino, encontramos tres proyectos asociados al área.

1) Autopista Junín-Pergamino: Promovida por el Foro de la Cadena Agroindustrial plantea la reconversión de la actual RN 188. Considerando el actor que la propone, esta reforzaría por su disposición espacial la valorización transversal del circuito del grano.

2) Autopista Pergamino-Rosario: Promovida a través de un convenio de colaboración recíproca entre la Municipalidad de Pergamino y Rosario (ver imagen n° 8), el proyecto resalta la importancia que presenta la disposición de este eje vial, dado por la RP 32 (Buenos Aires) y la RP 8 (Santa Fe), como un eje particularmente dinámico por la potencialidad que ofrece en la conexión de un área de importancia cerealera, con la zona portuaria del Gran Rosario.

Imagen N° 8: Tapa del diario local de Pergamino, anunciando las intenciones de realizar la "Autopista Pergamino-Rosario".

Pergamino y Rosario gestionarán una autovía entre ambas ciudades

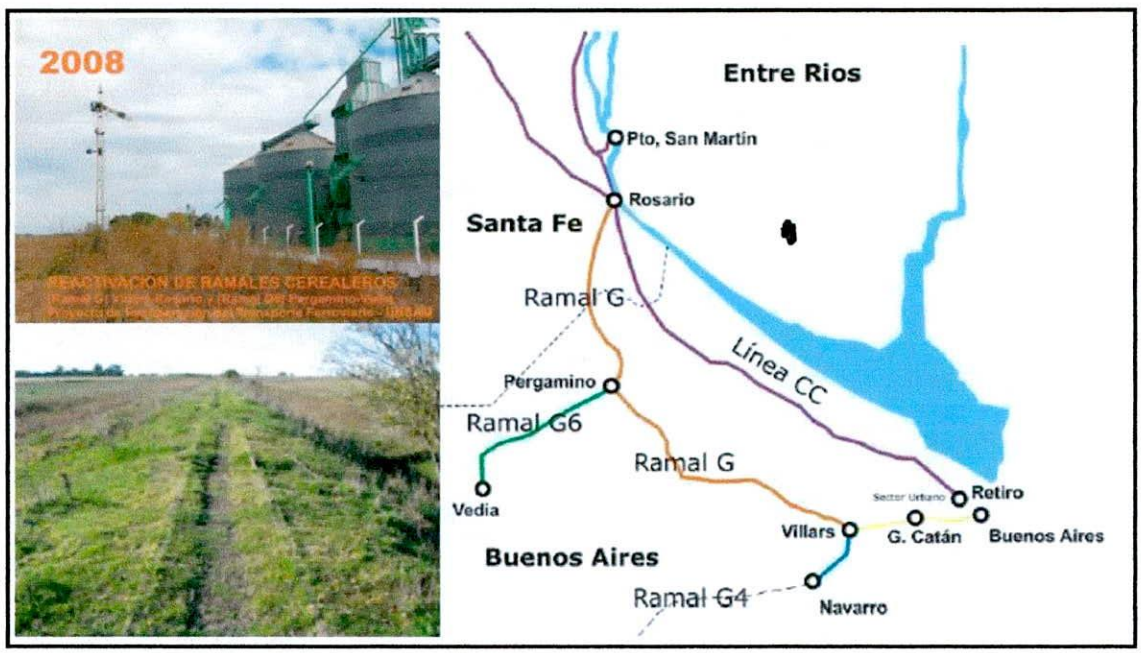
Los intendentes Héctor María Gutiérrez y Miguel Lifschitz firmaron ayer un convenio de cooperación y coincidieron en la necesidad de contar con una nueva conexión vial. El objetivo es favorecer el desarrollo del entramado social, económico y productivo de las dos localidades y en beneficio de una gran región productiva con muchas actividades en común. PAGINA 17

Los intendentes Miguel Lifschitz y Héctor Gutiérrez una vez más, se mostraron en la misma sintonía.

Fuente: Diario La Opinión –Pergamino- (19/12/2008)

3) Reactivación de los ramales "cerealeros" del Belgrano Cargas "G" y "G-6": Este proyecto apuntaría a revalorizar infraestructura ferroviaria existente, a partir de estos ramales cargueros, que actualmente están en desuso y no concesionados al sector privado. A partir de este proyecto también se refuerza este identificado patrón de movilidad transversal del grano, en relación al eje Pilar-Pergamino, y en donde la región del Gran Rosario será el nodo de atracción de estos flujos (infografía n° 2).

Infografía N° 2: Localización de proyectos de reactivación de ramales cerealeros y de pasajeros del ex Ferrocarril Belgrano Cargas



Fuente: Cabrol y Gutiérrez (2008)

Analizando integralmente estos últimos tres proyectos de referencia que hemos incorporado, se nos evidencia nuevamente la valorización de las vinculaciones transversales a la RN 8 del circuito del grano, en el tramo Pilar-Pergamino. A través de las diferentes propuestas, se observaría y confirmaría que el proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino", posiblemente no incida significativamente desde las condiciones de circulación en los procesos de valorización del sector primario de la economía.

6

Conclusiones

A lo largo de la presente investigación hemos planteado un estudio de caso que consistió en desarrollar un análisis de los procesos urbano-regionales en curso en el eje territorial Pilar-Pergamino. El tratamiento encontró sentido, ya que tomamos como punto focal de análisis un proyecto de transporte que consiste en renovar y optimizar técnicamente las condiciones de circulación en la RN 8, en el tramo Pilar-Pergamino.

Hemos transitado por diferentes momentos de análisis, que se iniciaron con una reflexión acerca de ciertos principios teóricos que discuten la relación transporte-territorio. En esta etapa, dejamos planteada concretamente la idea de pensar un eje territorial de circulación en Pilar-Pergamino, a los fines de recuperar desde esta noción de referencia, algunos aspectos que por ejemplo nos permitieran comprender por qué el área Pilar-Pergamino podría ser pensada de una mera integral, desde el territorio, y no exclusivamente desde la infraestructura.

Al llevar a cabo una reconstrucción de la conformación territorial del eje Pilar-Pergamino, el camino seguido consistió en tomar desde una periodización del desarrollo territorial a nivel nacional, los antecedentes que desde el transporte y la circulación le dieron significancia geográfica al presente objeto de estudio. En este marco, evaluamos las dificultades de considerar el área Pilar-Pergamino como un eje, hasta mediados del siglo XX. En efecto, la infraestructura ferroviaria no presenta una integración física que sí se empieza a dar con el desarrollo de la RN 9, vinculando la traza actual de la RN 8 hasta Pergamino, y a través de San Nicolás, prosiguiendo por corredor Buenos Aires-Rosario-Córdoba. A partir de esto último, si se podría empezar a hablar en forma más apropiada de un eje de circulación entre Pilar-Pergamino, cuestión que adquirió definitivamente sentido a partir del reciente proyecto de "Autopista Pilar-Pergamino".

A lo largo de este trabajo hemos intentando dejar planteado cómo sobre un determinado eje de circulación, se articulan diferentes lógicas territoriales, que son impulsadas por actores asociados directamente al área de estudio en términos jurisdiccionales, como por ejemplo las autoridades de gobierno local; como también por actores de naturaleza privada, susceptibles de activar intereses selectivamente en el territorio en el marco de una determinada coyuntura económica. El ejemplo más visible de esto probablemente haya sido la Corporación América-Helport, que a través de Caminos de América S.A., ha logrado impulsar el flamante Régimen de Iniciativa Privada, mediante el cual estableció en la agenda de planificación del transporte la posibilidad de extender la autopista desde el Acceso Norte ramal Pilar, hasta la ciudad de Pergamino.

Recapitulando algunas cuestiones significativas de los procesos territoriales en el eje Pilar-Pergamino, la reestructuración de la RN 8 nos obliga a advertir sobre algunas cuestiones de importancia. Por ejemplo, la consolidación de un escenario de tensiones territoriales en el caso de Exaltación de la Cruz, que en el marco de los procesos de expansión metropolitana de Buenos Aires, reforzaría y prolongaría algunas tendencias existentes en el Partido de Pilar. En esta lógica también vimos semejanzas y proyección de fenómenos vinculados al desarrollo de ciertos formatos residenciales como las urbanizaciones cerradas y/o de expandida ocupación de suelo en San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento y Pergamino. En este sentido, identificamos en la presencia de diferentes actores una valorización y proyección estratégica de ciertos intereses en el área de influencia de la carretera Pilar-Pergamino, no sólo vinculados a proyectos residenciales. Tanto los lineamientos de ordenamiento territorial de San Antonio de Areco, como los proyectos de la Corporación América en el área, se presentan como ejemplos cabales de esta cuestión, en donde proyectos de localización industrial, desarrollo turístico, etc. son expectativas que se refuerzan con una renovación técnica de una carretera pavimentada.

En el transcurso de este recorrido pautado por esta investigación, identificamos una seria de impactos "causa-efecto", que hemos logrado relativizar o enfocar desde otro ángulo, comprometido con la profundización de una mirada capaz de adentrarse en la complejidad intrínseca del territorio. Entendemos que los procesos de transformación en las condiciones de circulación, se inscriben en procesos y perspectivas territoriales en curso, que alimentan expectativas de profundización de ciertas tendencias, como también pueden abrir nuevas opciones de desarrollo urbano-regional. Pero en este caso, vale la pena no dejar de reafirmar una vez más la perspectiva asumida desde el principio basada en que las relaciones entre infraestructura de transporte y usos del suelo no son mecánicas, lineales ni

automáticas; sino que, por el contrario, adoptan la forma de procesos asociativos en los que los proyectos de los actores van dando forma a los procesos, por lo que los proyectos se cruzan y se definen mutuamente en un espacio de relaciones.

En este marco territorial de análisis, identificamos en los procesos industriales y de valorización agropecuaria en curso, una serie de opuestos en su funcionalidad con el eje Pilar-Pergamino. En lo que respecta al desarrollo del sector secundario, el área Pilar-Pergamino hoy adquiere sentido, por ejemplo desde la geografía de la industria textil y su cadena de valor que presenta una vinculación directa con la RMBA, según las fuentes analizadas. En esta línea, el proyecto de la autopista alimentaría la puesta en valor de este proceso, por una mejora significativa en la accesibilidad y en las condiciones de circulación del área. Y por el lado contrario, al analizar el patrón de circulación del grano, encontramos un claro ejemplo de que un proyecto de trascendencia como la "Autopista Pilar-Pergamino" no incidiría en la valorización y reproducción económica de este proceso, dada la orientación transversal de la circulación hacia el frente portuario del Paraná.

Otra cuestión que apareció desde los diversos procesos analizados, fue la importancia de algunas carreteras transversales a la RN 8 en el tramo Pilar-Pergamino. Por ejemplo, para la reproducción de algunos procesos de valorización urbana e industrial, la vinculación con la autopista dada por la RP 6, se presenta como un eje vial de interconexión y articulación territorial de estos procesos en el área Pilar-Exaltación de la Cruz. Y, en el otro extremo, la vinculación de la RN 8 con el eje de la RN 188 y la RP 32, colocaba a los procesos de desarrollo agropecuario en Pergamino en vinculación funcional con el Gran Rosario.

Las conclusiones de este recorrido son de distinto tipo y distinta escala de análisis, pero es notorio que las mismas son de carácter proposicional y merecerían ser profundizadas con diferentes grados de especificidad según los diferentes procesos territoriales que fuimos explorando. Y más interesante aún resulta dejar planteado, que una vez materializado físicamente el proyecto de la "Autopista Pilar-Pergamino", se hace indispensable examinar algunas dimensiones territoriales que se presenten en el corto y mediano plazo, finalizada la obra, y a la luz de los diferentes argumentos que han ido apareciendo con el correr de esta investigación.

Glosario

ACA: Automóvil Club Argentino

AMBA: Área Metropolitana de Buenos Aires

INDEC: Instituto Nacional de Estadística y Censo

INTA: Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria

NCA: Nuevo Central Argentino S.A.

OCCOVI: Organismo de Control de Concesiones Viales

PBG: Producto Bruto Geográfico

RMBA: Región Metropolitana de Buenos Aires

RMR: Región Metropolitana de Rosario

RN: Ruta Nacional

RP: Ruta Provincial

PET: Plan Estratégico Territorial

PIP: Parque Industrial Pilar

POT: Plan de Ordenamiento Territorial

PyME: Pequeña y mediana empresa

TMDA: Tránsito Medio Diario Anual

Ton.: Toneladas

UTE: Unión transitoria de empresas

Cuadros

Cuadro N° 1: Eje Pilar-Pergamino. Población total y crecimiento por Partido. 1869-2001.

	1869	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1990	2001
PILAR	3.708	9.920	14.508	19.854	30.836	47.739	84.429	143.933	232.463
		167%	46%	37%	55%	55%	77%	70%	62%
EXALTACION DE LA CRUZ	3.970	6.753	8.588	8.609	9.926	10.630	12.859	17.072	24.167
		70%	27%	0,24%	15%	7%	21%	33%	42%
SAN ANTONIO DE ARECO	2.814	7.296	10.852	12.841	13.466	14.255	16.370	18.848	21.333
		159%	49%	18%	5%	6%	15%	15%	13%
CAPITAN SARMIENTO	-	-	-	-	-	9.479	10.326	11.392	12.854
							9%	10%	11%
ARRECIFES	4.245	8.964	20.563	29.988	27.807	19.443	22.012	24.593	27.279
		111%	129%	18%	-7%	-30%	13%	12%	11%
PERGAMINO	7.757	23.945	47.460	69.609	68.968	73.318	83.807	94.592	99.193
		208%	98%	47%	-1%	6%	14%	13%	5%
EJE PILAR-PERGAMINO	22.494	56.878	101.971	140.901	151.003	174.864	229.803	310.430	417.289
		153%	79%	38%	7%	16%	31%	35%	34%
BUENOS AIRES	307.761	921.168	2.066.165	4.272.337	6.766.108	8.774.529	10.865.408	12.594.974	13.297.529
		199%	124%	107%	58%	30%	24%	16%	6%
% EJE PILAR-PERGAMINO / BUENOS AIRES	7,91 %	6,17 %	4,93 %	3,29 %	2,23 %	1,99 %	2,11 %	2,46 %	3,13 %

Fuente: Elaboración propia, en base a datos del INDEC.

Cuadro N° 2: Eje Pilar-Pergamino. Población urbana y rural; y porcentaje de población urbana con respecto a la población total, por Partido. 1869-2001.

	1869	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1990	2001
PARTIDO DE PILAR									
PU	1.076	1.308	5.297	8.405	18.071	34.372	71.426	134.289	226.517
PR	4.496	8.612	9.211	11.449	12.765	13.367	13.003	9.644	5.946
% PU / PT	19%	13%	37%	42%	59%	72%	85%	93%	97%
EXALTACION DE LA CRUZ									
PU	1.116	2.222	2.754	3.421	3.928	4.745	7.471	9.696	18.147
PR	2.854	4.531	5.834	5.188	5.998	5.885	5.388	7.376	6.020
% PU / PT	28%	33%	32%	40%	40%	46%	58%	57%	75%
SAN ANTONIO DE ARECO									
PU	1.001	3.033	5.179	7.436	9.249	10.788	12.948	15.398	17.764
PR	1.813	4.263	3.346	5.405	4.217	3.467	3.422	3.450	3.569
% PU / PT	36%	42%	48%	58%	69%	76%	79%	82%	83%
CAPITAN SARMIENTO									
PU	-	-	-	-	-	7.007	8.167	9.637	11.316
PR	-	-	-	-	-	2.472	2.159	1.755	1.538
% PU / PT	-	-	-	-	-	74%	79%	85%	88%
ARRECIFES									
PU	1.303	2.971	5.157	11.360	17.448	13.503	17.697	21.002	24.336
PR	2.942	5.993	15.406	18.628	10.359	5.940	4.315	3.591	2.943
% PU / PT	31%	33%	25%	38%	63%	69%	80%	85%	89%
PERGAMINO									
PU	3.261	9.540	23.703	32.382	41.613	56.078	68.612	79.240	85.487
PR	4.496	14.405	23.757	37.227	27.355	17.240	15.195	15.352	13.706
% PU / PT	42%	40%	50%	46%	60%	76%	82%	84%	86%

EJE PILAR - PERGAMINO									
PU	7.757	19.074	42.090	63.004	90.309	126.493	195.179	273.145	383.567
PR	16.601	37.804	57.554	77.897	60.694	48.371	34.624	37.285	33.722
PU / PT	32%	33%	41%	45%	60%	72%	85%	88%	92%

Fuente: Elaboración propia, en base a datos del INDEC.

Cuadro N° 3: Eje Pilar-Pergamino. Hectáreas utilizadas para la producción ganadera y de los principales cultivos agropecuarios, por Partido. 1895-2002.

PARTIDO DE PILAR

	1895	1914	1937	1947	1960	1974 (G) 1977 (A)	1988	2002
GANADERIA								
BOVINOS	22.716	27.726	-	47.978	13.750	14.445	8.317	361
OVINOS	42.987	9.888	-	3.089	1.275	1.045	671	200
EQUINOS	5.559	9.718	-	6.055	1.464	1.132	1.987	310
AGRICULTURA								
TRIGO	4.107	1.925	800	82	189	0	445	95
MAIZ	6.215	14.186	4.000	1.678	344	3.000	253	25
GIRASOL	-	-	5	20	50	100	68	-
LINO	1.500	3.220	3.500	673	376	100	181	-
SOJA	-	-	-	-	-	-	419	95

PARTIDO DE EXALTACION DE LA CRUZ

	1895	1914	1937	1947	1960	1974 (G) 1977 (A)	1988	2002
GANADERIA								
BOVINOS	13.428	21.168	-	47.978	13.750	14.445	377	25.588
OVINOS	144.109	23.492	-	6.233	2.795	1.217	116	1.811
EQUINOS	32.083	11.255	-	6.406	3.406	1.743	356	2.234
AGRICULTURA								
TRIGO	2.993	5.067	3.000	1.294	3.024	3.000	2.747	7.859
MAIZ	7.233	15.761	7.500	4.647	2.540	9.500	3.474	3.316
GIRASOL	-	-	74	609	1.026	1.200	1.722	1.038
LINO	4.120	10.644	8.000	2.073	1.753	1.200	2.190	-
SOJA	-	-	-	-	-	-	4.444	17.388

PARTIDO DE SAN ANTONIO DE ARECO

	1895	1914	1937	1947	1960	1974 (G) 1977 (A)	1988	2002
GANADERIA								
BOVINOS	26.876	33.987	-	69.808	58.080	74.318	59.108	43.113
OVINOS	359.935	83.806	-	11.824	11.491	8.192	2.391	1.220
EQUINOS	7.657	14.623	-	9.467	4.216	2.247	2.010	2.935
AGRICULTURA								
TRIGO	4.592	6.309	2.300	2.667	8.788	6.700	6.809	14.024
MAIZ	7.178	19.054	25.000	12.397	10.406	19.500	12.703	13.998
GIRASOL	-	-	34	2.152	2.150	1.300	4.748	845
LINO	2.284	15.224	17.000	3.583	2.070	6.000	707	-
SOJA	-	-	-	-	-	-	18.149	38.807

PARTIDO DE CAPITAN SARMIENTO

	1895	1914	1937	1947	1960	1974 (G) 1977 (A)	1988	2002
GANADERIA								
BOVINOS	-	-	-	-	-	46.854	30.762	24.733
OVINOS	-	-	-	-	-	-	297	139
EQUINOS	-	-	-	-	-	1.674	1.957	1.728
AGRICULTURA								
TRIGO	-	-	-	-	-	2.700	5.235	5.340
MAIZ	-	-	-	-	-	15.000	7.846	5.028
GIRASOL	-	-	-	-	-	1.700	2.362	0
LINO	-	-	-	-	-	5.000	308	0
SOJA	-	-	-	-	-	-	13.575	15.705

PARTIDO DE ARRECIFES

	1895	1914	1937	1947	1960	1974 (G) 1977 (A)	1988	2002
GANADERIA								
BOVINOS	53.169	43.417	-	93.233	120.002	73.186	49.461	30.549
OVINOS	780.074	124.228	-	19.472	12.165	3.302	527	77
EQUINOS	12.281	32.542	-	27.153	11.315	1.973	645	594
AGRICULTURA								
TRIGO	6.391	6.366	2.300	17.550	19.682	9.000	13.415	12.476
MAIZ	10.623	68.586	72.000	58.219	32.417	27.300	11.018	12.697
GIRASOL	-	-	359	4.602	9.356	3.000	2.841	642
LINO	5.013	43.043	27.000	11.472	3.452	2.400	18	0
SOJA	-	-	-	-	-	-	51.334	48.987

PARTIDO DE PERGAMINO

	1895	1914	1937	1947	1960	1974 (G) 1977 (A)	1988	2002
GANADERIA								
BOVINOS	46.056	85.984	-	154.372	204.339	226.330	134.158	105.485
OVINOS	509.225	91.335	-	39.601	33.994	13.109	5.234	2.229
EQUINOS	13.271	44.678	-	43.451	21.101	6.033	3.193	1.269
AGRICULTURA								
TRIGO	5.180	4.007	7.000	32.733	39.342	32.000	59.410	37.486
MAIZ	16.005	99.720	135.000	108.452	58.182	77.350	36.499	25.223
GIRASOL	-	-	62	5.563	21.980	5.000	6.847	317
LINO	3.990	26.072	43.000	11.479	2.566	7.000	235	0
SOJA	-	-	-	-	-	-	127.415	173.809

Cuadro N° 4: TMDA de la RN 8. 2008

TRAMO	KILOMETROS	TMDA	DETALLE
INT.R.N.9 – A/N R.P.26	32.18 - 42.01	84.000	
A/N R.P.26 - A/N R.P.25 (ACC.A PILAR)	42.01 - 53.56	73.600	
A/N R.P.25 (ACC.A PILAR) - FIN AUTOPISTA	53.56 - 57.2	56.400	
FIN AUTOPISTA - ACC.A PARQUE INDUSTRIAL	57.2 - 60.03	30.500	
ACC.A PARQUE INDUSTRIAL - FATIMA	60.03 - 61.9	22.800	
FATIMA - INT.R.P.6	61.9 - 67.21	19.100	
INT.R.P.6 - INT.R.P.39 (D) (CAPILLA DEL SEÑOR)	67.21 - 68.53	13.200	
INT.R.P.39 (D) (CAP.DEL SEÑOR) - INT.R.P.192 (D)	68.53 - 77.06	7.750	Autos y Ctas: 64,1% / Bus: 3,9% / S-A: 8,7% / C-A: 6,7% / Semi: 16,6%
INT.R.P.192 (D) - INT.R.N.193 (D) (SOLIS)	77.06 - 97.59	5.963	Autos y Ctas: 71,5% / S-A: 6,9% / Bus, C-A y Semi: 21,6%
INT.R.N.193 (D) (SOLIS) - INT.R.P.41	97.59 - 110.08	6.900	Autos y Ctas: 54,6% / Bus: 4,8% / S-A: 7,9% / C-A: 12,4% / Semi: 20,3%
INT.R.P.41 - ACC.A CAP.SARMIENTO (I)	110.08 - 144.24	5.500	Autos y Ctas: 63,1% / Bus: 4,4% / S-A: 9% / C-A: 9,6% / Semi: 13,9%
ACC.A CAP.SARMIENTO (I) - ARRECIFES (ENT.)	144.24 - 174.13	4.850	Autos y Ctas: 64,7% / Bus: 3,8% / S-A: 7,6% / C-A: 9,3% / Semi: 14,6%
ARRECIFES (ENT.) - ARRECIFES (SAL.)	174.13 - 176.8		
ARRECIFES (SAL.) - PERGAMINO (ENT.)	176.8 - 220.81	4.464	
PERGAMINO (ENT.) - EMP.R.N.188/178	220.81 - 222.82		
EMP.R.N.188/178 - PERGAMINO (SAL.)	222.82 - 227.86		
PERGAMINO (SAL.) - INT.R.P.31 (I) (ROJAS)	227.86 - 262.34	4.650	
INT.R.P.31 (I) (ROJAS) - ACC.A COLON (D)	262.34 - 273.84	4.950	
ACC.A COLON (D) - LTE.C/SANTA FE	273.84 - 283.61	4.150	
LTE.C/BUENOS AIRES - INT.R.P.94	283.61 - 340.5	4.150	
INT.R.P.94 - INT.R.N.33	340.5 - 370.77	6.350	Autos y Ctas: 72,9% / Bus: 3,2% / S-A: 6,5% / C-A: 7,2% / Semi: 10,2%

INT.R.N.33 - LTE.C/CORDOBA	370.77 - 402.3	4.976	
LTE.C/SANTA FE - ACC.A ARIAS (I)	402.3 - 410.35	4.976	
ACC.A ARIAS (I) - ACC.A CANALS (I)	410.35 - 455.35	3.700	
ACC.A CANALS (I) - INT.R.P.4	455.35 - 500.13	3.600	
INT.R.P.4 - INT.R.N.36 (D)	500.13 - 595.58	3.328	
INT.R.N.36 (D) - RIO CUARTO (ENT.)	595.58 - 607	3.200	
RIO CUARTO (ENT.) - INT.R.N.A005 (D)/RIO CUARTO (SAL.)	607 - 608.37	11.900	Autos y Ctas: 75,2% / Bus: 1,9% / S-A: 8,1% / C-A: 7,9% / Semi: 6,9%
INT.R.N.A005 (D)/RIO CUARTO (SAL.) - INT.R.N.35 (I)	608.37 - 616.13	9.750	
INT.R.N.35 (I) - INT.R.P.24 (A SAMPACHO)	616.13 - 650.04	4.400	
INT.R.P.24 - LTE.C/SAN LUIS	650.04 - 693.78	3.666	Autos y Ctas: 57,7% / Bus: 3,9% / S-A: 7,1% / C-A: 11% / Semi: 20,3%
LTE.C/CORDOBA - B/N R.N.7	693.78 - 722.95	3.666	
B/N R.N.7 - INT.R.P.EX R.N.148	722.95 - 726.86	3.100	

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad

Cuadro N° 5: TMDA de la RP 6. 2006

Descripción del Tramo	Zona	Longitud	N° de Carrile	Tipo Calzada	N° Puesto	Tipo Puesto	Tipo Censo	TMDA	Clasificación en %			
									Autos	Omnibus	C. Liv.	C. Pes.
ZONA FRANCA - RP 15	III	3,00	-	Proy.	-	-	-		-	-	-	-
RP 15 - RP V11	III	6,00	-	Proy.	-	-	-		-	-	-	-
RP V 11 - Avda. 122	III	1,05	-	Proy.	-	-	-		-	-	-	-
Avda. 122 - RP 36	III	11,00	-	Proy.	-	-	-		-	-	-	-
RP 36 - RP 2	III	8,00	-	Proy.	-	-	-		-	-	-	-
RP 2 - RP 215	III	2,00	-	Proy.	-	-	-		-	-	-	-
RP215 - RP53	III	13,14	2	Pav.	361	E	M	4.853	73	2	6	19
RP53 - RP210	III	9,19	2	Pav.	306	E	M	4.454	71	2	7	20
RP210 - SAN VICENTE	III	6,00	2	Pav.	362	E	M	4.797	54	1	8	37
SAN VICENTE - RP 58	III	3,38	2	Pav.	362	E	M	4.797	46	3	7	44
RP58 - RP 16	III	6,17	2	Pav.	307	E	M	3.326	61	2	7	30
RP 16 - RP 205	III	23,51	2	Pav.	307	E	M	3.326	61	2	7	30
RP 205 - RN3	III	1,80	2	Pav.	393	E	M	4.106	45	3	9	43
RN3 - RP200	II	23,00	2	Pav.	242	E	M	4.613	37	2	7	54
RP 200 - RP 200	II	0,69	2	Pav.	242	E	M	4.613	37	2	7	54
RP200 - RP24	II	18,80	2	Pav.	243	E	M	4.920	33	1	8	58
RP24 - RP 7	II	14,86	2	Pav.	244	E	M	4.968	35	1	6	58
RP 7 - RN 7	II	1,91	2	Pav.	244	E	M	4.968	35	1	6	58
RN7 - RP 34	II	2,63	2	Pav.	210	E	M	5.394	40	1	5	54
RP 34 - Vinculación RP 47	II	9,24	2	Pav.	210	E	M	5.394	40	1	5	54
Vinculación RP 47 - RN8	II	9,48	2	Pav.	279	E	M	8.474	42	1	7	50
RN8 - RN9	II	24,92	2	Pav.	209	E	M	15.300	41	1	9	49
RN 9 - RN 12	II	10,36	-	Proy.	-	-	-		-	-	-	-

Fuente: Dirección Provincial de Vialidad de Buenos Aires

Cuadro N° 6: Eje Pilar-Pergamino. Producto Bruto Geográfico – Desagregación Municipal. Provincia de Buenos Aires. Año 2003

		PILAR	EXALTACION DE LA CRUZ	SAN ANTONIO DE ARECO	CAPITAN SARMIENTO	ARRECIFES	PERGAMINO
A – Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	$	9.275.000	30.451.000	111.080.000	62.821.000	110.947.000	361.580.000
	%	0,3	13,6%	40,6%	40,0%	37,0%	31,3%
B – Pesca y servicios conexos	$	30.000	8.000	4.000	0	0	8.000
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
C – Explotación de minas y canteras	$	0	0	94.000	0	0	0
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
D – Industria manufacturera	$	2.021.871.000	47.567.000	35.538.000	8.964.000	26.792.000	129.493.000
	%	60,9%	21,2%	13,0%	5,7%	8,9%	11,2%
E – Electricidad, gas y agua	$	106.397.000	8.568.000	4.658.000	3.308.000	5.584.000	39.589.000
	%	3,2%	3,8%	1,7%	2,1%	1,9%	3,4%
F – Construcción	$	186.579.000	21.708.000	6.950.000	5.942.000	9.685.000	13.704.000
	%	5,6%	9,7%	2,5%	3,8%	3,2%	1,2%
G – Comercio al por mayor, al por menor y reparaciones	$	216.120.000	23.668.000	23.447.000	21.490.000	37.217.000	122.612.000
	%	6,5%	10,5%	8,6%	13,7%	12,4%	10,6%
H – Hoteles y restaurantes	$	73.535.000	6.906.000	2.838.000	673.000	3.719.000	17.728.000
	%	2,2%	3,1%	1,0%	0,4%	1,2%	1,5%
I – Transporte, almacenamiento y comunicaciones	$	200.237.000	21.427.000	25.361.000	20.203.000	37.124.000	171.908.000
	%	6,0%	9,5%	9,3%	12,9%	12,4%	14,9%
J – Intermediación financiera y otros servicios financieros	$	54.061.000	4.835.000	8.500.000	5.642.000	5.025.000	28.606.000
	%	1,6%	2,2%	3,1%	3,6%	1,7%	2,5%
K – Servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler	$	246.489.000	34.278.000	24.964.000	14.875.000	34.213.000	138.063.000
	%	7,4%	15,3%	9,1%	9,5%	11,4%	11,9%
L – Administración pública, defensa y seguridad social	$	24.550.000	3.487.000	2.799.000	1.552.000	3.817.000	28.082.000
	%	0,7%	1,6%	1,0%	1,0%	1,3%	2,4%
M – Enseñanza	$	55.261.000	5.306.000	8.418.000	3.989.000	6.751.000	30.350.000
	%	1,7%	2,4%	3,1%	2,5%	2,3%	2,6%
N – Servicios sociales y de salud	$	26.874.000	6.972.000	12.544.000	4.042.000	10.526.000	36.860.000
	%	0,8%	3,1%	4,6%	2,6%	3,5%	3,2%
O – Servicios comunitarios, sociales y personales n.c.p.	$	71.274.000	5.206.000	3.637.000	2.216.000	5.248.000	28.065.000
	%	2,1%	2,3%	1,3%	1,4%	1,8%	2,4%
P – Servicios domésticos	$	29.482.000	4.308.000	2.958.000	1.222.000	3.119.000	9.797.000
	%	0,9%	1,9%	1,1%	0,8%	1,0%	0,8%
TOTAL POR PARTIDO (en miles de pesos)		3.322.034.000	224.694.000	273.790.000	156.939.000	299.767.000	1.156.443.000

TOTAL EJE PILAR-PERGAMINO:	TOTAL PROVINCIA BUENOS AIRES:	% EJE PILAR-PERGAMINO / BS AS:
$ 5.433.937.000	$ 124.362.250.000	4.36

% EJE PILAR-PERGAMINO / BUENOS AIRES		2,67 %	0,18 %	0,22 %	0,12 %	0,24 %	0,92%

Fuente: Subsecretaria de Hacienda, Provincia de Buenos Aires (2007)

Cuadro N° 7: Evolución del número de empresas radicadas en el Parque Industrial Pilar. 1989-2008.

Año	Empresas	Diferencia	Año	Empresas	Diferencia
1989	40		**1999**	117	8
1991	60	20	**2000**	141	24
1994	78	18	**2002**	128	-13
1995	72	-6	**2005**	150	22
1996	94	22	**2006**	165	15
1997	113	19	**2007**	172	7
1998	109	-4	**2008**	181	9

Fuente: Briano y Fritzche (2009).

Cuadro N°8: Eje Pilar-Pergamino. Producción de principal cultivos agropecuarios. Campañas 1996/97 y 2005/2006 (en toneladas)

PARTIDO	PRODUCCION	CAMPAÑA 1996/1997	CAMPAÑA 2005/2006
Pilar	Maíz	3.800	2.750
	Trigo	1.700	2.800
	Girasol	1.900	240
	Soja	1.200	3.801
Exaltación de la Cruz	Maíz	5.500	4.230
	Trigo	11.200	3.230
	Girasol	1.500	720
	Soja	13.000	36.744
San Antonio de Areco	Maíz	88.000	29.480
	Trigo	63.000	18.900
	Girasol	33.000	3.960
	Soja	17.000	159.224
Capitán Sarmiento	Maíz	42.200	27.060
	Trigo	42.900	19.440
	Girasol	13.300	2.100
	Soja	28.000	12.102
Arrecifes	Maíz	78.100	46.920
	Trigo	66.000	23.400
	Girasol	13.300	2.200
	Soja	80.000	239.997
Pergamino	Maíz	325.100	117.000
	Trigo	233.900	79.550
	Girasol	28.600	3.630
	Soja	193.000	649.882

Fuente: Dirección Provincial de Estadísticas, Provincia de Buenos Aires.

Cuadro N° 9: Distancia al principal cliente de los locales industriales de las PyME del Observatorio Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur.

Actividad del local	% de locales según distancia al principal cliente						Total
	hasta 20 km	21-60 km	61-500 km	501-1000 km	más de 1000 km	en el extranjero	
Total Sur de Santa Fe y Norte de la Provincia de Buenos Aires	38.6	10.9	44.0	2.8	1.4	2.2	100.0
15: Alimentos y bebidas	44.8	10.4	32.8	6.0	.	6.0	100.0
17 y 19: Textiles, cuero y calzado	7.7	.	76.9	15.4	.	.	100.0
18: Confección	1.2	3.6	94.0	.	1.2	.	100.0
20 y 3610: Madera y muebles	72.5	5.0	17.5	.	2.5	2.5	100.0
21/22: Papel, impresión y grabación	92.9	.	7.1	.	.	.	100.0
24/25: Químicos, caucho y plásticos	36.7	6.7	50.0	.	6.7	.	100.0
26: Vidrio y cerámicos	.	.	100.0	.	.	.	100.0
27/28: Fundición y elaboración de metales	56.8	2.9	33.8	.	4.4	.	100.0
29/31: Máquinas y herramientas, aparatos y equipos eléctricos	41.0	26.4	28.5	2.1	.	2.1	100.0
34/35: Automotores y autopartes	27.3	.	54.5	13.6	.	4.5	100.0
Otras actividades	8.3	.	58.3	16.7	.	16.7	100.0

Cuadro N° 10: Distancia al principal proveedor de los locales industriales de las PyME del Observatorio Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur.

Actividad del local	% de locales según distancia al principal proveedor						Total
	hasta 20 km	21-60 km	61-500 km	501-1000 km	más de 1000 km	en el extranjero	
Total Sur de Santa Fe y Norte de la Provincia de Buenos Aires	10.3	22.2	62.7	1.9	2.2	0.8	100.0
15: Alimentos y bebidas	16.5	24.7	55.3	3.5	.	.	100.0
17 y 19: Textiles, cuero y calzado	25.0	.	67.9	.	7.1	.	100.0
18: Confección	19.1	10.1	68.5	.	.	2.2	100.0
20 y 3610: Madera y muebles	.	9.4	64.2	9.4	17.0	.	100.0
21/22: Papel, impresión y grabación	.	6.9	69.7	.	3.4	.	100.0
24/25: Químicos, caucho y plásticos	.	.	80.6	6.5	6.5	6.5	100.0
26: Vidrio y cerámicos	5.9	88.2	2.9	.	.	2.9	100.0
27/28: Fundición y elaboración de metales	12.2	26.8	61.0	.	.	.	100.0
29/31: Máquinas y herramientas, aparatos y equipos eléctricos	6.5	30.0	63.5	.	.	.	100.0
34/35: Automotores y autopartes	14.3	3.6	75.0	7.1	.	.	100.0
Otras actividades	9.1	9.1	81.8	.	.	.	100.0

Fuente: Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur (2007a)

Cuadro N° 11: Destino de la producción agropecuaria a través de Nuevo Central Argentino S.A. 2008

	Zona Destino			
	RosSur	SL-PSM	SSPP	Total Mes
Ene-08	11.222	1.274		12.495
Feb-08	23.418	1.536		24.954
Mar-08	7.125	4.538	1.515	13.178
Abr-08	14.362	7.874	7.286	29.522
Jul-08	4.137	3.014		7.151
Ago-08	22.981	5.809		28.790
Sep-08	21.010	6.061		27.071
Oct-08	7.195	3.044		10.239
Nov-08	4.649			4.649
Dic-08	1.304	1.640		2.944
TOTAL 2008	117.403	34.790	8.801	160.994

SSPP = Comprende las unidades portuarias sobre el Paraná ubicadas dentro del ejido urbano de la localidad de Rosario (Ej: Unidades 1 a 7, Pto. Rosario, Pto. Guide)

SL-PSM = Complejo San Lorenzo - Pto. San Martín (al norte de Rosario) Comprende Terminal 6, Buyatti, La Plata Cereal, Pto. San Lorenzo

RosSur = Puertos al Sur de Rosario, como Villa Gobernador Gálvez, Alvear y Gral. Lagos.

Fuente: Nuevo Central Argentino S.A.

Material Anexo N° 1

Imagen N° 1: Nota periodística sobre la construcción de la ruta que unió Buenos Aires con Rosario, a través del eje vial Pilar-Pergamino.

La carretera pavimentada de Buenos Aires a Rosario y Córdoba es una realidad

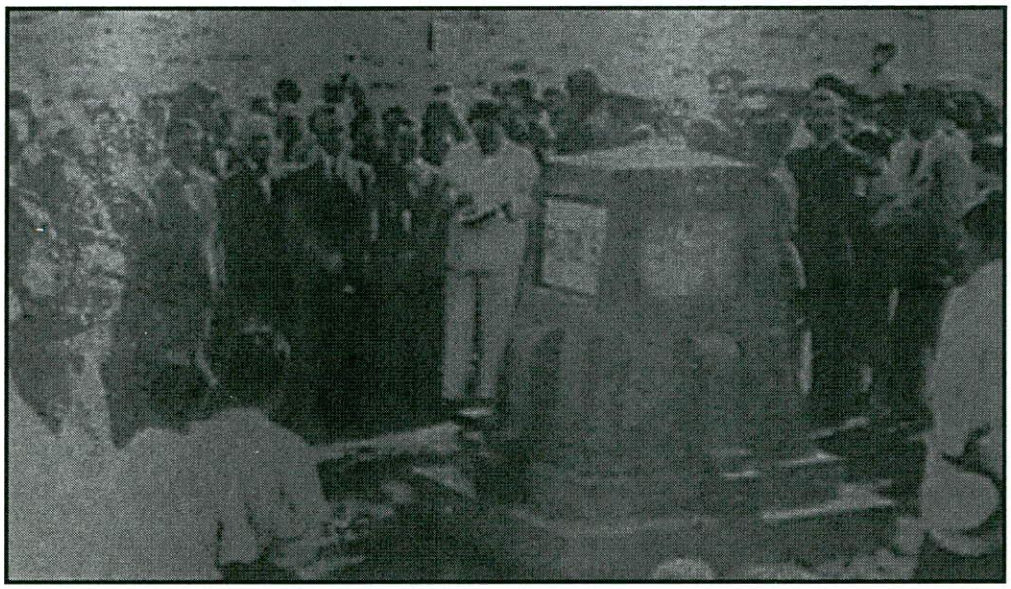
Fuente: Revista Automovilismo (ACA)

Imagen N° 2: Nota periodística sobre la inauguración de la ruta que unió Buenos Aires con Rosario, a través del eje vial Pilar-Pergamino.

El 27 de diciembre se inauguró oficialmente el camino pavimentado BUENOS AIRES ROSARIO

Fuente: Revista Automovilismo (ACA)

Imagen N° 5: En el monolito de Pilar, donde fué colocada una placa recordatoria de la ceremonia.

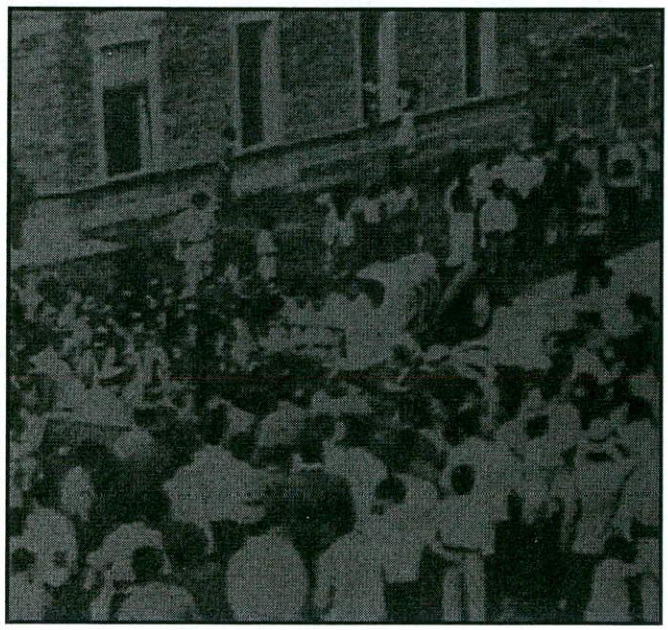


Fuente: Revista Automovilismo (ACA)

Imagen N° 6: La comitiva, encabezada por el presidente de la República, recorriendo el puente de Arrecifes, otra de las obras inauguradas el 27 de diciembre.

Fuente: Revista Automovilismo (ACA)

Imagen N° 7: La caravana oficial fue recibida en Capitán Sarmiento con gran entusiasmo.

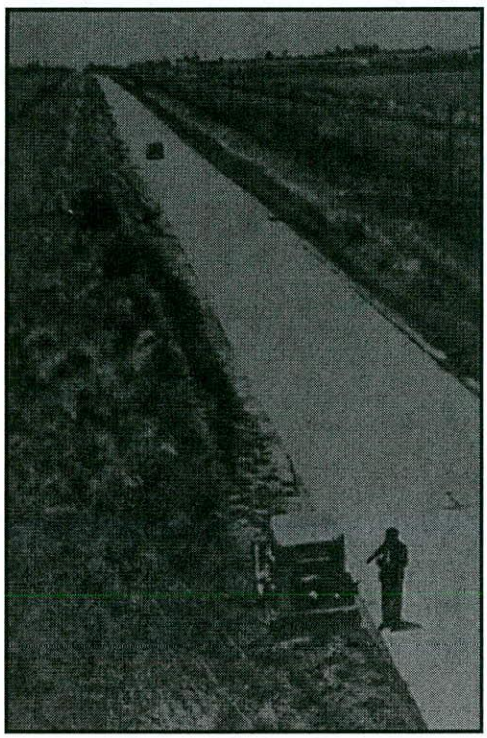


Fuente: Revista Automovilismo (ACA)

Imagen N° 8: El presidente de la República, general Agustín P. Justo, al descubrir la placa del puente construido en las inmediaciones de Arrecifes.

Fuente: Revista Automovilismo (ACA)

Imagen N° 9: Un detalle del camino pavimentado de Pergamino a San Nicolás, visto desde el puente que marca el deslinde entre ambos partidos.

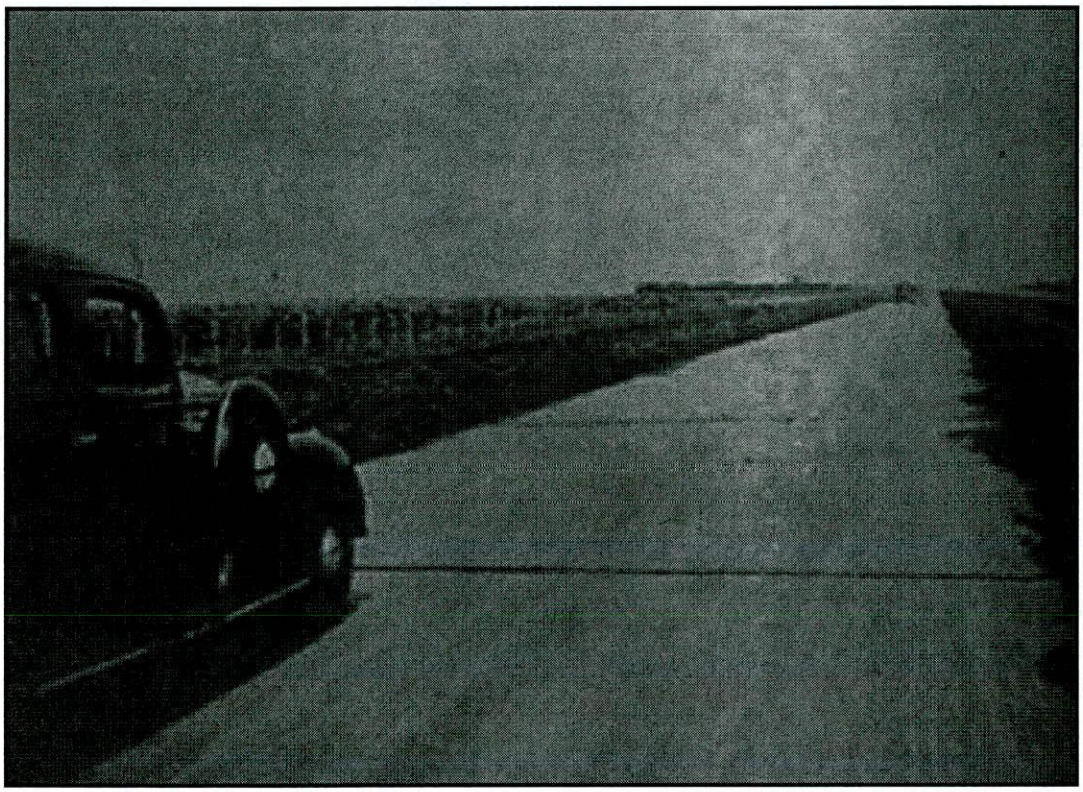


Fuente: Revista Automovilismo (ACA)

Imagen N° 10: La comitiva oficial fue recibida con extraordinario entusiasmo a su llegada a Pergamino

Fuente: Revista Automovilismo (ACA)

Imagen N° 11: El camino pavimentado, a algunos kilómetros de Arrecifes.



Fuente: Revista Automovilismo (ACA)

Material Anexo N° 2

Imagen N° 1: Servicio de transporte interurbano ferroviario de pasajeros Retiro – Pergamino - Venado Tuerto, 1986.

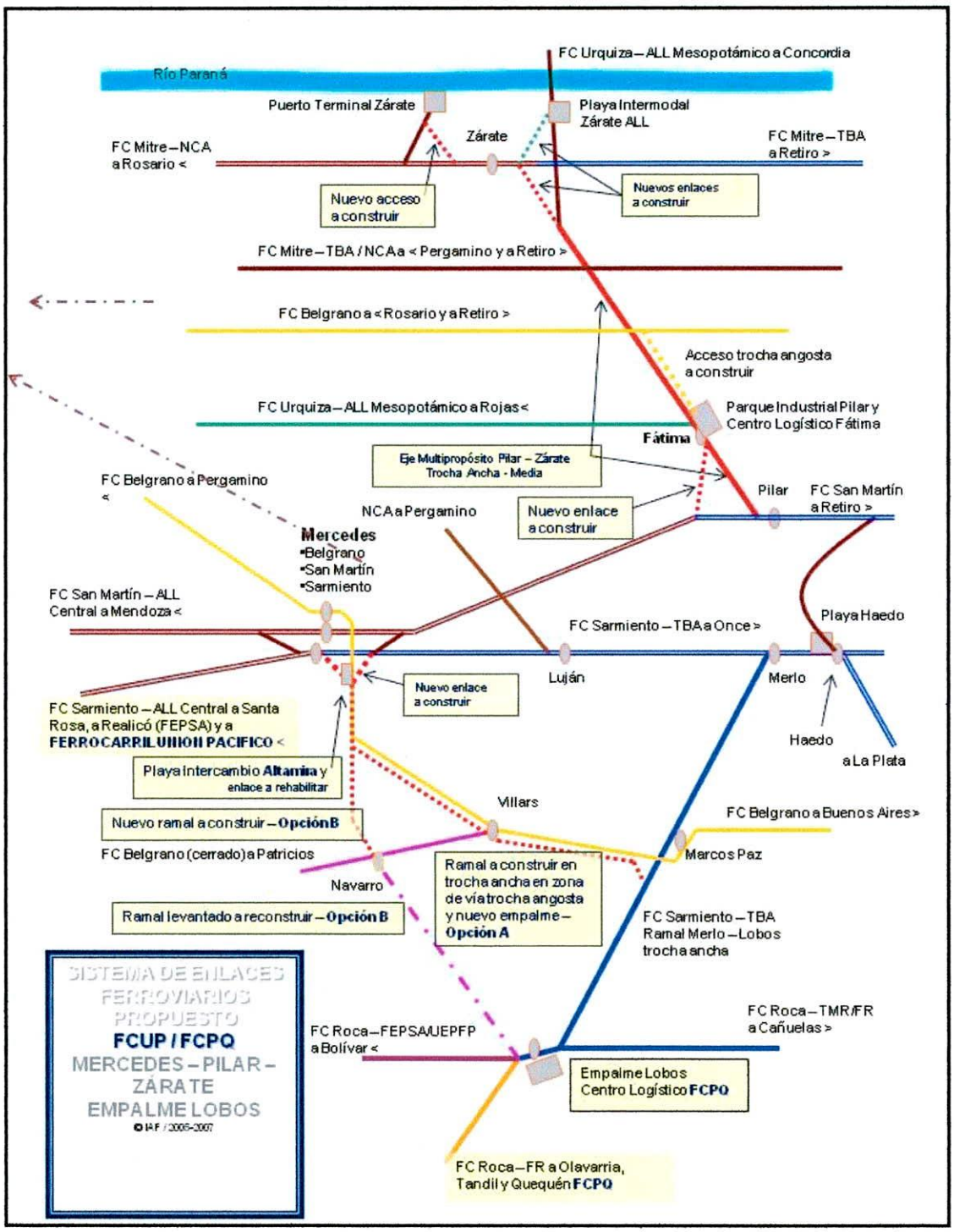
Foto: Lic. Angel Somma.

Esquema N° 1: Servicios interurbanos prestados hasta diciembre de 1991, operados por la vía Vagues-Pergamino, desde Retiro hasta Venado Tuerto.

NOMBRE DEL TREN		COAD. DE PERGA-MINO	NOMBRE DEL TREN	COAD. DE PERGA-MINO
COMODIDADES		CT	COMODIDADES	CT
DIAS DE SALIDA		DOMINGO A VIERNES	DIAS DE SALIDA	LUNES A SABADO
KM.	ESTACIONES / TREN N°	2191	ESTACIONES / TREN N°	2192
..	RETIRO sale	19.15	VENADO TUERTO sale	04.10
23	VICTORIA	19.57	CARMEN	04.26
26	DR.A. SCHWEITZER (Pda.)		ELORTONDO	04.39
33	EL TALAR		MELINCUE	04.54
37	LOPEZ CAMELO (Pda.)		LABORDEBOY	05.14
43	GARIN		WHEELWRIGHT	05.31
46	MAQ. SAVIO (Pda.)		COLON	05.51
52	MATHEU		EL ARBOLITO	06.11
56	ZELAYA		M. H. ALFONZO	06.24
68	LOS CARDALES	21.03	PERGAMINO llega	07.00
80	CAP. DEL SEÑOR	21.19	PERGAMINO sale	07.05
91	DIEGO GAYNOR (Ap.)	F 21.34	FONTEZUELA	07.15
100	SOLIS (Ap.)	21.46	URQUIZA	07.22
112	VAGUES	22.01	MAGUIRRE	07.32
118	SAN A.DE ARECO	22.08	VIÑA	07.40
133	DUGGAN	22.23	TODD	F 07.47
149	CAP. SARMIENTO	22.38	ARRECIFES	07.54
164	LA LUISA	22.52	LA LUISA	08.09
180	ARRECIFES	23.07	CAP. SARMIENTO	08.23
186	TODD	F 23.13	DUGGAN	08.38
194	VIÑA	23.21	SAN A.DE ARECO	08.53
201	MAGUIRRE	23.29	VAGUES	09.03
211	URQUIZA	23.39	SOLIS (Ap.)	09.17
218	FONTEZUELA	23.46	DIEGO GAYNOR (Ap.)	F 09.20
228	PERGAMINO llega	23.55	CAP. DEL SEÑOR	09.45
	PERGAMINO sale	00.00	LOS CARDALES	10.02
255	M. H. ALFONZO	00.34	ZELAYA	
265	EL ARBOLITO	00.47	MATHEU	
280	COLON	01.07	MAQ. SAVIO (Pda.)	
295	WHEELWRIGHT	01.27	GARIN	
308	LABORDEBOY	01.44	LOPEZ CAMELO (Pda.)	
324	MELINCUE	02.04	EL TALAR	
341	ELORTONDO	02.19	DR.A. SCHWEITZER (Pda.)	
355	CARMEN	02.32	VICTORIA	11.11
373	VENADO TUERTO llega	02.50	RETIRO llega	11.50
DIAS DE LLEGADA		LUNES A SABADO	DIAS DE LLEGADA	LUNES A SABADO

Fuente: Secretaria de Transporte de la Nación

Material Anexo N° 3



Fuentes consultadas

A. Fuentes bibliográficas

Abba, Artemio (2005) *Nuevas lógicas de centralidad urbana en el siglo XXI. Área Metropolitana de Buenos Aires.* Centro de Investigaciones Hábitat y Municipio, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.

Aguirre, M. – Ruiz, M. – Vázquez, A. (2002) *Incidencia de la RP 6 en el contexto provincial, nacional y del MERCOSUR.* Dirección Provincial de Vialidad, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Alonso, Luis (1992) *Privatización del transporte y modelos sociales futuros.* Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, Argentina.

Asociación Argentina de Carreteras (1999). *El camino argentino: Pasado, Presente y Futuro.* Buenos Aires, AAC.

Banco Mundial (2006) *Argentina: El desafío de reducir los costos logísticos ante el crecimiento del comercio exterior.* Washington, Informe Nº 36606-AR

Barbero, José (2000). *Los Principales Problemas del Transporte en Argentina.* Buenos Aires, Mimeo.

Barsky, A. (2005) "El periurbano productivo, un espacio en constante transformación. Introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires". En *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, v. 9, n. 194 (36). Barcelona: Departamento de Geografía Humana, Facultad de Geografía e Historia (FGeH), Universidad de Barcelona (UB).
http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-36.htm

Barsky, A. – Vio, M. (2007) "La problemática del ordenamiento territorial en cinturones verdes periurbanos sometidos a procesos de valorización inmobiliaria. El caso del partido del Pilar, Región Metropolitana de Buenos Aires". Em *9no. Colóquio Internacional de Geocrítica.* Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Blanco, Jorge (2002) *La red de autopistas de Buenos Aires y la reorganización del espacio metropolitano en la década de 1990. Estudio de caso: el Acceso Norte ramal Pilar.* Tesis de Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Director de tesis: Luis Yanes.

Blanco, Jorge (2006) "De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires". En *Mundo Urbano* Nº28.
http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php?option=com_content&task=view&id=188&Itemid=0

Blanco, Jorge (2007) "Espacio y territorio: elementos teórico-conceptuales implicados en el análisis geográfico". En Fernández Caso, M.V. – Gurevich, R. (coord) *Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas.* Buenos Aires, Biblos.

Briano, Luis – Fritzche, Federico (2009) "La dinámica industria y el proceso de expansión de la ciudad. El caso de Pilar, en el periurbano de Buenos Aires". En 12° *Encuentro de Geógrafos de América Latina.* Montevideo, Universidad de la República, Uruguay.

Bruera, Ignacio (2008) *Presentación de resultados de la encuesta 2008.* Observatorio *Pyme Regional Buenos Aires Norte – Santa Fe Sur*, Fundación Observatorio Pyme.

Cabrol, Marcelo – Gutiérrez, Juan (2008) *Reactivación de ramales cerealeros. Ferrocarril General Belgrano Cargas S.A. Ramal G Rosario-Villars. Ramal G6 Pergamino-Vedia.* Universidad Nacional de San Martín.

Cazenave, Daniel (2004) "Ferrocarril Central Argentino: los últimos años de gloria". En *Todo Trenes*, n° 30, junio-julio 2004.
http://www.todotren.com.ar/mundo/fcca_1.htm

Ciccolella, Pablo (1999) "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socio territorial en los años noventa". En *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (EURE)* N° 76. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Estudios Urbanos.
http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007600001

Costa, Ramiro (2007) "Pergamino, corazón de Argentina". En *Economía y empresas*, mayo 2007.
http://www.economiayempresas.com.ar/11.05.07/pergamino.html

Craviotti, Clara (2007) "Tensiones entre una ruralidad productiva y otra residencial: El caso del partido de Exaltación de la Cruz, Buenos Aires, Argentina" En *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. vi, núm. 23, 2007, 745-772.
http://www.cmq.edu.mx/documentos/Revista/revista23/est23_6.pdf

Darmohraj, Adrián (2003) *Relación público-privado en municipios. Identificación de capacidades institucionales en gobiernos locales para la captación de Inversiones.* Documento de trabajo, Universidad de San Andres.
http://www.udesa.edu.ar/files/img/Administracion/48.PDF

Fernández, Leonardo (2009) *EcourBAnismo. Aplicación para urbanismo sustentable en un contexto pampeano metropolitano y rioplatense de la provincia de Buenos Aires.* Tesis de maestría en desarrollo urbano y territorial, Universidad Politécnica de Cataluña, España.

Ferrer, Aldo. (2008) *La Economía Argentina: desde sus orígenes hasta principios del siglo* XXI. 4ta. Edición. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires, Argentina.

Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina (2005) *Infraestructura de transporte de cargas en la República Argentina. Diagnóstico y propuesta.* Comisión de Infraestructura de Obras Públicas.
http://www.foroagroindustrial.org.ar/doc_tra.php

Giberti, Horacio (2008) "La evolución agraria en el Partido de Pergamino". En *Revista Espacios*, Edición Nº 37, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Girardotti, Luis (2003) Previsión de la demanda en corredores. Cátedra de Planeamiento del Transporte, Facultad de Ingenieria, Universidad de Buenos Aires.
http://www.fi.uba.ar/archivos/demanda_corredores_transp

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (2006) *Contribuciones al Plan Estratégico Territorial.* Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda; Ministerio de Infraestructura.

Harvey, David (1993) *A condicao posmoderna.* San Pablo, Loyola.

Hiernaux, N.D. y Lindon, A. (1993) "El concepto de espacio y el análisis regional", *Secuencia*, N° 25, México, Instituto Mora, 89-110.

Instituto Argentino de Ferrocarriles IAF (2007) *Eje estratégico multipropósito Pilar-Zarate.* Instituto Argentino de Ferrocarriles.
http://www.iaf.org.ar/

Labbate, Gabriel (1997) "Valuación económica del recurso suelo bajo condiciones de cambio tecnológico. El caso de Pergamino, Argentina". En Morello, J. y Solbrig, O. (comp) Argentina *granero del mundo: ¿hasta cuándo? La degradación del sistema agroproductivo de la pampa húmeda y sugerencias para su recuperación.* Buenos Aires, Orientación Gráfica Editora.

Levene, Ricardo (1941) *Historia de la Provincia de Buenos Aires y formación de sus pueblos.* La Plata, Taller de impresiones oficiales.

López, Mario Waddell, Jorge (2007) *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria.* Buenos Aires, Lumiere.

Mendez, Ricardo (2004) "Globalización y organización espacial de la actividad económica". En Romero, J. (coord) *Geografía Humana.* Barcelona, Ariel.

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2007) *Cuatro años de gestión. 2003-2007.* Poder Ejecutivo Nacional, República Argentina.
http://www.minplan.gov.ar/

Miralles Guasch, Carme (2002) *Ciudad y transporte. El binomio perfecto.* Barcelona, Ariel

Municipalidad de San Antonio de Areco (2006) Plan de Ordenamiento Territorial del Partido de San Antonio de Areco, Provincia de Buenos Aires. Convenio - Municipalidad de San Antonio de Areco y Universidad Nacional de La Plata, U.I. Nº 5. FAU-UNLP.
http://www.areco.mun.gba.gov.ar/

Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur (2007a) *Industria Manufacturera.* Fundación Observatorio Pyme.
http://www.pymeregionales.org.ar/sannicolas/sec_publicaciones.asp

Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur (2007b) *Sector Textil - Indumentaria. Año 2006.* Fundación Observatorio Pyme.
http://www.pymeregionales.org.ar/sannicolas/sec_publicaciones.asp

Observatorio de Pyme Regional Delta de la Provincia de Buenos Aires (2007) *Industria Manufacturera.* Año 2006. Fundación Observatorio Pyme.

Observatorio Permanente de las PyMIs Argentinas (2002) *La nueva geografía industrial. La distribución territorial y la especialización sectorial de las pequeñas y medianas industrias en el año 2000.* Unión Industrial Argentina y Universita Degli Studi di Bologna, Buenos Aires

Offner, Jean Marc (1993), "Les 'effets structurants' du transport: mythe politique, mystification scientiphique". En *L'Espace Geographique* N° 3, 233-242.

Randle, Patricio (1983) *Atlas del Desarrollo Territorial de la Argentina.* Buenos Aires, Oikos.

Rima, Juan Carlos (1997). *Transporte y reforma del Estado: la reestructuración de la Dirección Nacional de Vialidad y las transformaciones territoriales del proceso de concesión por peaje de las rutas nacionales en Argentina, entre 1990 y 1995.* Tesis de Licenciatura en Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Director de tesis: Luis Yanes.

Rozas, Patricio – Sánchez, Ricardo (2004) *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual.* Santiago de Chile, CEPAL.

Sánchez, Ricardo - Wilmsmeier, Gordon (2005) *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago de Chile, CEPAL.

Santos, Milton (1996) *A naturaleza do Espaco. Técnica e Tempo, Razao e Emocao*, Sao Paulo, Hucitec.

Seguí Pons, Joana y Martínez, María Rosa (2004) *Geografía de los transportes*. Palma de Mallorca, Universitat de les Illes Balears, 2004.

Silvestri, Juan Carlos (2007) "Infraestructura y logística del transporte granario en la Argentina" En *Revista de la Bolsa Comercio de Rosario*, noviembre 2007.

Subsecretaria de Hacienda, Provincia de Buenos Aires (2007) *Producto Bruto Geográfico – Desagregación Municipal. Provincia de Buenos Aires. Año 2003.* Ministerio de Economía, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública, República Argentina (2008) *Argentina del Bicentenario. 1816-2016. Plan Estratégico Territorial.* Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Poder Ejecutivo Nacional, República Argentina.
http://www.planif-territorial.gov.ar/paginas/programas/pet.php

Thomson, J. (1974) *Teoría económica del transporte*. Madrid, Alianza.

Torres, Horacio (2000) "Procesos recientes de fragmentación socio espacial en Buenos Aires: la suburbanización de las elites". En *Mundo Urbano Nº3, julio 2000.*
http://mundourbano.unq.edu.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=46&catid=81

Torres Vargas, Guillermo (2005) "Transporte y desarrollo regional". En *1° Foro sobre transporte masivo de pasajeros*, Instituto Mexicano de Transportes.

Tulio, Rosa (2008) Consideraciones de la autopista Pilar-Pergamino. Agencia Nova, julio 2008.
http://www.agencianova.com/nota.asp?n=2008_7_16&id=1107&id_tiponota=3

Universidad Tecnológica Nacional (2007) *El transporte automotor de cargas*. Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Secretaria de Extensión Universitaria, Universidad Tecnológica Nacional.
http://www.utn.edu.ar/secretarias/extension/

Valenzuela, Critina Ofelia (2006) "Contribución al concepto de escala como instrumento clave en el contexto multiparadigmático de la geografía contemporánea" *Investigaciones Geográficas, número 059,* Universidad Nacional de México.

B. Fuentes estadísticas

Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional de Población y Vivienda 1980.

Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional de Población y Vivienda 1991.

Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional de Población de 2001.

Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional Agropecuario 1988.

Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional Agropecuario 2002.

Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional Económico 2004/2005 (Resultados provisionales)

C. Fuentes periodísticas

Diario Clarín, ejemplares de 2006, 2008

Diario Colón doce (Colón, Buenos Aires), ejemplares de 2005

Diario La Auténtica Defensa (Campana, Buenos Aires), ejemplares de 2006

Diario La Nación, ejemplares de 2005, 2006, 2007, 2008, 2009

Diario La Opinión (Pergamino, Buenos Aires), ejemplares de 2006, 2008

Diario Imagen (Arrecifes, Buenos Aires), ejemplares de 2006

Diario Infobae, ejemplares de 2006

Diario Info Campo, ejemplares de 2006

Diario Página 12, ejemplares de 2008

Diario Pilar de Todos (Pilar, Buenos Aires), ejemplares de 2008

Revista Automovilismo (Automovil Club Argentino), ejemplares de 1936

D. Páginas web consultadas

Blog de Andy Tow
http://towsa.com/wordpress/2008/04/12/rebelion-nota/

Colegio San Pablo (Pergamino, Provincia de Buenos Aires)
http://www.colsanpablo.com.ar/

Dirección Nacional de Vialidad
http://www.vialidad.gov.ar

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires
http://www.gba.gov.ar/

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)
http://www.iirsa.org/

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC)
http:www.indec.mecon.gov.ar

Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA)
http://www.inta.gov.ar/

Municipalidad de Pergamino
http://www.pergamino.gov.ar/

Nuevo Central Argentino S.A.
http://www.nca.com.ar

Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI)
http://www.occovi.gov.ar

Secretaria de Transporte de la Nación
http://www.transporte.gov.ar/

E. Entrevistas realizadas

Ing. Juan Morrone. Director Ejecutivo Asociación Argentina de Carreteras (AAC). Febrero 2009.

Ing. Paddy Farrell. Miembro de la British Overseas Railways Historical Trust (Inglaterra). Marzo 2009.

Sr. Pablo Martorelli. Presidente Instituto Argentino de Ferrocarriles (IAF). Abril 2009.

Sr. Marcos Pernicone. Secretario de Industria de la Municipalidad de Arrecifes. Abril 2009

Dr. Marcelo Lascano. Especialista en transporte. Mayo 2009.

Dr. Juan Alberto Roccatagliata. Director Nacional de Políticas Ferroviarias de la Nación. Mayo 2009.

Ing. José Da Cunha, Caminos de América S.A. Junio 2009

Sr. Juan Manuel Collazo. Presidente Caminos de América S.A. Junio 2009

Ing. Sergio Pizarro. Secretario de Promoción Industrial de la Municipalidad de Pergamino. Agosto 2009

Sr. Cristian Leguizamón. Director de Industria y Comercio de la Municipalidad de Capitán Sarmiento. Agosto 2009.

Dr. Jorge Waddell. Director Fundación Museo Ferroviario. Septiembre 2009.

F. Leyes y normativas

I. Normas Nacionales

- Ley 17.520 (Ley de peaje)

- Ley 23.696 (Reforma del Estado)

- Decreto 966/2005

- Decreto 1865/2006

- Decreto 1875/2006

- Decreto 1876/2006

II. Normas provinciales

- Ley Provincial N° 10.547 (Promoción Industrial)

Darío Hernán San Cristóbal

LU: 02 / 29.248.797

dhsancristobal@gmail.com