

(RE)CONFIGURACIÓN URBANA-REGIONAL Y TRANSFORMACIONES EN LAS CONDICIONES DE CIRCULACIÓN EN EL CORREDOR PILAR-PERGAMINO, BUENOS AIRES.

Darío Hernán San Cristóbal

Instituto de Geografía – Universidad de Buenos Aires

dhsancristobal@gmail.com

Temática: Dinámica Urbana

Metropolización, reestructuración urbana y transporte / Redes urbanas, ciudades medias y pequeñas

Presentado en el XII Encuentro de Geógrafos de América Latina - Montevideo. Abril 2009

RESUMEN

En el marco del Régimen de Iniciativa Privada impulsado por el Gobierno Nacional en 2005, con el objetivo de estimular a los actores privados en la construcción de infraestructura de transporte, la Autopista Pilar-Pergamino se constituye en el proyecto pionero en este nuevo marco normativo. Desde esta propuesta, articulada en el marco del desarrollo vigente de una tesis de licenciatura, nos proponemos analizar las transformaciones en las condiciones de circulación, en relación a los procesos urbano-regionales en curso en el corredor de transporte que va desde la Región Metropolitana de Buenos Aires, en la localidad de Pilar, hasta la localidad de Pergamino, el cual atraviesa de esta manera una red de aglomeraciones de tamaño intermedio que vienen reflejando una importante dinámica socioterritorial en las últimas décadas.

1. INTRODUCCION AL ESTUDIO DEL CORREDOR DE TRANSPORTE PILAR-PERGAMINO

La presente propuesta se enmarca en el desarrollo de una tesis de licenciatura en curso, que tiene por objetivo analizar los procesos urbano-regionales que actualmente se desarrollan el Corredor Pilar-Pergamino, Provincia de Buenos Aires; asociados a las transformaciones territoriales en las condiciones de circulación.

En diciembre de 2006, y en el marco del primer proyecto del “Regimen de Iniciativa Privada” adjudicado a un iniciador particular, el Gobierno Nacional le otorgó a la Corporación América-Helpport la concesión por peaje, para la construcción, mantenimiento, administración y explotación de la autopista que transformará las condiciones de circulación vehicular de la Ruta Nacional N° 8 (RN 8), entre la Región Metropolitana de Buenos Aires, desde la localidad de Pilar hasta la localidad de Pergamino, atravesando de esta manera una red de aglomeraciones de tamaño intermedio que vienen reflejando una importante dinámica socioterritorial en las últimas décadas.

La definición de “corredor de transporte” generalmente se ha caracterizado por una concepción ingenieril del concepto, que lo reduce a una operativa y usualmente 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; resultando funcional a análisis de tráfico, como cuantificación de la demanda de uso de sistemas de transporte y proyección a futuro (Cátedra de Planeamiento de Transporte, Facultad de Ingeniería, UBA). Desde esta mirada, han resultado funcionales y necesarios la elaboración de planes de transporte, como también estudios sobre el dimensionamiento de la infraestructura, evaluaciones técnicas, económicas y financieras de los proyectos, etc.

En el presente estudio, nos centraremos en un determinado estudio de un "corredor" pensando este concepto como un área dinámica y que no se reduce al par de origen y destino propuesto, sino que es parte de un espacio geográfico que tal como lo pensó Milton Santos, esta "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 [...] siendo el espacio hoy un sistema de objetos cada vez más artificiales, donde estos no tienen realidad filosófica, y no nos permiten el conocimiento si los vemos separados de los sistemas de acción. Los 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. Es así como el espacio encuentra su dinámica y se transforma" (Milton Santos, 1996; en Blanco, 2007; 45)

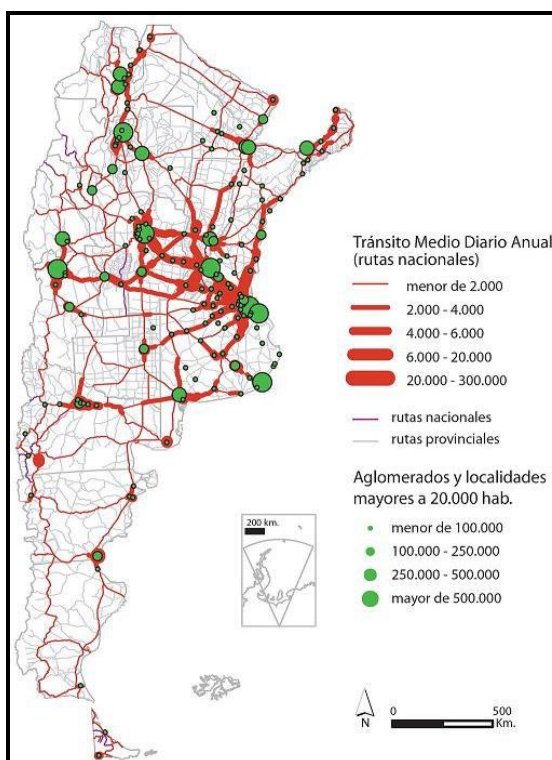
Comprendiendo que el desarrollo de la economía capitalista manifiesta una lógica interna que favorece determinadas estrategias espaciales y dificulta o impide otras, esta se refleja de forma directa sobre el territorio, resultando este no un simple escenario inerte donde tienen lugar los fenómenos que identifican la globalización de la economía, sino que el territorio deviene en condiciones intrínsecas propias, contando con un patrimonio de recursos (naturales, humanos, culturales, infraestructurales) que generan un diverso grado de atractivo para la implantación de empresas, pero que también pueden ser aprovechados por las sociedades y las instituciones locales para responder a los retos actuales, de una forma innovadora (Mendez, 2004).

Desde esta perspectiva entonces, nos planteamos adentrarnos en el tipo de procesos urbano-regionales en curso que el territorio como plataforma de análisis nos permite indagar, y reconocer desde ese sistema de objetos y acciones, que dotan de sentido el proyecto de transformar la infraestructura de transporte en la RN 8, a partir del desarrollo de una autopista, la que no se circunscribe únicamente a una franja geográfica pasiva, sino a una dinámica socioterritorial en curso, y en una mayor escala territorial, cuyo conocimiento pretendemos aproximarnos.

2. BREVE CONFORMACIÓN HISTÓRICA DE LA RUTA NACIONAL N° 8, Y APUNTES SOBRE MOVILIDAD Y DINÁMICA DE LOS PROCESOS URBANO-REGIONALES EN EL CORREDOR PILAR-PERGAMINO.

El eje carretero correspondiente a la RN 8, actualmente vincula longitudinalmente de este a oeste la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), con la ciudad de Villa Mercedes (San Luis), enlazando una red de ciudades de tamaño intermedio, tales como Pergamino, Río Cuarto o Venado Tuerto, que presentan una alta densidad demográfica, y que históricamente dieron cuenta de un dinamismo importante en sus actividades económicas a escala nacional, y en los inicios del siglo XXI, fueron distritos centrales en la buena performance del sector primario de la economía.

El conjunto de la traza que hoy constituye la RN 8 se configuró en la década de 1940, en base a la anexión de tres tramos que históricamente correspondieron a tres segmentos de diferentes rutas: el primero de ellos, dado por la Ruta Nacional N° 9 (RN 9) hasta Pergamino; el segundo, con parte de la RN 186 hasta Río Cuarto; y el tercero, por la RN 160 desde Río Cuarto hasta Villa Mercedes; por lo que este eje carretero no existió en el plan original de numeración de rutas nacionales, formulados en 1935 (Juan Carlos Rima, 1997). Cabe aclarar que actualmente este eje vial convive con un tramo de jurisdicción provincial, entre la Av. General Paz y la localidad de Pilar, que tradicionalmente era parte de la traza de la RN 8, y hoy es parte del tejido urbano tradicional del Gran Buenos Aires. A su vez, desde las reformas en la infraestructura del Acceso Norte, a la actual traza de jurisdicción nacional, se accede generalmente desde la autopista perteneciente a la RN 9, y denomina como la Ruta Panamericana.



Mapa N° 1 (Fuente: Plan Estratégico Territorial, Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios).

Aproximándonos más de lleno a nuestro objeto de estudio desde una escala nacional, a partir de como se puede observar genéricamente en el Mapa N°1, el eje vial de la RN 8 se inserta en un esquema de movilidad que presenta un importante tránsito medio diario anual (TMDA) a nivel nacional, y donde las rutas radiales principalmente a la Región Metropolitana de Buenos Aires, y a Región Metropolitana de Rosario presentan una importante concentración en la circulación vehicular. La República Argentina manifiesta entonces actualmente patrones de movilidad diferencial, cuya proximidad al “eje fluvial industrial”, que se extiende desde La Plata hasta Santa Fe, involucrando a los puertos ubicados en el río Paraná; y que en coincidencia con la Pampa Ondulada, constituyen al área más densificada de Buenos Aires, después del Conurbano Bonaerense, con centros urbanos tramados (a modo de “Modelo de Christaller”), y atravesados por las RN 7 y 8, y por ferrocarriles y puertos del sistema Paraná-Plata (Rosario, Santa Fe, San Nicolas, San Pedro, Zarate-Campana), que

alimentan el flujo de bienes y personas en dirección al noroeste (Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios –MinPlan-, 2008).

En profunda vinculación funcional con lo recientemente expresado, tradicionalmente las ciudades de la pampa agroganadera ocuparon un rol relevante en las actividades y transformaciones de los diferentes escenarios económicos.

“A partir de 1960 se consolida el proceso de agroindustrialización de gran parte de la región pampeana. Este proceso se expandió y profundizó en las últimas décadas, y produjo un incremento notable (récord de 71,1mill de TN años 2002-2003) de la producción. En la zona N y SO se sustituyeron los cultivos de maíz y girasol. En el centro de la zona agrícola: Pergamino, Junín y Arrecifes han desarrollado un importante complejo agroindustrial fundado en la incorporación de paquetes tecnológicos (principalmente nuevas variedades de cereales y oleaginosas), y cuyas economías locales tienen comportamientos cíclicos que afectan a sus principales actividades” (Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, 2006).

A diferencia de los ejes viales de la RN 7 y 9, que presentan un protagonismo más directo en la planificación de los corredores bioceánicos, y que en el caso particular de esta región del corredor central del MERCOSUR (“La medialuna fértil del MERCOSUR”, pensado desde San Pablo, hasta los puertos de Santiago de Chile-Valparaíso, y articulando las ciudades de Río de Janeiro, Curitiba, Montevideo, la Región Metropolitana de Buenos Aires, Rosario y Mendoza), la RN 8 se caracteriza por ser una alimentadora de la red, permitiendo además la conexión y el transporte de productos y pasajeros entre las principales ciudades de Argentina, al igual que la RN 33 (Asociación Argentina de Carreteras, 1999). Esta lógica de planificación, se refleja en diferentes informes con intereses activados en dinamizar la circulación de mercaderías sobre este conjunto de ejes de transporte (IIRSA; Foro de la Cadena Agroindustrial, 2005), donde el rol de la RN 8 no se caracteriza por tener una incidencia central, pero sí resulta clave en reconfigurar y articular algunos flujos, tal como reflejan año tras año sus correspondientes segmentos del Transito Medio Diario Anual.

Focalizándonos más directamente en nuestro objeto de estudio, concerniente a los fenómenos territoriales a lo largo del corredor urbano-regional entre las aglomeraciones de Pilar y Pergamino, a partir de la transformación en sus respectivas condiciones vigentes a nivel de su infraestructura de transporte, es central para su comprensión, dar cuenta por lo tanto de ciertos fenómenos territoriales claramente diferenciados en su dinámica socioeconómica, mismos que se profundizarán y ampliarán en el trabajo de tesis de licenciatura en que se insertan los objetivos del presente proyecto de investigación.

Partiendo de las condiciones demográficas, el **Partido de Pilar** ha constituido un fenómeno que ha acaparado la atención de diferentes centros de investigación (Instituto de Geografía UBA; Instituto del Conurbano UNGS; Instituto Gino Germani, UBA; CIPPEC, etc.), 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.

Desde una perspectiva territorial, algunas de las pautas de interés para explicar este fenómeno social, estuvieron centradas en estudios sobre el Acceso Norte ramal Pilar, como caso significativo acerca de la reorganización del espacio metropolitano de Buenos Aires y la reestructuración del sistema de autopistas, generándose numerosas oportunidades de oferta de nuevos productos inmobiliarios dirigidos a varios de los

submercados, como el residencial (bajo modalidades de nuevas urbanizaciones cerradas), comercial y de servicios (fenómeno que consolidó la centralidad del km. 50 de la Panamericana), industrial (como la oferta de espacios del Parque Industrial Pilar); que pudieron formularse y/o se hicieron viables a partir de un cierto contexto macroeconómico y político; y donde los actores de mayor poder económico desplegaron, a lo largo de la red de autopistas, ciertas estrategias propias de localización y valorización, en relación con un objeto territorial como la autopista, que tiene la particularidad de ser un objeto en red, es decir inserto en un conjunto de relaciones funcionalmente asociadas (Blanco, 2002 y 2006).

Casi en el límite entre el Partido de Pilar y Exaltación de la Cruz, un objeto territorial que viene cobrando mucha importancia en la planificación del transporte regional es la autovía correspondiente a la **Ruta Provincial N° 6** (RP 6), recientemente remodelada en sus condiciones de circulación, y corredor transversal que 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 (actualmente ya opera autovía entre Zárate y el Acceso Oeste) y múltiples intereses se encuentran 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 pretenden aprovechar las opciones que la infraestructura genera, permitiendo una opción interesante de acceso a los puertos actualmente de Zárate y Campana, y en un futuro a los correspondientes a La Plata (Diario La Nación, 25 de abril de 2006). Este proyecto adquiere un interés particular territorialmente hablando, ya que se incorpora una imagen que se perfila en la de una mayor integración y una posibilidad de alternativas circulatorias multidireccionales en un espacio de movilidad en autopistas; a diferencia del plan de reestructuración ejecutado en la década del noventa, cuyas transformaciones acentuaron el carácter radial del sistema de autopistas metropolitanas; por lo que la Autovía Zárate-La Plata se enmarca en la posibilidad de conectar entre sí los ejes radiales completando sucesivos cinturones de circunvalación (Blanco, 2007).

Un área de interesante relevancia la constituye hoy el Partido **de Exaltación de la Cruz**, cuya población actualmente asciende a 27.693 habitantes, pero que a diferencia de los Partidos que atraviesa la RN 8 en nuestro corredor de análisis, no dispone de ninguna aglomeración con un peso de demográfico que se resalte por disponer de un elevado número de habitantes, de hecho la mayor localidad es Capilla del Señor con una población que no supera los 3.000 habitantes. De todos modos, entre 1991 y 2001, la población del partido ha experimentado un crecimiento poblacional del 24%.

La dimensión de este fenómeno, es claramente explicada por Clara Craviotti (2007), quien luego de numerosas investigaciones en esta área geográfica, identifica la combinación de dos procesos, con intrínsecos conflictos y fuertes cambios en los usos del suelo vigentes en el Partido. Por un lado, reconoce un proceso agroproductivo en los últimos sesenta, setenta años avanzando desde un protagonismo inicial dado por la producción de lanares, ganadería; y luego cobrando relevancia como área tambera, entrando en crisis terminal en los setenta; y que de la mano de la marcada devaluación de la moneda a principios del 2002, y acompañando la tendencia general del país, se reposicionan las actividades agrarias orientadas a la exportación, en especial los

productos avícolas, mismos que en el 2005 registraron ventas por 123 millones de dólares, en 78 mercados diferentes, y actualmente con importantes obstáculos a incrementar la producción debido a la falta de espacios para la construcción de galpones de crías en las granjas.

Este fenómeno recién mencionado en la últimas líneas del párrafo anterior, probablemente este muy relacionado con el otro proceso que identifica Craviotti en el Partido de Exaltación de la Cruz, cuya ubicación a 80 kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, asociado a una buena disposición de las vías rápidas de acceso automotor 8 y 9 al Distrito Federal de la Nación, ve revalorizada su accesibilidad, junto a una intensa competencia entre los valores de producción, consumo y preservación. Este proceso 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, y con un consiguiente incremento del valor de la tierra, agregando mayor complejidad a la dinámica de "nuevos usos" de lo rural que estamos analizando (p. 754). De esta manera, Craviotti lo que hace es demostrar una creciente tensión rural-urbana, puesta de manifiesto en la pluriactividad de los productores agropecuarios y sus familias, que empiezan a desarrollar también otras actividades además de la producción agropecuaria, y en la presencia de nuevos residentes y/o agentes productivos de orígenes urbanos (p. 749).

A diferencia de los Partidos de Pilar, y Exaltación de la Cruz; los **Partidos de San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Arrecifes y Pergamino**, presentan una tipología urbana más homogénea, en donde cada uno de los municipios, cuenta con una aglomeración principal de similar al nombre al del Partido, y con un tejido urbano más definido y compacto, en donde se concentra la mayoría de la población.

A modo de caracterización general, los usos de suelo en estas aglomeraciones, responden históricamente a dos lógicas de ubicación en sincronía con el desarrollo de los sistemas de transporte. Una primera etapa, dada en el desarrollo de los procesos de conformación urbana, insertados en la escala regional de circulación, que tienen que ver con el importante desarrollo que adquirió la infraestructura ferroviaria en las últimas décadas del S XIX y primeros años del S XX. Actualmente en estas localidades circulan únicamente ferrocarriles de carga, con epicentro en Pergamino.

Un ejemplo significativo del desarrollo en esta etapa, cobra sentido a partir de ciertos objetos territoriales que uno puede presenciar en el radio cercano de la Estación de San Antonio de Areco, un área de retroceso de la cual perduran básicamente silos y un importante frigorífico en estado de obsolescencia (Municipalidad de San Antonio de Areco, 2006).

A partir del desarrollo de la infraestructura carretera en la década del '30, el transporte automotor fue reconfigurando la estructura circulatoria que acompaña la actual configuración espacial y usos de suelo, cuyos principales rasgos se denotan a partir del rol de la RN 8, y de los ejes viales transversales a la misma, como provisión de infraestructura capaz de vincular las ciudades en sentido norte-sur, junto a una baja ocupación residencial, a diferencia del eje de la RN 8, lo que permite apreciar una tendencia diferencial de localización de usos de servicios entre esta ruta troncal y sus transversales a la RN 9 correspondiente a la Autopista Buenos Aires-Rosario y a la RN 7 (Autopista Buenos Aires-Luján, con su proyecto de extensión a Junín). Igualmente,

donde la ocupación de suelo es más intensiva, es precisamente en el área de influencia próxima a los cruces de la RN 8 y sus transversales (generalmente rutas provinciales, a excepción de la RN 193 que conecta Solís-Zarate; y la RN 188 que conecta Junín-Pergamino-San Nicolás). Retomando a modo de ejemplo el caso de San Antonio de Areco, en las inmediaciones de la RN 8 y en el cruce con la RP 41, se constituye un área mixta, en donde conviven usos industriales y comerciales, y sobre la cual con distinto carácter y envergadura se están configurando importantes corredores de servicio al automotor y al sector agropecuario que aprovechan las condiciones de accesibilidad que provee la red vial primaria (Municipalidad de San Antonio de Areco, 2006).

Entre los **Partidos de San Antonio de Areco y Pergamino**, en las últimas décadas, el mayor valor estuvo generado en la actividad primaria, específicamente desde la exportación de los cultivos de soja, trigo y maíz; trayectoria que fue aumentando las áreas sembradas en detrimento de la ganadería, reduciéndose significativamente a medida que por el eje vial de la RN 8 se va llegando a Pergamino, y a lo que se denomina “triángulo de oro”, por ser el triángulo maicero por excelencia, comprendiendo los Partidos de Rojas, Salto, Colón y Pergamino; y que es donde el valor de la tierra suele tener los precios más elevados del mercado de tierras agropecuarias, debido a que es donde el suelo presenta las mejores condiciones del país en cuanto al índice de productividad y calidad ambiental, conforme a la altitud para su destino a la producción agraria. A su vez, esta ventaja comparativa a nivel histórico en esta región, en las últimas décadas se vio acompañado por un articulado complejo agroindustrial basado en las oleaginosas, semillas gruesas y la actividad de invernada.

En San Antonio de Areco, se reconoce una concreta estrategia de promoción turística de alcance internacional, sobre la puesta en valorización y oferta de ciertos atractivos culturales dados por la historia del propio asentamiento en la que el gaucho y la pampa son sus íconos (de hecho, uno de los emblemas con los que se identifica y comercializa al Partido como destino, es como “Cuna de la tradición”), y de diferentes actividades promocionadas con diferentes aspectos de la cultura del campo, donde las estancias ocupan un rol distintivo. Por último, y en función de la dimensión geográfica de profunda determinancia en este caso, el mismo actor local reconoce que el hecho de localizarse próximo al principal centro emisor (Buenos Aires), tan por ser puerta de entrada del turismo extranjero, como por representar su principal demandada a nivel nacional, constituye una potencialidad central (Municipalidad de San Antonio de Areco, 2006)

A diferencia del Partido de Arrecifes, según los diversos estudios de el Observatorio Pymes (2007), el **Partido de Capitán Sarmiento** (cuya fundación remite a 1961, cuando se estableció en base a una superficie correspondiente al Partido de Bartolomé Mitre –hoy Partido de Arrecifes-), no presenta significativos niveles de industrialización durante el período 1994-2005, lo que constituye un territorio no industrializado, y de base económica predominantemente agraria, asociada a actividades de servicios a la producción primaria, y situadas mayoritariamente sobre la traza de la RN 8.

Por otra parte, según el informe del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (2006), actualmente los **Partidos de Arrecifes, Pergamino** y Junín se articulan en un complejo agroindustrial fundado en la incorporación de paquetes tecnológicos, en base a nuevas variedades de cereales y oleaginosas. A su vez, este mismo informe considera a

Pergamino como el centro de producción agroalimentario de mayor importancia del MERCOSUR, con un importante poder de atracción de inversiones vinculadas al agro. Con respecto a este mismo Partido, prueba de sus condiciones favorables para la actividad agropecuaria, tales como el clima templado, la ausencia de temperaturas extremas y los abundantes cursos de agua, son los usos del suelo a nivel municipal, ya que según informes estadísticos provinciales, el 93% de sus 299.178 hectáreas son productivas, y 223.000 se encontrarían cultivadas con oleaginosas y cereales, además de contar con 126.000 cabezas de ganado bovino en su mayoría y en menor medida porcino y ovino.

Un análisis con mayor perspectiva histórica se encuentra en la investigación de Horacio Giberti (2008), quien analiza los diferentes periodos del desarrollo agropecuario en Pergamino (lugar nacido y estratégico en carácter de posta para los viajes al Alto Perú hace más de 400 años), desde la ganadería vacuna primitiva, posteriormente el predominio ovino (1850), luego una etapa de predominio maicero (1900-1940), con un posterior retroceso de la predominancia de este cultivo (1940-1960), y también una consiguiente recuperación (1960-1975), hasta llegar a un predominio absoluto del cultivo de soja a partir de 1975, y cuya incorporación de mayor valor agregado se encuentra en los nuevos establecimientos industriales ubicados sobre las costas del Paraná, complementados con puertos de embarque para las exportaciones.

Si bien los Partidos de Arrecifes y Pergamino son reconocidos mediáticamente 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, tal como lo analiza Adrián Darmohraj (2002). En esta dinámica, el Partido de Pergamino posee una trayectoria de mayor extensión, y una historia donde la firma Annan S.A. fue un actor de profundo arraigo territorial, donde solo esta empresa llegó a instalar doce fábricas y emplear a 4.600 personas, y donde sentó 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 S.A. paralizó definitivamente su producción. A partir de la década del noventa, numerosas fábricas textiles continúan abandonando el mercado a partir de la importación de productos asiáticos. Sin embargo, en los últimos años, y en un contexto que marco una coyuntura nuevamente favorable para este sector económico, la Secretaría de la Producción de Pergamino asumió y se encuentra apoyando y desarrollando estructuralmente esta actividad, junto a los municipios de Arrecifes y Colón, y que hoy registra 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.

Diversos informes del Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur (2007) analizan el positivo panorama actual de estos procesos de industrialización incipiente en Arrecifes y Pergamino, que a su vez ven complementada su actividad industrial, en el caso de Arrecifes con un sector industrial planificado a la vera de la RN 8, mientras que el Pergamino cuenta con un parque industrial más desarrollado (y que alberga empresas del sector alimenticio y metalmecánico, con otras industrias como plásticos, maderero, textil y de confección, junto a

microemprendimientos orientados al mercado e internacional) y localizado sobre la RP 32, y con una favorable accesibilidad en el proyecto de la autopista Pilar-Pergamino en curso, de la que pasaremos a presentar a continuación.

4. INSERCIÓN TERRITORIAL DEL PROYECTO DE AUTOPISTA PILAR-PERGAMINO EN LAS TRANSFORMACIONES DE LAS CONDICIONES DE CIRCULACIÓN

A través del Decreto 966 en el 2005, el Gobierno Nacional aprobó el Régimen Nacional de Iniciativa Privada, mismo que está a cargo del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) –organismo descentralizado actuante en el ámbito de la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MinPlan), 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. Este tipo de iniciativas tiene un mecanismo nuevo en su aplicación en la Argentina, mismo que consiste en los siguientes pasos:

1) El actor privado le propone la obra al Estado Nacional, que en el caso de la Autopista Pilar-Pergamino fue la Corporación América y la constructora Helpport, que en octubre de 2005 formalizaron la iniciativa, resultado 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 MinPlan 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) Finalmente, el que presenta la propuesta tiene una ventaja de 5% y con hasta un 20% de diferencia puede mejorar la oferta del ganador en un repechaje, por ser el iniciador. De esta manera, el grupo Corporación América-Helpport 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.

Por lo tanto, el Artículo 2 del Decreto 1865/06 estableció el otorgamiento de la concesión a la 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 8° del Anexo I del Decreto N° 966 de fecha 16 de agosto de 2005”

Según información del OCCOVI, en el marco de este nuevo régimen, el Estado Nacional ya recibió una serie de proyectos de obras de infraestructura, en materia vial, de transporte, propuestos por empresas de capitales nacionales e internacionales; de los proyectos viales presentados, tres se encuentran actualmente en ejecución (Autopista Pilar-Pergamino; Autovía Lujan-Carlos Casares y mejora de la traza de la RN 36 Río Cuarto-Córdoba); otros dos ya cuentan con la declaración de Interés Público, como la Autopista de Tercer Vinculación Parque Pte. Perón.

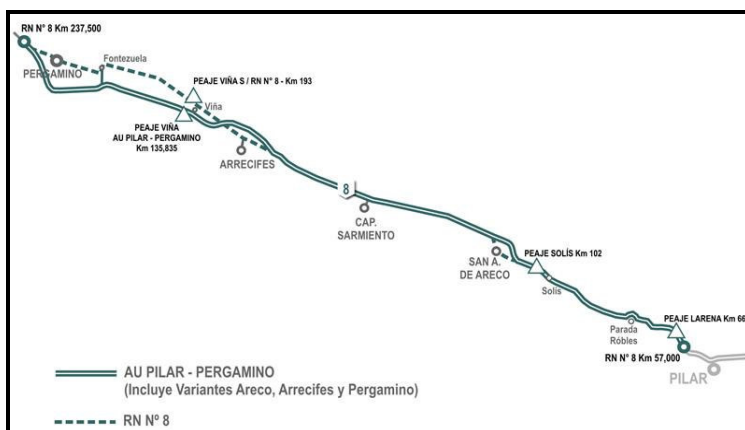
Este proceso novedoso en la ejecución de infraestructura, refleja una valorización territorial selectiva por parte de los actores privados, que ven facilitada la activación de ciertos intereses en segmentos rentables del espacio; en consonancia o con la ausencia del Estado Nacional en la planificación del transporte, con recortes de funciones de la Dirección Nacional de Vialidad, y con una intención de Estado de tener actualmente más protagonismo en otros modos de transporte como el ferroviario (luego de años de falta de inversiones), pero a su vez de encauzar mejores en las condiciones de infraestructura nacional, en donde el transporte automotor es prácticamente el protagonista en carga transportada y en el movimiento interurbano de pasajeros.

Con respecto al proyecto en ejecución de la **Autopista Pilar-Pergamino** (ver mapa n° 2), cuyo objetivo principal es revertir la condición actual de la RN 8 en el ámbito geográfico correspondiente a los Partidos vinculados al proyecto, que son los de Pilar, Exaltación de la Cruz, San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Arrecifes y Pergamino; las características principales de la obra son las siguientes:

- ▶ La nueva autovía tendrá una longitud total de 180 kilómetros, que se realizará en etapas diferenciadas durante un período de cuatro años, previendo una inversión cercana a 730.000.000 pesos. El plazo de concesión es de 30 años y la recuperación de la inversión será por peaje.
- ▶ Una vez ejecutada en su totalidad, se estima que a comparación de 150 minutos de duración que tiene hoy el trayecto entre Pilar y Pergamino, quedara reducido a 90 minutos.
- ▶ La composición de la traza quedara definida de la siguiente manera: 1) De Pilar hasta Ruta Provincial N° 6: calzadas divididas en tres carriles por sentido de circulación; 2) Desde Ruta Provincial N° 6 hasta Pergamino: calzada dividida en dos carriles por sentido, y 3) Variantes en San Antonio de Areco, Arrecifes y Pergamino, se construirán dos calzadas de dos carriles por sentido de circulación, de aproximadamente 80 kilómetros, debido a la imposibilidad de utilizar la ruta actual por el desarrollo urbano existente en algunas localidades intermedias, la presencia de curvas cerradas de difícil rectificación y el recorrido del ferrocarril paralelo a la misma.

Numerosas lecturas de análisis merece el presente proyecto de transporte, pero que por cuestiones de extensión, nos centraremos en algunos temas de profunda significancia territorial para esta red de ciudades medias por las que atravesara la autopista. Tal como hemos visto en el anterior apartado, estos 180 kilómetros de autopista en ejecución, se cruzan con numerosos procesos territoriales en curso, y con una organización institucional de fondo, que pone de manifiesta la participación de un

actor como la Corporación América, con números intereses actividades en materia de transporte en Argentina, ya que sumado a los proyectos en el marco del Régimen de Iniciativa Privada, se encuentra involucrado en el proyecto de túnel ferroviario entre Argentina y Chile, y como parte del grupo concesionario de la mayoría de los aeropuertos de la República Argentina, incluyendo el de Ezeiza, puerta de entrada del transporte internacional de pasajeros.



Mapa N° 2 (Fuente: OCCOVI)

Un rasgo de profundo interés surge en el hecho de que la primera de las tres etapas de ejecución de la autopista, la que va desde donde finaliza el Acceso Norte ramal Pilar hasta la RP 6, presentara tres carriles de circulación en ambos sentidos, mientras que en el resto de la traza, será de dos carriles hacia ambas direcciones también. Según el informe del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (2006), en este tramo la red vial presenta un grado de saturación importante. Ahora la pregunta que cabe hacerse es si incrementar la oferta de transporte vía autopista como única alternativa es la solución de fondo hacia el problema. Claramente la respuesta dista de ser positiva, teniendo en cuenta la histórica concentración a nivel nacional de las actividades económicas en la RMBA, y la falta de oferta de transporte ferroviario en los tráficos regionales de carga y pasajeros.

Por otra parte, el proyecto de la Autopista Pilar-Pergamino, es tal como lo explica Blanco (2007), uno de los tres proyectos que extienden las autopistas radiales hasta distancias que superan los 100km del centro metropolitano, por lo que en estos casos el autor plantea la posibilidad de incorporación de nuevos núcleos a esa dinámica metropolitana articulada, que hoy se ve de alguna manera fragmentada; aunque no será en tal caso la red técnica la que determinará esa incorporación sino que serán las estrategias de los actores las que explorarán las nuevas condiciones que la red propone.

Con respecto al escenario que plantea el reciente citado autor, ciertos actores del mercado inmobiliario empiezan a dar cuenta del impacto inmobiliario de la construcción de la nueva autopista, a través de ciertas voces, como podemos leer a continuación (Diario Clarín, Suplemento Countries, 11 de abril de 2006):

"Los que compran 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".

"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 centros 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"

Sumada a esta dinámica inmobiliaria, el mismo artículo resulta la dinámica comercial dada en el área de influencia de la traza en Pilar, remarcando que "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 hiper y en el cruce con la ruta 6, se observa movimientos de tierras en terrenos donde funcionará el otro centro comercial" (Diario Clarín, Suplemento Countries, 11 de abril de 2006).

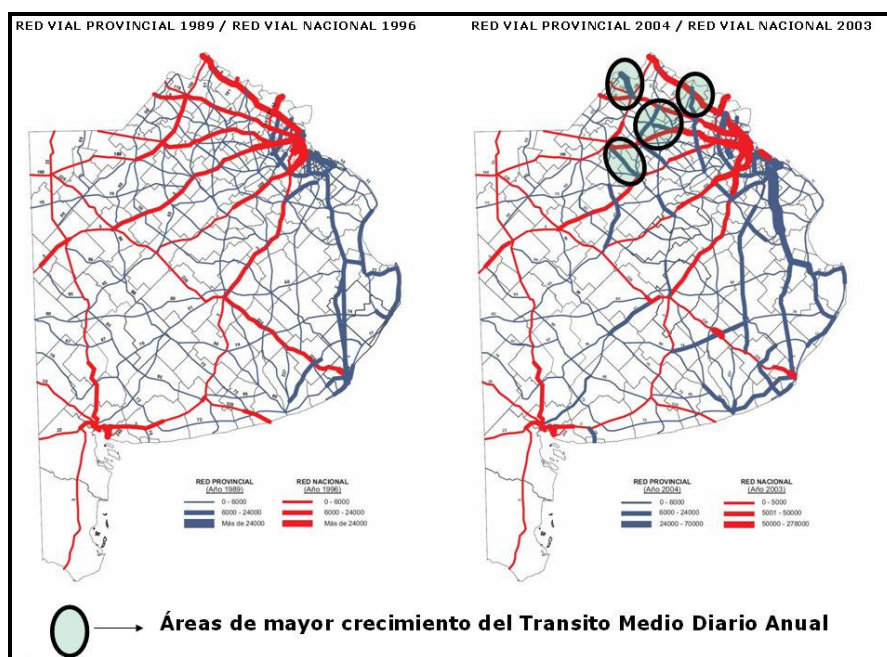
Sin perder el hilo teórico, el discurso político también aparece en este caso como cierto rehén del determinismo propio de una obra de infraestructura de transporte, sin considerar ciertos aspectos como el que comentábamos anteriormente de la real puesta en valorización de un objeto de profundo relevancia en la ocupación territorial. Por citar un ejemplo, vale tomar las palabras de la Diputada Nacional Rosa Rulio, una de las impulsoras del proyecto, cuando afirma: "Creo 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 de octubre de 2006). Quizás sea más sensato pensar en como desde los organismos políticos locales se encara el proyecto, que en palabras del Intendente Héctor Gutiérrez, ante la construcción de esta nueva infraestructura de transporte resalto que el desafío aquí está en la puesta en marcha de organismo de planeamiento y planificación urbana, capaces de estimular inversiones en sincronía con un ordenamiento urbano sostenible.

En este orden de análisis, y en vinculación con el proyecto de la autopista, en el último período se puede dar cuenta de ciertos intereses activados en diversos sentidos, como el anuncio de la reconocida cadena hotelera internacional Howard Johnson en construir un predio en la interconexión de las carreteras 188 y 32 (Diario La Opinión Pergamino, 24 de diciembre de 2006). A su vez, algunos anuncios dan cuenta de ciertos procesos económicos a través de ciertas inversiones, como de la reconocida firma internacional Howard Johnson, que anunció la inversión en el área de influencia del proyecto, específicamente en la interconexión de las carreteras 188 y 32. A su vez, se encuentran en agenda posibles inversiones de grupos empresarios extranjeros, como del reconocido Grupo Doimo, holding italiano dedicado al mueble y la decoración (Diario La Opinión Pergamino, 29 de noviembre de 2006), como también de inversiones extranjeras en maquinaria textil (Diario La Opinión Pergamino, 27 de agosto de 2008). Y por último, también la actividad del Parque Industrial Pergamino, vino mostrando durante los últimos años cierto dinamismo en su actividad.

Uno de los ejes centrales que está presente en la planificación de la traza, y que es de gran impacto técnico en la disposición de los usos de suelo en el Partido de Pergamino es la articulación de la red vial con la autopista en relación al desenvolvimiento de los flujos en la producción regional. Esto deberá ser de profunda importancia en el enlace por el oeste de la RN 8 con las RN 178 a Bigand, y con la RP 32 a Rosario, en pos de completar el primer anillo de circunvalación con las RP 32 y RN 188, interconectando el sistema vial con las localidades del partido y la región, y la

localización de instalaciones de soporte económico y recreativos ambientales, centros de transferencia multimodal, parques logísticos, etc.

En un periodo en donde las condiciones de rentabilidad agropecuarias no pasan para nada desapercibidas en los Partidos comprendidos entre Pilar-Pergamino, y que tiene un reflejo claro en la movilidad, sumado a ciertos procesos de industrialización incipiente que hemos mencionado, han surgido numerosos intereses centrados no solo en la transformación estructural de la circulación en la RN 8, sino en las carreteras transversales a la misma, en dirección al frente fluvial estructurado por los puertos entre La Plata y Santa Fe, en donde los flujos desde los centros de acopio y almacenamiento de granos ha cobrado un gran dinamismo, tal como se puede apreciar en el mapa n° 3.



Mapa N° 3 (Fuente: Elaboración propia en base a informe del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. 2006)

A partir de esta situación han surgido una serie de proyectos por parte de diferentes actores con el objetivo de consolidar estos ejes transversales de movilidad, que encuentran una justificación en el incremento de la intensificación vehículos en un periodo aproximado de 10 años, que en paralelo a los fenómenos metropolitanos en Buenos Aires, apuntan a una mayor integración y a una posibilidad de alternativas circulatorias multidirecciones en la red vial entre los corredores radiales de la RN 7, 8 y 9. Algunos de estos proyectos e intervenciones, que solo mencionaremos por cuestiones de extensión son los siguientes:

- ▶ Autovía Ruta Provincial N° 6: Como hemos dicho anteriormente, actualmente ya presenta la condición de autovía hasta el Acceso Oeste, pero el proyecto final es completar la circunvalación total hasta La Plata, bajo este formato.
- ▶ Autovía Junin-Pergamino: Propuesta por parte del Foro de la Cadena Agroindustrial, 2006.
- ▶ Jerarquización de la RP 41 San Antonio de Areco-Baradero: Propuesta por parte de la Municipalidad de San Antonio de Areco (2006)
- ▶ Autovía Pergamino-Rosario: Propuesta en base a un reciente acuerdo formulado entre las Municipalidades de Rosario y Pergamino en diciembre de 2008.

► Ruta Nacional N° 178: Este eje carretero que se presenta como una especie de circunvalación externa a Gran Rosario, y enlaza a Pergamino con las localidades santafesinas de Las Rosas y Armstrong, se viene repavimentando desde octubre de 2008 debido a que presentaba recurrentes problemas por el intenso tránsito de camiones cerealeros que lo emplean para conectar localidades de la zona (Diario La Opinión Pergamino, 25 de octubre de 2008).

► Ruta Nacional N° 188 Pergamino-San Nicolás: Se vienen desarrollando obras por parte del OCCOVI, en la rectificación de la traza, señalización, etc, que apuntan a mejorar las condiciones de un eje carretero que ha incrementado notoriamente su TMDA.

Como se puede divisar rápidamente, nos encontramos ante un contexto de revalorización de la estructura circulatoria en el corredor noroeste, con el objetivo de mejorar la articulación entre la red vial regional y la urbana, favoreciendo la conectividad interna y el ordenamiento del sistema de movimientos.

Una última cuestión que merece ser marcada en esta presentación de las transformaciones en las condiciones de circulación en el corredor Pilar-Pergamino, es el transporte ferroviario de cargas (no existe actualmente transporte por este modo de pasajeros), el cual opera prácticamente en exclusividad Nuevo Central Argentino. Según datos provistos en forma exclusiva por la empresa la demanda de transporte de la zona en cuestión, consiste únicamente en granos (fundamentalmente Maíz y Soja), con tráficos que tienen como destino natural los puertos fluviales del gran Rosario, y por donde circulan hacia el Norte (Peyrano-Sta Teresa) o hacia el Oeste (Firmat-Casilda-Rosario). Además, 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. De esta manera, la direccionalidad de la producción agropecuaria confirma la hipótesis de que a pesar de que el eje Pilar-Pergamino, a través del Acceso Norte ramal Pilar, vincula a la Ciudad de Buenos Aires con uno de las zonas cerealeras más importantes del país, el desarrollo agrario existente no tendría implicancias significativas en el proceso de valorización agropecuaria con una modificación en las condiciones de circulación en la RN 8, ya que este fenómeno se encontraría vinculado directamente y mediante vías de comunicación transversales al sistema portuario de Rosario. En esta lógica de movilidad, el proyecto que si adquiere importancia es el Plan Circunvalar Rosario, actualmente en ejecución.

5. CONCLUSIONES

A lo largo del presente trabajo hemos intentado dar algunas pautas para la aproximación al estudio de cómo vincular la transformación material de la superficie terrestre, dado por el proyecto de la Autopista Pilar-Pergamino; con las acciones que configuran esa transformación, las cuáles responden a procesos urbano-regionales, con continuidad y cambios en su historia territorial en diferentes momentos. A raíz de ciertos procesos identificados, nos encontramos en presencia de un corredor que se encuentra en proceso de redefinición espacial, donde entendemos que los sistemas de acción no se dan sin los sistemas de objetos, sino que tal como lo expresaba Milton Santos, los sistemas de acción llevan a la creación de objetos nuevos o se realizan sobre objetos preexistentes, siendo así como el corredor Pilar-Pergamino, en sus transformaciones, tensiones y procesos encuentra su dinámica y se transforma.

FUENTES CONSULTADAS

Fuentes bibliográficas

Asociación Argentina de Carreteras (1999). *El camino argentino: Pasado, Presente y Futuro*. Buenos Aires, AAC.

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* N°28. 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.

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.

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.udes.edu.ar/files/img/Administracion/48.PDF>

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 N° 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 Ingeniería, 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.

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 –MinPlan- (2008) *Argentina del Bicentenario. 1816-2016. Plan Estratégico Territorial*. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

<http://www.planif-territorial.gov.ar/paginas/programas/pet.php>

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. N° 5. FAU-UNLP

<http://www.areco.mun.gba.gov.ar/>

Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur (2007) *Industria Manufacturera. Partido de Pergamino. Año 2006*. Fundación Observatorio Pyme.

http://www.pymeregionales.org.ar/sannicolas/sec_publicaciones.asp

Observatorio de Pyme Regional Buenos Aires Norte-Santa Fe Sur (2007) *Sector Textil - Indumentaria. Año 2006*. Fundación Observatorio Pyme.

http://www.pymeregionales.org.ar/sannicolas/sec_publicaciones.asp

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.

Santos, Milton (1996) *A natureza do Espaço. Técnica e Tempo, Razao e Emocao*, Sao Paulo, Hucitec.

● **Fuente Periodísticas:** Diario Clarín / Diario La Nación / Diario La Opinión (Pergamino)

● **Paginas web consultadas:** IIRSA (<http://www.iirsa.org/>) - INDEC (<http://www.indec.mecon.gov.ar>) - OCCOVI – <http://www.occovi.gov.ar>