



NUEVOS EJES TRANSVERSALES DE DESARROLLO EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, REPÚBLICA ARGENTINA. UNA ALTERNATIVA PARA PROPICIAR SU JERARQUIZACIÓN.



HUGO RENÉ GORGONE

Ing. Electromecánico e Ing. Laboral – UTN, Magíster en Gestión Universitaria – UNMdP, Doctor en Educación – UNTreF y Pos Doctorando en Desarrollo Regional en UNIJUI, Brasil. Docente de Grado y Posgrado en Argentina, Paraguay, Brasil y Uruguay. Expositor y conferencista. Co Director de la Maestría en Desarrollo Territorial de UTN -San Rafael. Ocupó cargos de gestión pública y privada. Ex Director por la República Argentina de ALTEC, Asociación Latino Americana de Tecnología. Actual Director de PTP-GROUP, empresa del sector de servicios logísticos y portuarios con actuación en Argentina, Brasil Paraguay, Uruguay y España.

RESUMEN

El desarrollo territorial de la República Argentina, y en particular la Provincia de Buenos Aires, respondió desde el siglo XIX y hasta entrada el siglo actual a un esquema impuesto desde el poder concentrado en la Ciudad de Buenos Aires que diseñó las redes de comunicación inicialmente ferroviarias y luego de carreteras, con un esquema de redes convergentes que condicionaron el desarrollo de localidades, en desmedro de cualquier intento de transversalidades. El trabajo analiza un eje transversal de desarrollo territorial generado sobre la traza de la Ruta Nacional 226, que bien pudiera servir como modelo virtuoso superador del planteo original. Se describen otros dos incipientes ejes semejantes al analizado como resultan los ejes de la Ruta Nacional 188 en el tramo Junín – San Nicolás y el de las Rutas Nacional 7 y Provincial 30 entre Junín y Chivilcoy, donde con la aplicación de políticas públicas adecuadas y una visión amplia y consensuada de los actores territoriales involucrados, puedan consolidar modelos de desarrollo integrados a partir de considerar la transversalidad como oportunidad y no como limitante.

Palabras claves: Desarrollo. Territorio. Ejes. Comunicación

ABSTRACT

The territorial development of the Argentine Republic, and in particular the Province of Buenos Aires, responded from the 19th century until well into the current century to a scheme imposed by the concentrated power in the Buenos Aires city initially designed communication networks telegraph, railway and the road, with a convergent scheme that conditioned the development of localities, to the detriment of any attempt at transversality. The work analyzes a transversal axis of territorial development generated on the National Route 226, which could well serve as a virtuous model that surpasses the original convergent approach. The other incipient axes similar to the one analyzed are described, as are the axes of National Route 188 in the Junín – San Nicolás section and the of National Route 7 and Provincial Route 30 in the Junín – Chivilcoy section, where with the application of appropriate public policies and a broad and consensual vision of the actors involved they can consolidate integrated development model based on considering transversality as an opportunity and not a limitation.

Key words: Development. Territory. Axes. Communication

ANTECEDENTES

La influencia de las redes de transporte

La República Argentina estructura su esquema de producción, vinculación y de asentamientos poblacionales luego de la etapa de organización institucional surgida con la Constitución Nacional de 1853. Hasta entonces, el caudillismo reinaba en las Provincias y las sucesivas guerras entre la Representación Federal de los líderes de las provincias y el Unitarismo "porteño"¹ no permitían encauzar un modelo de organización representativo de los intereses tanto de unos como de otros.

Los asentamientos de población respondían a los enclaves fundados en principio por la colonización española y su necesidad de asegurar control territorial como de garantizar el flujo de bienes desde y hacia España y por eso el grueso de los asentamientos se da sobre el litoral fluvial. Buenos Aires en el 1 Porteño: denominación de uso extendido en Argentina y la región circundante, aplicable a los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires, durante muchos años identificada por su puerto.

año 1580² por Pedro de Mendoza, Corrientes en el año 1588 por Don Juan Torres de Vera y Aragón, Baradero en el año 1615, Santa Fé en el año 1651 fundada por Juan de Garay, Paraná en 1730 y San Nicolás de los Arroyos en el año 1748; todas ellas sobre el eje del Río Paraná que oficiaba de ruta comercial hasta Asunción (hoy Capital de la República del Paraguay) cuya fundación data del año 1537. Es la denominada Corriente Conquistadora del Este en contraposición de la Corriente Colonizadora del Norte que funda Santiago del Estero en el año 1553, San Miguel de Tucumán en el año 1565, Córdoba en el año 1573, Salta en el año 1582, Catamarca en 1583, Todos los Santos de la Nueva Rioja en 1591 y San Salvador de Jujuy en el año 1593; así como otros asentamientos menores, la mayoría de ellos desaparecidos luego.

Otra expresión fue la Corriente Colonizadora del Oeste que fundó Mendoza en 1561, San Juan de la Frontera en 1562 y San Luis de la Punta en 1594.

Estas dos últimas Corrientes Colonizadoras – Norte y Oeste – tenían como fin principal conectar este sector territorial con el Perú donde se obtenía la mayor cantidad de oro y plata, que no se encontró en el litoral. Buenos Aires y su puerto pasan a ser el destino del flujo marítimo de entrada consolidando su escala de pequeño poblado a ciudad de mayor importancia en el extremo sur de América. Si bien no sería proveedor de metales, se convertiría en concentrador de las mercaderías que España y Europa toda comenzaban a demandar como los insumos propios de la explotación de la tierra y de los ríos.

La etapa histórica posterior al periodo de Organización Nacional, ya con la propiedad de las tierras como un objetivo estratégico para la producción de carnes, cueros y luego productos de la agricultura en la llanura pampeana para la exportación con destino europeo a través del puerto de Buenos Aires, obliga al diseño de una red de caminos y ferrocarriles convergentes al destino de embarque portuario. Así la primera línea ferroviaria se inaugura en el año 1857, como Sociedad Camino de Hierro del Ferrocarril Oeste financiada por la provincia de Buenos Aires, cuyo tramo de la primera vía de Argentina medía poco menos de 10 kilómetros en los que se unía la estación Del Parque, ubicada donde actualmente se emplaza el Teatro Colón, en la Ciudad de 2 En realidad fue refundada luego del despoblamiento de 1541, después de haberse establecido como Puerto de Santa María de los Buenos Aires en el año 1536.

Buenos Aires, y la estación Floresta. Fue el inicio de un amplio despliegue de líneas férreas producto de acuerdos entre el Estado Argentino y una serie de empresas de origen inglés, haciendo que entre 1880 y 1915, la red ferroviaria argentina pasó de tener 2.234 kilómetros a más de 35.000 kilómetros de longitud, convirtiéndola en la más larga del América del Sur y la octava más larga del mundo.

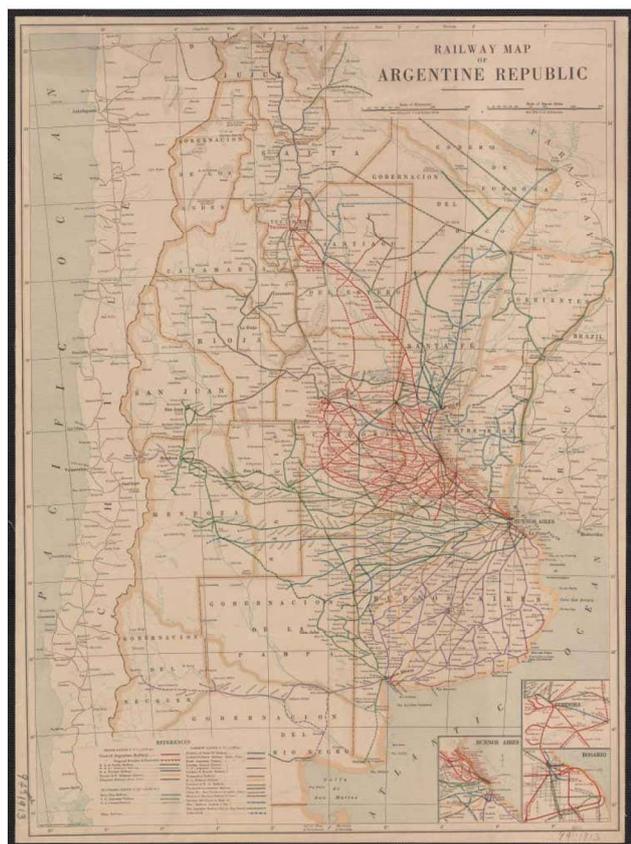


Figura 1.- Mapa del año 1913 dando cuenta de la red ferroviaria Argentina

La rentabilidad propia de la época de las primeras décadas del siglo XX y hasta la etapa de la Segunda Guerra mundial que concluye en 1945, resultaron de esplendor para el desarrollo de la red ferroviaria Argentina, aunque siempre conservando y consolidando la Radialidad sobre la Ciudad de Buenos Aires y su puerto, como lo prueba la imagen siguiente del año 1960, en que la red llegó a contar con más de 50.000 kilómetros, que luego entre los años 1946 y 1948 se nacionalizan pasando a formar parte del Estado Argentino.

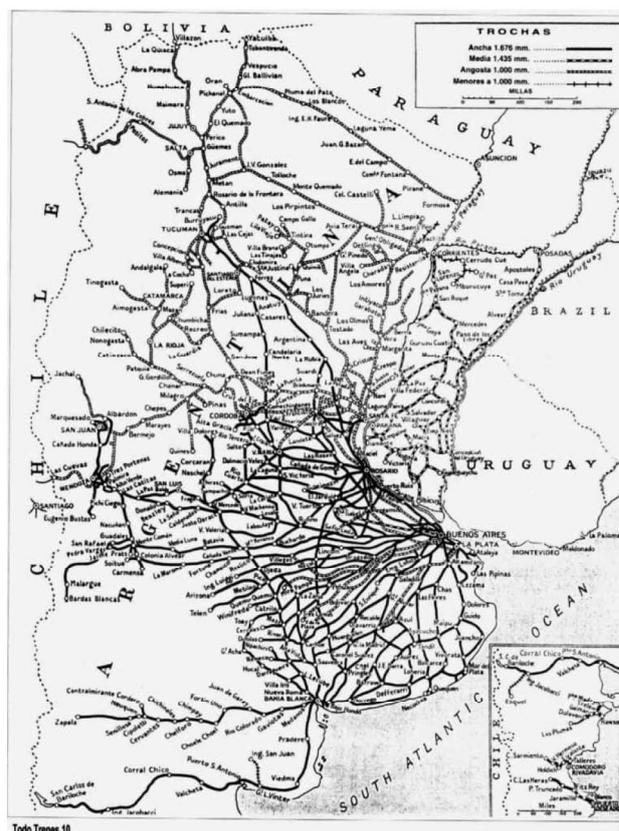


Figura 2. Red ferroviaria al año 1950. Tomado de la publicación Todo Trenes

El despliegue de la red ferroviaria tuvo como consecuencia accesoria la fundación de ciudades y enclaves poblacionales que pudieran servir de soporte a las cargas que tenían como destino final la Ciudad de Buenos Aires. La mirada radial y convergente en Buenos Aires se consolida, y luego se refuerza con la red de carreteras para el transporte automotor. El control del flujo marítimo y ferroviario por capitales de origen inglés hacia finales de la década de 1940, coincide con el auge del transporte automotor y con ello el transporte de cargas que también adopta el mismo criterio de desarrollo radial, concéntrico en Buenos Aires, constituyéndose en un factor limitante de toda otra opción de desarrollo que no fuere el determinado por el trazado de las redes ferroviarias y de carreteras. De los 47.000 kilómetros de vías férreas del año 1947, solo quedan operativos 18.000 kilómetros al año 2024³, en tanto la red de carreteras de la República Argentina, que tiene su origen en la década de 1930 proyectado por el gobierno de facto de Félix Uriburu (1930-1932) por medio de la Ley 11.658 del año 1932, por la cual se creaba un Sistema Troncal de Caminos Nacionales y la Dirección Nacional de Vialidad. Posteriormente fue desarrollado como proyecto prioritario de su-
3 <https://www.geografiainfinita.com/2020/03/el-ascenso-y-ocaso-de-la-red-ferroviaria-argentina/>

cesivos gobiernos que llevaron los 8.000 kilómetros iniciales a 51.000 kilómetros, en su mayoría respondiendo al criterio concéntrico con Buenos Aires y en incipientes casos, con la aparición de nuevas urbanidades de escala importante como Córdoba, Rosario, Bahía Blanca, Mendoza⁴.

De este modo el desarrollo de las poblaciones fundadas al amparo del despliegue de la ocupación territorial producto de la expansión de fronteras inicialmente, y luego del tendido ferroviario, tuvo como condicionante principal la condición radial de los dos sistemas principales de transporte – Ferroviario y de Carreteras, sumado al despliegue telegráfico superpuesto al trazado ferroviario.

APARTADO METODOLOGICO

Desde lo personal ha sido motivadora para esta producción la condición de pos doctorando en el Programa de Pos Doctorado en Desarrollo Regional de la UNIJUI, y vale inicialmente indicar que consideramos al territorio “no solamente como un soporte físico, sino como una construcción socio-cultural compleja, histórica, sociopolítica y cultural, donde se articulan diferentes dimensiones que pueden llevar a su constitución como sociedad local y que además guarda relación con los procesos de desarrollo” (Arocena, J y Marsiglia, J. 2017). El Pos Doctorado en curso tiene la pretensión de profundizar en los alcances del Doctorado realizado anteriormente con la Tesis titulada “La Educación Superior y su influencia en el Desarrollo Territorial. Estudio comparado de dos realidades territoriales”, buscando ahora identificar la influencia del sistema empresarial en el desarrollo territorial de los mismos espacios, siguiendo la visión – entre otros - de Paladino (2007).

Para llevar adelante la investigación se realizó inicialmente un recorrido bibliográfico por autores que abordan el análisis de los territorios desde perspectivas integradoras de los ejes del capital natural, capital social, el desarrollo económico, la institucionalidad y la cuestión ambiental. El enfoque de la investigación se centró en la búsqueda de información relevante por intermedio de análisis de documentos, de recorrido por los sitios web institucionales y de publicaciones de medios de información propios de cada territorio analizado. Cada espacialidad fue motivo de búsqueda cualitativa y cuantitativa que

⁴ https://www.fiel.org/publicaciones/Documentos/DOC TRAB_1352228843653.pdf

podiera contribuir a justificar la hipótesis de la existencia – inicialmente de un caso – y luego de otros donde se verifica que existen y puedan desarrollarse ejes transversales de desarrollo territorial en la Provincia de Buenos Aires, centrando la búsqueda en cuatro ejes fundamentales: Demografía, servicios educativos de nivel superior, servicios de salud y aspectos productivos. La técnica predominante de análisis de datos consistió en el análisis de contenidos y estadísticos. La limitación más importante del trabajo está relacionada con la ausencia de una serie de entrevistas a los actores territoriales relevantes que pudieran proveer una dimensión crítica de la visión sobre la temática abordada, condición que en este caso superaba el alcance pretendido.

Del recorrido y búsqueda realizada no se encontró evidencia de investigaciones anteriores sobre la misma temática de manera que pudiera servir de referencia comparativa o profundización.

LA CREACIÓN DE NUEVOS EJES DE DESARROLLO TERRITORIAL SUPERADORES DEL CRITERIO RADIAL CON BUENOS AIRES.

La evolución de la población de algunas ciudades del llamado “interior”⁵ de la República Argentina tiene como condicionante principal el diseño de la red de transporte - vial y ferroviaria como se adelantara -, cuestión que también condiciona luego otras variables como el tejido de la red eléctrica. Sin embargo algunos enclaves han ido generando condiciones para superar estas restricciones limitantes del desarrollo armonioso del territorio nacional en general y en particular de la Provincia de Buenos Aires, y al decir esto, también por extensión se piensa en sociedades más igualitarias desde la generación y la distribución de la riqueza, que comienza por una dotación de capital humano suficiente, tal lo sugiere Piketty (2015), así como una trama empresarial comprometida con la gobernanza territorial.

EL CASO DEL EJE DE LA RUTA 226

Si bien resulta una simplificación al efecto de darle denominación al ejemplo, se adopta como Eje de la Ruta 226 en la provincia de Buenos Aires al enlace de urbanidades de relativa importancia ubicadas en el recorrido de esta Ruta o su cercanía. Comienza en la ciudad de Mar del Plata, como prolongación natural de la Avenida Pedro Luro, y continua como

⁵ En Argentina resulta de uso corriente denominar como “interior” todo aquello que no sea propio de la Ciudad de Buenos Aires.

una Autovía, pasando por Laguna de los Padres, Sierra de los Padres, El Dorado, Balcarce, Tandil, Azul y Olavarría donde intersecciona con la Ruta Provincial 51. Si bien esta Ruta nacional 226 continúa hasta la Ciudad de General Villegas en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, detendremos el análisis en el citado tramo Mar del Plata –Olavarría.

Excluyendo el Área Metropolitana de Buenos Aires – AMBA – por su volumen, cercanía con la Ciudad de Buenos Aires y complejidad urbano territorial, no se verifican otros ejes transversales de desarrollo tales que signifiquen la existencia de una territorialidad con suficiente autonomía económica, flujo de bienes y servicios, vinculación por transporte y dotación de infraestructura autosuficiente de salud, educación e insumos.



Demografía del Eje RN 226

Cuadro 1.- Evolución de la Población Involucrada

Ciudad	Población 2001	Población 2010	Población (S/ CNPV 2022)
Mar del Plata	564.056	618.989	667.082
Balcarce	42.039	43.823	51.736
Tandil	108.109	123.871	145.575
Azul	62.996	65.280	75.396
Olavarría	103.961	111.708	125.751
total	881.161	963.671	1.065.540
Crecimiento		9,32 %	10,20 %

Fuente: Censos Nacionales de Población y Vivienda 2001, 2010 y 2022.

Se observa un crecimiento sostenido de población a lo largo de los últimos 25 años, consolidándose un eje poblacional de escala significativa, que se orienta en sentido transversal a los ejes históricos de los últimos 100 años que tenían a Buenos Aires como

epicentro, mientras que las distancias de cada Ciudad integrante de este eje de desarrollo transversal hasta la Ciudad de Buenos Aires son las siguientes:

Cuadro 2.- Distancia a la Ciudad de Buenos Aires

Distancias a la Ciudad de Buenos Aires	Kilómetros	Medios de vinculación
Mar del Plata	390	Autovía 2, FFCC, Aéreo
Balcarce	359	Rutas 2/55, 29
Tandil	299	Rutas 3/30, 3/226; FFCC
Azul	275	Ruta 3, FFCC
Olavarría	308	Rutas 3/226, FFCC

Fuente: Elaboración propia

Salvo Mar del Plata que tiene puente aéreo directo con el Aeroparque Jorge Newbery de la Ciudad de Buenos Aires, con una duración de 01,05 horas, el resto de las ciudades solo tiene conexiones terrestres y ferroviarias con duraciones de viaje mínimas de cuatro horas.

DOTACIÓN DE SERVICIOS DEL EJE TRANSVERSAL DE LA RUTA 226

Universidades:

Cuenta con una amplia oferta educativa y de investigación, con el universo del conocimiento cubierto con ofertas provenientes de universidades públicas y privadas; y con un despliegue de actividades de investigación, innovación y desarrollo que le permite contar con capital humano y social que articula y suma al capital tangible. Tal indica Schultz (1961: p.12) cuando indica “al invertir en sí mismos los seres humanos aumentan el campo de sus posibilidades y con ello pueden ver incrementado su bienestar. Tal inversión será el capital incorporado a los sujetos, capital cuyo valor productivo puede exceder al obtenido por el capital tangible (físico) utilizado en la producción económica”, situación que aún sin evidencias de haber estado planificada originalmente se verifica en los distritos ubicados en el eje analizado.

Nacionales:

- Universidad Nacional de Mar del Plata, con Facultades de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Ciencias Agrarias – Sede Balcarce -, Ciencias Económicas y Sociales, de la Salud y Trabajo Social, Derecho, Humanidades, Exactas y Naturales; y la Escuela Superior de Medicina.
- Universidad Nacional del Centro de la Provin-

cia de Buenos Aires – UNICEN -, con Rectorado en Tandil donde además están las Facultades de Arte, Ciencias Económicas, Ciencias Exactas, Ciencias Veterinarias y Ciencias Humanas. Sede Azul con las Facultades de Derecho y Agronomía, la sede Olavarría con las Facultades de Ingeniería, Ciencias Sociales y Ciencias de la Salud. Cuenta además con una Sub sede en la Ciudad de Quequén.

- Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Mar del Plata – UTN FRMDP.

Privadas: Universidad Fasta, Universidad CAECE, Universidad Atlántida Argentina, Universidad Kennedy, Universidad Blas Pascal, y otras sedes delegaciones de otras universidades en las ciudades de Balcarce, Tandil, Azul y Olavarría.

Cuadro 3.- Población con estudios universitarios y de Posgrado

	Población	Población con estudios universitarios	% s/población total	Población con estudios de posgrado	% s/población total
Azul	75.396	4.755	6,30	906	1,20
Balcarce	51.736	2.953	5,71	600	1,16
Mar del Plata	667.082	63.953	9,58	11.463	1,71
Olavarría	125.751	7.891	6,27	1.438	1,14
Tandil	145.575	15.719	10,78	2.980	2,04
Totales	1.065.540	95.271	8,95	17.387	1,63

Fuente: Elaboración propia en base a datos CNPV/2022

Los valores que indica el Cuadro 3 muestran que está por encima de la media provincial que se sitúa en un 6,92 por ciento de población tiene estudios universitarios sobre la población total, mientras un 1,18 por ciento tiene estudios de posgrado.

Centros de Salud

- Mar del Plata. Sistema de Salud Pública. Alta Complejidad: Hospital Materno Infantil Mar del Plata, Hospital Agudos Dr. Oscar Allende de Mar del Plata y CEMA Mar del Plata. Una serie de Institutos de mediana complejidad y luego una red de baja complejidad constituida por 7 Centros de Salud, 5 Sub Centros de Salud y 15 Unidades Sanitarias distribuidas territorialmente.
- Se complementa con una extendida oferta de salud privada que la convierte en referencia regional en materia de atención de la salud.
- Balcarce. Sistema de Salud Pública. Hospital Municipal Subzonal de Balcarce y 12 Unidades sanitarias distribuidas territorialmente. Oferta

que se complementa con una serie de centros de salud privados. Se destaca que la relativa cercanía con la Ciudad Mar del Plata y su completa oferta de salud, la colocan en condición de privilegio en la región.

- Tandil. Sistema de Salud Pública. Tandil cuenta con una Sistema Integrado de Salud Pública - SISP – que funciona como un Ente Municipal Descentralizado que comprende el Hospital Dr. Ramón Santamarina; el Hospital de Niños Debilio Blanco Villegas; Centros de Atención Primaria de la Salud; Centro de Salud Mental; Hospital de Vela Enrique Larreta; y la Unidad de Bromatología y Zoonosis. Sirve de complemento una extendida red de servicios privados compuesto por Sanatorios y Centros que atienden el universo de patologías.
- Azul. Sistema de Salud Pública. Hospital Municipal Doctor Ángel Pintos y una red de unidades Sanitarias, complementado con una serie privada de Institutos médicos especializados, Centros de Salud y Policlínicos.
- Olavarría. Sistema de Salud Pública. El Hospital Municipal de Olavarría “Dr. Héctor Cura”, es el centro de salud público más importante del centro de la Provincia de Buenos Aires, además de ser un referente regional. En él funciona la Escuela Superior de Ciencias de la Salud y Escuela de Enfermería de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires y un reconocido Hospital Pediátrico. Oferta pública que se complementa con una extendida oferta de centros de salud privados

En términos generales el Eje Transversal de Desarrollo de la Ruta 226 se ofrece como una alternativa autosuficiente en materia de educación y de salud, sin necesidad – salvo excepción puntual – de referenciarse ni movilizarse a Buenos Aires.

Producción y Empleo

Los indicadores del empleo y la producción indican que los Distritos de Eje de la Ruta 226 ofrecen una variada oferta proveniente de diversos sectores y cadenas de valor.

Entre los más destacados se cuentan los sectores agrícola, pesquero, autopartista, metalmecánico y del conocimiento. Uno de los Unicornios de Argentina – Globant - , con relevancia mundial, está

localizado en este eje de la RN 226, movilizando empleo de calidad, radicación localizada, inversión endógena; al mismo tiempo que otorga visibilidad global al territorio local.

Aspectos conclusivos. El Eje Transversal de Desarrollo de la Ruta 226 se verifica como una alternativa superadora del modelo radial de desarrollo iniciado a finales del siglo XIX, diseñado y expandido en las primeras décadas del siglo XX y consolidado poblacionalmente hasta finales de los años 90. El auge de los commodities agrícola del siglo XXI y la reconfiguración surgida de las nuevas tecnologías de la Información, la comunicación, internet y últimamente la Inteligencia Artificial, acortaron las distancias físicas tanto de comunicación como de logística, haciendo que poblaciones de la Provincia de Buenos Aires que solo podían intercambiar bienes y servicios con la Ciudad de Buenos Aires, lograran escala y dinámica suficiente tal que puedan desarrollarse sobre ejes de tendido transversal que les permite sostener estrategias propias de desarrollo territorial. Es posible que incluso de modo compartido esas comunidades puedan encarar emprendimientos que le agreguen valor en materia de conectividad, complementariedad productiva, agregados de valor en cadenas locales, entendiendo que el concepto de “localía” pueda comprender a los integrantes de un eje y conglomerado de urbanidades, más que una serie de aisladas tramas locales.

El criterio de Territorio toma dimensiones tangibles en este modelo analizado donde aparecen nuevos desafíos tales como – a modo de ejemplo - la implementación de un servicio ferroviario rápido y transversal, significativamente distinto a los diseños fundacionales, y que pudiera unir desde Olavarría hasta Mar del Plata. Un organismo con formato de Agencia de Desarrollo o semejante, que incluya los Municipios de la Ruta 226 que podría otorgarle institucionalidad a los desafíos complementarios que surjan al mismo tiempo que proyectar un futuro compartido. Se trata en definitiva de dirigir la mirada hacia el perfil endógeno que ofrecen los ejes transversales de desarrollo territorial en la Provincia de Buenos Aires y de potenciarlos en consecuencia, abordando el desarrollo territorial desde los ejes que destaca Albuquerque (2004); económico, humano, ambiental e institucional.

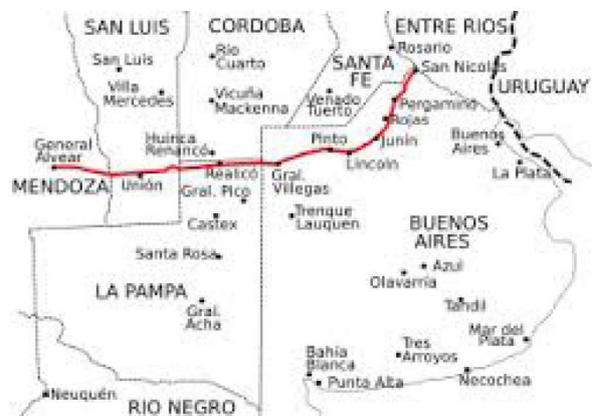
OTROS POSIBLES MODELOS DE EJES TRANSVERSALES DE DESARROLLO TERRITORIAL

Siguiendo el Modelo analizado del Eje Transversal de Desarrollo de la Ruta 226, se pone a consideración para el análisis a dos posibles Ejes Transversales de la Provincia de Buenos Aires que con epicentro en la Ciudad de Junín tuerzan el diseño antiguo de conectividad territorial convergente en la Ciudad de Buenos Aires, por una nueva forma de propender al desarrollo.

A.- El Eje Transversal de Desarrollo Territorial de la Ruta Nacional 188.

La RN 188 representa en sí misma un intento una vocación integradora del País, pues nace en San Nicolás, más precisamente en el Puerto y esto la conecta con la Hidrovía Paraná- Paraguay, cruzando de Este a Oeste la geografía Nacional a través de las Provincias de Buenos Aires, La Pampa, San Luis y Mendoza, para culminar en General Alvear. Desde allí en más y por otras rutas nacionales llega al Paso Pehuenche en la Frontera con Chile.

Nos detendremos en el primer tramo que tiene semejanza con el antecedente planteado de la RN 226, caracterizando las Ciudades cabeceras de Partido por las que atraviesa la RN 188. San Nicolás, Pergamino, Rojas y Junín.



Demografía del Eje RN 188

Cuadro 4.- Evolución de la Población Involucrada

	Población 2001 (s/CNPV 2001)	Población 2010 (s/ CNPV 2010)	Población (s/ CNPV 2022)
San Nicolás	137.867	145.857	167.824
Pergamino	99.193	104.590	114.052
Rojas	22.842	23.432	25.290
Junín	88.664	90.305	103.787
total	348.566	364.184	410.953
Crecimiento		4,5 %	10,27 %

Fuente: INDEC según Censos Nacionales Población y Vivienda 2001, 2010 y 2022.

Se observa una magra tasa de crecimiento poblacional entre los datos censales de 2010 respecto al año 2001, y una recuperación entre 2010 y 2022, incluso por encima de la media nacional.

Cuadro 5.- Distancias a la Ciudad de Buenos Aires

Distancias a la Ciudad de Buenos Aires	Kilómetros	Medios de vinculación
San Nicolás	230	Ruta RN 9. Autopista. FFCC.
Pergamino	227	Ruta RN 8 Autopista
Rojas	238	Rutas RN 7, RP 31
Junín	260	Ruta RN 7 Autopista y Autovía, FFCC

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 6.- Distancias entre ciudades

Distancias entre ciudades del eje RN 188	Kilómetros
San Nicolás - Pergamino	75
Pergamino - Rojas	40
Rojas - Junín	55
Longitud del eje RN 188	170

Fuente: Elaboración propia

Puede observarse que la distancia entre los extremos de Junín – San Nicolás es relativamente corta en parámetros del interior bonaerense, con una dinámica comercial y de flujo de bienes y personas relevante.

Relevamiento descriptivo por Urbanidades.

1.- San Nicolás de los Arroyos: Cabecera del Partido de San Nicolás, de marcado perfil industrial dado el volumen de las industrias del acero fundamentalmente, aunque no están localizadas en territorio propio. SIDERAR en el Partido de Ramallo y Acindar en la Comuna de Villa Constitución⁶, sur de Santa Fe. Es de destacar que la cercanía geográfica entre San Nicolás y Villa Constitución hace que el INDEC⁷ la considera un único conglomerado urbano para sus evaluaciones y encuestas.

1.1.- Servicios de salud: Hospital Zonal de Agudos, dependiente del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires, Sanatorio Privado Nuestra Señora de Lujan dependiente del Gremio Unión Obrera Metalúrgica; Clínica privada San Nicolás, Dos Hospitales Municipales de Media Complejidad y una serie de Centros e Institutos especializados.

⁶ Villa Constitución es un municipio cabecera del Departamento Constitución con 52.602 habitantes (s/CNPV 2022).
⁷ INDEC. Instituto Nacional de Estadísticas y Censo de la Republica Argentina

1.2.- Servicios Educativos. Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional San Nicolás con ofertas de ingenierías, Licenciaturas y Tecnicaturas, Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Rosario, Universidad Abierta Interamericana.

2.- Pergamino. Ciudad cabecera del partido homónimo, con una marcado perfil agroindustrial, que la convierte en referencia nacional en genética vegetal por medio de una serie de empresas dedicadas a la producción de semillas, apalancadas por una sede del INTA⁸.

2.1.- Servicios de salud. Hospital Interzonal General de Agudos "San José", dependiente del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires, una Red Municipal de 11 Centros de Atención Primaria de la Salud – CAPs – y 11 Centros de Atención Primaria de la Salud Rural ubicados en localidades del Partido; complementados por una serie de Centros e Institutos especializados de gestión privada.

2.2.- Servicios educativos. Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires – UNNOBA - Escuela de Ciencias Agrarias, Naturales y Ambientales (ECANA), Centro de Bío Investigaciones (CeBío) y Diseño.

2.3.- Producción. Parque Industrial Pergamino con 37 empresas radicadas. Las Principales empresas pertenecen al rubro de la producción de semillas, maquinaria agrícola, textiles.

3.- Rojas. Localidad con perfil de producción agrícola y sede de empresas dedicadas a la genética vegetal, comúnmente denominadas semilleros.

3.1.- Servicios de Salud. Hospital Municipal Saturnino Unzue, Unidades Sanitarias en las localidades de Rafael Obligado y Carabelas y tres Centros de Atención Primaria de la Salud, además de una serie de Centros privados de salud.

3.2.- Centro de Actividades Universitarias "Ernesto Sábato", donde la UNNOBA desarrolla actividades ⁸ INTA. Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, creado el 4 de diciembre de 1956 por medio del Decreto Ley 21.680/56 con la finalidad de "impulsar, vigorizar y coordinar el desarrollo de la investigación y extensión agropecuaria y acelerar, con los beneficios de estas funciones fundamentales, la tecnificación y el mejoramiento de la empresa agraria y de la vida rural", es un instituto estatal de investigación y transferencia de vanguardia mundial.

académicas y de Extensionismo.

3.3.- Producción. Empresas principales. Parque Industrial Carlos Carmelino en desarrollo. Dekalb – Semillas -, Almar – Bolsas -, Gear – semillas y cerealera -, Cabodi – molino harinero -.

4.- Junín. Ciudad con un fuerte perfil administrativo de nivel nacional y provincial que cubre la región noroeste de la Provincia de Buenos Aires dando cobertura a más de 300.000 habitantes. Convertido además en una referencia en servicios de salud.

4.1.- Servicios de Salud. Hospital Interzonal de Agudos Dr. Abraham Felix Piñeyro – HIGA Piñeyro -, dependiente del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires, Sanatorio “La Pequeña Familia” con alta dotación de servicios y complejidad, Clínica Centro de alta complejidad, y una serie de institutos y centros de salud especializados.

4.2.- Servicios educativos. Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires – UNNOBA – creada en el año 2002. Sede Rectoral, y ofertas educativas superiores a través de sus Escuelas de Tecnología, Ciencias Económicas y Jurídicas y el Instituto Académico de Desarrollo Humano.

Cuadro 7.- Población con estudios universitarios y de posgrado

	Población	Población con estudios universitarios	% s/población total	Población con estudios de posgrado	% s/población total
San Nicolás	167.824	10.174	6,06	2.068	1,23
Pergamino	114.052	8.098	7,10	2.865	2,51
Rojas	25.290	1.484	5,86	213	0,84
Junín	103.787	7.976	7,68	1.596	1,53
Totales	410.953	28.272	6,87	6.742	1,64

Fuente: Elaboración propia en base a datos de INDEC CNPV/2022

Se verifica que la población que accede a estudios universitarios es compatible con la media provincial de 6,92 por ciento, mientras es significativamente más alto el porcentaje de población que realiza estudios de posgrado.

4.3.- Producción. Empresas principales. Parque Industrial de Fomento de Junín Presidente Arturo Frondizi, con 70 empresas radicadas y una Incubadora de Empresas.

En orden a potenciar este eje transversal de desarrollo, en el año 202 se presentó en la Honorable Cámara de Diputados de la Nación Argentina, el proyecto de Resolución N° 3133-D-2022 del Diputado Fabio José Quetglas (UCR), que indica “Solicitar

al Poder Ejecutivo, para que a través del Ministerio de Obras Públicas se instruya a la Dirección Nacional de Vialidad a fin que se instrumenten las acciones necesarias para el rediseño de la traza de la Ruta Nacional N° 188, dentro del territorio de la Provincia de Buenos Aires, convirtiéndola en autopista en el tramo comprendido entre las localidades de San Nicolás y Junín”⁹. En los fundamentos se consigna el potencial de desarrollo de este eje entre las ciudades del Junín y San Nicolás, al expresar que “el estado de situación de la Ruta Nacional N° 188 en el tramo aludido, lleva a la solicitud de la disposición de estrategias tendientes a su pronta reconversión como autopista, entendiéndose que tales obras contribuirán con una mayor seguridad vial y el fomento del sistema productivo de la región”. Es decir, comienza a existir un reconocimiento de la valoración de este corredor que bien podría potenciarse con un despliegue de iniciativas públicas que contribuyan a tal fin.

Merece destacarse que paralelo a la traza de la RN 188 funcionó un ramal ferroviario que corría entre Junín y Pergamino, perteneciente al Ferrocarril General Mitre; hoy operando cargas solamente entre Pergamino y Rojas. Otro ramal ferroviario unía Pergamino con la zona portuaria de San Nicolás, funcionando desde el año 1884 hasta el año 1961, en clara demostración del poder centralista que ejercía Buenos Aires y su puerto.

Se pone de manifiesto que el eje transversal de la Ruta Nacional 188 entre Junín y San Nicolás responde al nuevo esquema de organización y desarrollo territorial que desafía la centralidad convergente en la Ciudad de Buenos Aires para enfatizar otro esquema basado en el carácter endógeno que supone articular ciudades y sus economías a través de sus respectivos entramados comerciales, productivos, y de servicios de salud y educación superior.

B.- El Eje Transversal de Desarrollo Territorial de las Rutas RN 7/ RP 30

Otra alternativa de fomento y potenciación de ejes transversales de desarrollo territorial, que tiene semejanza con el antecedente planteado de la RN 226, se puede observar entre las Ciudades de Junín y Chivilcoy pasando por la Ciudad de Chacabuco.

⁹ Ver <https://www4.hcdn.gob.ar/dependencias/dsecretaria/Periodo2022/PDF2022/TP2022/3133-D-2022.pdf>

Cuadro 8.- Evolución demográfica del Eje Junín -Chivilcoy

	Población 2001 (s/CNPV 2001)	Población 2010 (s/ CNPV 2010)	Población (s/ CNPV 2022)
Chivilcoy	60.762	64.185	70.839
Chacabuco	45.445	48.703	52.729
Junín	88.664	90.305	103.787
total	194.871	203.193	227.355
Crecimiento		4,4 %	10,18 %

Fuente: INDEC según Censos Nacionales de Población y Vivienda 2001, 2010 y 2022.

Se observa un porcentual de crecimiento intercensal de población semejante al caso del eje de la RN 188, y en lo que respecta al intervalo 2010/2022, se corresponden las mismas variaciones en los tres casos analizados, indicando un dinamismo que respondería a los mismos parámetros de desarrollo, y afinamiento de la población.

La conectividad terrestre entre estas tres urbanidades se realiza por la Ruta Nacional N° 7 que es autovía entre Junín y Chacabuco; y por la Ruta Provincial N° 30 entre Chacabuco y Chivilcoy. El Ferrocarril General San Martín opera transporte de pasajeros regularmente desde Retiro a Junín, con parada en Chacabuco, en tanto el Ferrocarril General Sarmiento vincula Once con Chivilcoy.

Cuadro 9.- Distancia entre ciudades

Distancias entre ciudades del eje RN 7/ RP 30	Kilómetros
Junín - Chacabuco	55
Chacabuco - Chivilcoy	50
Longitud del eje RN 7/ RP 30	115

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 10.- Distancias a Buenos Aires

Distancias a Buenos Aires	Kilómetros	Medios de vinculación
Junín	260	Ruta RN 7, FFCC. General San Martín
Chacabuco	205	Ruta RN 7, FFCC General San Martín
Chivilcoy	167	Rutas RN 5, FFCC General Sarmiento

Fuente: Elaboración propia

Relevamiento descriptivo por urbanidades

1.- Junín. Ya descripto en el Eje Transversal de Desarrollo de la RN 188.

2.- Chacabuco. Ciudad de perfil agro industrial con especialización en industrias alimenticias.

2.1.- Servicios de salud. Hospital Municipal Del Carmen, con servicios de alta complejidad. Se complementa con otros centros e Institutos de especiali-

dades. Clínica Centro Medico.

2.2.- Servicios de Educación Superior. Universidad Tecnológica Nacional, con sede dependiente de la Facultad Regional San Nicolás. Centro Universitario con ofertas de la Universidades Nacionales de Buenos Aires y de Hurlingham.

2.3.- Producción. Empresas principales: Don Mario – Genética vegetal –, Don Yeyo – Alimenticia –, Ardion – elaboración de derivados de maíz –, Molino Chacabuco – harinera –, Molino Basile – harinera –, Torres Americanas – fábrica de torres de alta tensión. Cuenta con una Sector Industrial Planificado, con 30 empresas instaladas.

3.- Chivilcoy. Ciudad de perfil agroindustrial

3.1.- Servicios de salud. Hospital Municipal Doctor Santiago Fornos y 9 Centros de Atención Primaria de la Salud – CAPS –, además de una serie de Centros e Institutos privados. Clínica Privada Nuestra Señora del Carmen.

3.2.- Servicios de Educación Superior. Centro Universitario Chivilcoy “Herminia Brumana”, que integra ofertas académicas de las Universidades Nacionales de Buenos Aires – UBA –, Tres de Febrero – UNTref –, Lanús – UNLa –, La Plata – UNLP –, Noroeste de la Provincia de Buenos Aires – UNNOBA –, San Martín – UNSAM –, Tecnológica Nacional – UTN –, y Lomas de Zamora – UNLZ-.

Cuadro 11.- Población con estudios universitarios

	Población	Población con estudios universitarios	% s/población total	Población con estudios de posgrado	% s/población total
Junín	103.787	7.976	7,68	1.596	1,53
Chacabuco	52.729	3.656	6,93	442	0,84
Chivilcoy	70.839	4.912	6,93	717	1,01
Totales	227.355	16.544	7,27	2.755	1,21

Fuente: Elaboración propia en base a datos del CNPV/2022

En este eje territorial analizado los datos de población que registra estudios universitarios y de posgrado son levemente superiores a la media provincial

3.3.- Producción. Principales empresas. Parque industrial Chivilcoy con 70 empresas radicadas, la mayoría de perfil metalmecánico y metalúrgico, y dentro del mismo, un Centro tecnológico de capacitación e innovación.

Puede observarse que este eje transversal tiene capacidades instaladas significativas, una intensa tra-

ma de servicios administrativos y comerciales inter vinculada, de tal manera que cuenta con un capital natural con la riqueza propia de encontrarse en la denominada zona núcleo¹⁰ de la llanura pampeana, y un capital humano fortalecido por la amplia oferta formativa disponible en cada localidad.

CONSIDERACIONES FINALES Y SUGERENCIAS DE ACCIÓN.

Los ejes transversales de desarrollo territorial planeados – RN 188 y RN 7/RP30 – representan una alternativa al modelo de desarrollo convergente con la Ciudad de Buenos Aires. La primera premisa fundamental es la identificación de sus respectivas potencialidades por parte de sus actores y agentes locales, de tal modo que se dispongan acciones de sensibilización en sus habitantes. Luego debieran iniciarse acciones conjuntas que puedan potenciar sus posibilidades de desarrollo asumiendo una mirada significativamente distinta a la actual y superando cuestiones de competencia inconducente.

El desafío de construcción de agendas comunes en determinados temas constituye un quiebre en el modo de visualizar un horizonte de progreso y desarrollo apoyado en algunos cimientos comunes hoy inexistentes, o al menos no explicitados. Una Agencia de Desarrollo por cada Eje Transversal de Desarrollo Territorial como los aquí planteados puede orientar nuevas formas de gestión y elevar las demandas de conectividad y crecimiento. A modo de ejemplo, la construcción de una autovía entre Junín y San Nicolás y el rescate del ramal ferroviario pueden resultar disparadores para encarar acciones compartidas, enmarcadas en un mecanismo integrador que puede ser un ente compartido de desarrollo integrador. Al mismo tiempo generar acciones de coordinación para el despliegue de ofertas de formación que superen el criterio de duplicación en un mismo territorio. La generación de gobernanza de estos “nuevos” espacios territoriales requerirá de la construcción de consensos mínimos y articulación entre actores diferentes, para generar un pacto socio territorial tal lo propone Dallabrida (2011, p.17).

Asimismo, para el eje RN7/RP30 puede resultar positivo la creación de un mecanismo integrador, ¹⁰ Zona núcleo. Región de la Pampa húmeda ubicada en el noroeste de la Provincia de Buenos Aires, centro y sur de Santa Fé y centro oeste de Córdoba, reconocida por la fertilidad de sus suelos y un clima compatible para la producción agrícola de alta productividad.

se llame Agencia Promotora del Desarrollo, Ente, o cualquier otra nomenclatura de manera tal que se potencien demandas al poder público como la terminación de la Autovía de la Ruta Nacional 7, hoy inconclusa, y proponer la duplicación de la Ruta Provincial 30 entre Chacabuco y Chivilcoy. En materia de ofertas de educación superior es necesario aunar criterios de tal modo que supere la visión competitiva actual de brindar en cada uno de los distritos ofertas existentes en el distrito vecino. En referencia a las redes de energía eléctrica y de gas por redes, puede ser valioso el criterio de reclamos compartidos, atendiendo a otorgar integralidad a los instrumentos y herramientas que refuerzan contar con dotación suficiente para sostener programas de fortalecimiento de las empresas existentes y el crecimiento poblacional, dado resulta notoria la estrechez del entramado empresarial, sobre todo productivo, con el conjunto de la organización colectiva en cada territorio. “es necesario un sistema de actores locales fuerte....la construcción de este sistema es una tarea de largo aliento, en particular en los países de larga tradición centralista, que ha debilitado los actores locales y los ha vuelto dependientes de las instancias centrales” consigna Albuquerque en Arocena, J. y Marsiglia, J. (2017:p8).

En definitiva se trata de superar un paradigma de desarrollo territorial que se diseñó en otra etapa histórica, desde Buenos Aires y para Buenos Aires; por otro que otorgue valor a las capacidades endógenas, no ya de una ciudad en particular sino de espacios articulados sobre ejes existentes, donde el criterio de “proximidad” toma relevancia. Una perspectiva posible para consolidar estos ejes transversales puede encontrarse en el concepto de cooperación territorial que destaca Nunes (Giebeler, 2017), utilizado en el estudio pos doctoral en curso, donde los actores – particularmente empresariales - actúan en beneficio de un proyecto territorial de mayor alcance.

BIBLIOGRAFÍA

- F. Manuel del Agente del Desarrollo Local. (Cambio estructural, desarrollo económico y reforma de la gestión pública) Santiago de Chile, Ediciones Sur, 2000.
- Arocena, J. y Marsiglia, J. La escena territorial del desarrollo. Actores, relatos y política. Buenos Aires; Editorial Taurus, 2017.
- Dallabrida, V. (org.) Governança territorial e desenvolvimento. Descentralização político-administrativa, estrutura subnacionais de gestão do desenvolvimento e capacidades estatais. Río de Janeiro, Editorial Garamnod, 2011.
- Griebeler, M. y Riedel, M. (orgs.) Dicionario de Desenvolvi-

mento Regional e Temas Correlatos. Porto Alegre: Conceito, 2017)

- INDEC. Censo Nacional de Población y Vivienda 1991. Disponible en: <http://www.censo1991.indec.gov.ar>
- INDEC. Censo Nacional de Población y Vivienda 2010. Disponible en: <http://www.censo2010.indec.gov.ar>
- INDEC. Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. Disponible en: <http://www.censo2022.indec.gov.ar>
- Paladino, M. (editor), La responsabilidad de la empresa en la sociedad. Construyendo la sociedad desde la tarea directiva. Buenos Aires; Emecé Editores, 2007.
- Piketty, T. La economía de las desigualdades. Como implementar una redistribución justa y eficaz de la riqueza. 1º Ed. Buenos Aires, Editorial Siglo XXI, 2015.
- Schultz, T. W., (1961). Investment in Human Capital. En American Economic Review, vol. 51, (traducción en Tecnos, 1972.)
- Stiglitz, J. El precio de la desigualdad. Buenos Aires; Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara. 2012.