# GEOGRAFÍA DE LAS REDES:
# IMPACTO EN LA RECONFIGURACIÓN ESCALAR DEL TERRITORIO LATINOAMERICANO

# GEOGRAPHY OF THE NETWORKS:
# THE IMPACT IN THE SCALAR RECONFIGURATION OF THE LATIN AMERICAN LAND.

**Dra. María Elina Gudiño**[1]

El desafío es descubrir a través de la arquitectura de las redes, las relaciones y flujos que definen el grado de articulación, integración y/o marginación entre espacios que forman parte de la estrategia de integración económica mundial. En el caso de América Latina los nuevos proyectos de infraestructura de transporte provocan transformaciones territoriales significativas que refuerzan los desequilibrios y aumentan la falta de cohesión interna. Para comprobar este supuesto se trabaja a escala mundial con ranking de países, flujos comerciales, financieros y de comunicación para identificar las nuevas configuraciones y redes. El propósito es establecer la relación entre dichas redes y los grandes proyectos viales que surgen en América Latina a fines del siglo XX. A una escala de mayor detalle se elige a Argentina para aplicar el análisis de conectividad de la red vial de acuerdo a la distribución de centros poblados y actividades de servicios asociados al transporte. A escala urbana la atención se centra en Mendoza, metrópolis del oeste argentino, en donde se han producidos cambios en su morfología y usos del suelo asociados al influjo de la internacionalización de la economía y a la estrategia de integración del mercado mundial. El análisis efectuado permite comprobar que existen graves problemas de conectividad que provocan un aumento del congestionamiento en algunos corredores viales, lo que perjudica el movimiento de carga en el continente y contribuye a acentuar los desequilibrios preexistentes. El impacto de este fenómeno también se manifiesta a nivel metropolitano provocando fuertes alteraciones en el mercado inmobiliario. Los resultados alcanzados dejan traslucir la importancia de considerar de la geografía de las redes para poder desentrañar la complejidad que encierran los procesos implícitos en las relaciones virtuales o reales a diferentes escalas geográficas.

[1] María Elina Gudiño, Dra. en Geografía, Especialista en Planificación regional y Políticas Públicas, Investigadora del CONICET y la UNCuyo, Titular Efectiva de la Cátedra Geografía Económica, Dpto Geografía, Directora del Instituto de Cartografía, investigación y Formación para el Ordenamiento Territorial (CIFOT) y de la Maestría en Ordenamiento del Territorio con orientación en Planificación Estratégica, Facultad de Filosofía yLetras de la Universidad Nacional de Cuyo. Dirección: Pje Froebel 4114, Villanueva, Guaymallén, CP.5521, Mendoza, Argentina, Tel. 0054-261-4210226, Correo electrónico: gudino@logos.uncu.edu.ar/ marilyngudino @yahoo.com.ar.

The challenge is to discover through the architecture of networks, relationships and flows that define the degree of coordination, integration and / or exclusion from spaces that are part of the strategy of global economic integration. In the case of Latin America the new transport infrastructure projects cause significant territorial changes that reinforce the imbalances and increase the lack of internal cohesion. To verify this assumption we work with global ranking of countries, trade, financial and communication flows to identify the new configurations and networks. The purpose is to establish the relationship between the networks and major road projects that emerge in Latin America in the late twentieth century. On a scale of detail is chosen Argentina to implement the analysis of connectivity of the road network according to the distribution of towns, and service activities associated with transportation. At the urban scale focus is in Mendoza, Argentina western metropolis, where there have been changes in their morphology and land uses associated with the influence of globalization of economy and strategy of global market integration. The analysis shows that there are serious connectivity problems that cause an increase in some congested corridors, which hinders the movement of freight on the continent and helps to accentuate the existing imbalances. The impact of this phenomenon is also manifested at the metropolitan level, causing severe disruptions in the housing market. The results leave forward**,** the importance of considering the geography of the networks in order to unravel the complexity inherent in the processes involved in real or virtual relationships at different geographic scales.

## Introducción

Independientemente de la ideología con que se aborde el fenómeno de la Globalización es innegable que, si bien es impuesto en términos económicos, contempla un conjunto de procesos que dan como resultado un nuevo mapa mundial, discontinuo, fragmentado y con mayores desigualdades.

El aumento de la competitividad garantiza la supervivencia en el nuevo escenario, exigencia que demanda una mayor acumulación de capital para garantizar el crecimiento económico. La lógica del modelo lleva a concentrar las inversiones en las grandes metrópolis, en ciudades bien conectadas, puertos o nodos que concentran funciones superiores de dirección, producción y gestión en todo el planeta, que conectan segmentos de sus propios países a redes globales, mientras que se desconectan con el interior de las poblaciones locales.

Este nuevo modelo de "modernización globalizadora" se sustenta en la tecnología, el conocimiento y los sistemas de transporte y comunicaciones. Grandes infraestructuras viales, trenes de alta velocidad, super-puertos, grandes aeropuertos, polígonos de actividades logísticas, crecimiento del parque automotor, telefonía móvil, televisión por cable y satelital, son parte del instrumental económico que permite una gestión centralizada en ciertos lugares, la conformación de corredores comerciales y la expansión de la economía financiera.

Los protagonistas de los procesos de la globalización son las aglomeraciones metropolitanas. Se habla de Ciudades Globales, de Ciudades Mundiales, Ciudades- Red, Metápolis, Islas del Archipiélago Mundial. Son los espacios ganadores o emergentes estratégicos que aparecen concentrados preferentemente en el hemisferio norte, en Europa y Estados Unidos. En la

década de los ’90, diversos autores como Sassen, Knox, Batten, Reich, Ascher, Veltz, Méndez, Friedmann comprueban que la polarización continúa y en algunos lugares se acentúa.

Es decir que la reestructuración del sistema productivo mundial iniciada en los años ´70 trae consigo cambios importantes que se traducen en disparidades y desequilibrios tanto en el plano internacional como a escala interregional y local, acentuando la diferenciación entre áreas dinámicas (tradicionales o emergentes) y en declive.

El factor clave de las desigualdades se asocia a la propia lógica de funcionamiento económico que otorga diferentes oportunidades a los territorios para una producción rentable y competitiva. La dotación de factores productivos, la capacidad diferenciada para atraer a la empresa, la posición respecto a los principales centros y ejes de actividad económica y relaciones de intercambio con el exterior, son algunas de las razones que justifican el desigual comportamiento de las regiones.

En el caso de América Latina estas transformaciones territoriales comienzan a aparecer con la llegada de masiva de inversiones extranjeras en la década de los `90 sobre todo en servicios y comercio internacional, actividades que impactan en determinadas regiones, mientras que otras quedan sumidas en el olvido.

La inversión está dirigida preferentemente al mercado inmobiliario, mientras que el financiamiento proveniente de organismos multinacionales como BID o Banco Mundial se orienta al desarrollo de infraestructura en corredores bioceánicos que permiten la conexión con los mercados mundiales.

La constitución de una "red logística" permite articular la infraestructura económica y de soporte (accesos, autopistas, rutas de circunvalación, aeropuertos, estaciones intermodales, proyectos ferroviarios, etc) al sistema global. Red constituida a partir de nodos o ciudades que receptan nuevas inversiones ante el influjo de la internacionalización de la economía, lo que impacta fuertemente a nivel regional y en la morfología y usos del suelo urbano.

## 1. Redes y flujos

Una red es una estructura que presenta un patrón característico por donde se mueven flujos, es decir, una corriente o circulación de fluidos, personas o cosas que generan secuencias de intercambio e interacción determinadas y permiten conectar nodos o posiciones físicamente inconexas. (Castells, M., 2000)

Este concepto sirve para explicar algunos fenómenos y procesos que produce la globalización debido a que el desarrollo de los medios de comunicación vía satelital, las tecnologías de los ordenadores, internet y los avance de los medios de transporte constituyen el soporte a través del cual circulan flujos generados a partir de la interrelación de los nodos entre sí.

Manuel Castells en la década de los ´90 plantea la aparición de esta nueva lógica espacial al que llama *espacio de los flujos*, que se opone a la organización espacial arraigada en la historia de la experiencia común, el *espacio de los lugares*.

Se comienza a hablar de espacio-red y sociedad-red, pero aunque existe conciencia de la conformación de un espacio-red, muy pocas investigaciones encaran su estudio desde una vertiente material o formal. Sin embargo la arquitectura o topología de una red es el permite

analizar la disposición física y la configuración de las conexiones que son definidas por reglas no siempre visibles o explícitas de quienes crean estas redes y que son necesario desentrañar para poder interpretar lo que está pasando.

Este enfoque se remonta a la década de los ’60 y aparece en el contexto de la Geografía neopositivista con autores tan conocidos como Haggett, Chorley o Berry. Se sustenta en la teoría de los grafos, estudio morfométrico de tipo explicativo que permite conocer aspectos de la estructura de una red e identificar problemas que surge a partir de las interrelaciones que la definen.

Las redes materiales o técnicas son las infraestructuras de transporte, las líneas de comunicación, las plataformas o centros logísticos que forman mallas vinculando ejes o nodos, las que debido al desarrollo tecnológico alcanzado alteran la relación espacio-tiempo y generan efectos estructurantes o desestructurantes en el territorio.

La liberación de las fuerzas del mercado y la conformación de redes globales de comunicación e información que permiten la toma de decisiones en tiempo real a escala mundial, son las permiten el incremento exponencial de los intercambios de todo tipo en el mundo entero a través de:

- Flujos de bienes y servicios en el comercio internacional.
- Flujos de inversiones incentivados por Inversiones Directas Extranjeras (IDE) que buscan ganar mercados locales y potenciales.
- Flujos de capitales, sustentados en las operaciones financieras.
- Flujos de personas que migran en busca de trabajo debido al desarrollo de las redes globales de comunicación y transporte.

El desafío es descubrir a través de la arquitectura de las redes las relaciones o flujos que definen el grado de articulación, integración y/o marginación entre espacios que forman parte de la estrategia de integración económica mundial, como también los efectos que ocasiona en aquellos que no participan en este proceso.

En definitiva lo que se busca es comprender las *transformaciones territoriales producidas por la globalización a partir del análisis del espacio-red*. Tal como menciona Veltz “la geografía ya no es el resultado de procesos económicos y sociales sino un componente activo y crucial en la dinámica mundial. (Veltz, 1999): p.17)

La investigación pretende no quedar en el dónde sino avanzar hacia la interpretación de las nuevas configuraciones que surgen a partir del marco de referencia que define la lógica productiva y espacial del sistema capitalista actual.

## 2. Qué sucede en el mundo

La reestructuración productiva, producto de la innovación tecnológica, genera una reconfiguración del espacio de producción mundial según la selección de lugares y formas de difusión, proceso que al estar sujeto a las leyes del mercado profundiza los desequilibrios y las disparidades entre los que participan en este proceso y los que quedan marginados o excluidos.

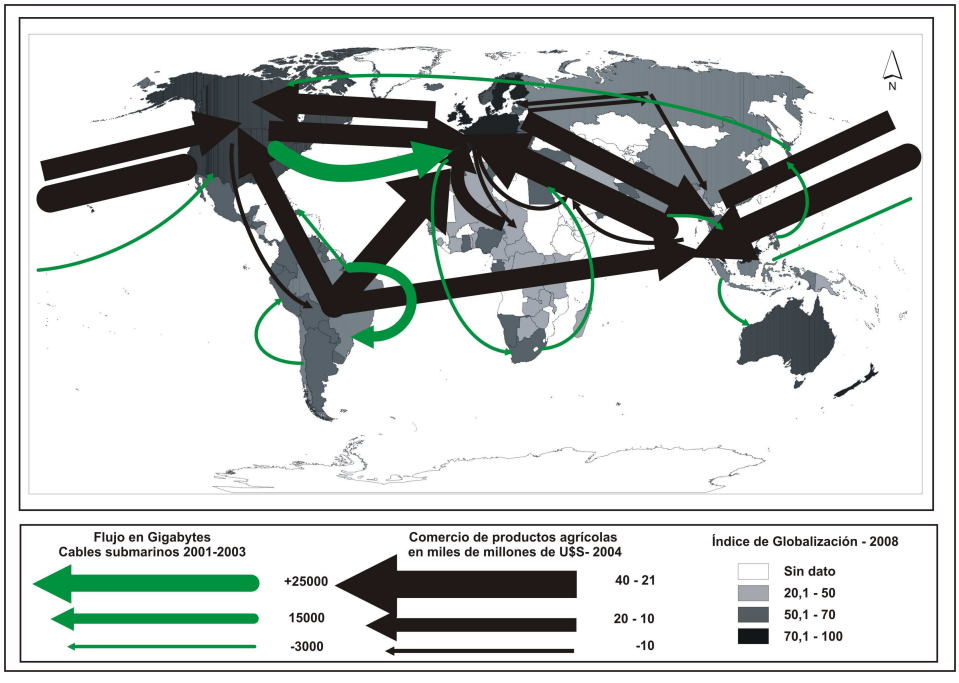
Mucho se ha escrito a cerca del comportamiento de las empresas que se agrupan en forma espontánea y dan lugar a nuevas configuraciones territoriales como: complejos industriales de

alta tecnología, distritos industriales, centros financieros y de servicios (grandes metrópolis, ciudades globales, Frankfurt, Londres, Paris, Tokio, Nueva York), como también sobre la aparición de áreas planificadas que tratan de atraer a la empresa como las tecnópolis o tecnopolos (Silicon Valley, Route 128, Cambridge Scientific Park, Seattle, Toulouse), parques tecnológicos científicos, centros incubadores de empresas.

Sin embargo la bibliografía internacional es menos abundante en cuanto a los efectos que se producen a otras escalas, interdependientes entre sí, pero diferentes en cuanto a las relaciones que se definen.
Dada la complejidad que reviste el tema, para identificar las nuevas configuraciones y flujos a escala mundo se decide trabajar con el índice de globalización elaborado por Axel Dreher en el año 2006, el que distingue la globalización económica, de la social y política. A partir de una serie de indicadores establece un ranking de países según su inserción global. Conforme a su lectura es posible concluir lo siguiente: (Fig. 1)

- En los primeros puestos, con un índice que va de 70 a 100, se ubican los países de América del Norte, Europa, Singapur y Australia, mientras que en los últimos aparecen África y Oriente Medio.
- La desagregación del indicador permite observar que estas posiciones varían, conforme al tipo de globalización que se considere. Por ejemplo en el caso de América Latina y el sudeste asiático, los países analizados se mantienen en valores medios, excepto Chile cuyo índice de globalización económica alcanza a 85,13 puntos y Singapur el 95,90, Brasil, Argentina y China alcanzan los 80 puntos en el índice de globalización política y Brasil detenta menos de 30 puntos en cuanto a globalización social. No ocurre lo mismo en el caso de países como Reino Unido, Estados Unidos o Francia que registran un índice mayor en globalización política y social que en globalización económica.

Fig.1. Nuevas configuraciones y flujos



Fuente: Gudiño, M.E., 2008 a partir de datos sobre índice de globalización (A.Dreher, 2008), www.geog.ucl.ac.uk, www.kmiresearch.com.et, OMC 2004, www.telegeography.com, Financial Times, FT500 2005, http//news.ft.com)

Es decir que la globalización política para los países considerados *más globalizados* es más significativa que la globalización económica mientras que en países como Singapur o Chile, la globalización económica es superior.

Para comprender estas posiciones es necesario aclarar que la globalización política es ponderada según la cantidad de embajadas que poseen los países en el mundo y la participación que tienen como miembros de organizaciones internacionales, ámbitos donde se discuten estrategias que inciden a nivel mundial, mientras que el índice de globalización económica corresponde a los flujos reales de mercaderías y el mínimo de restricciones existentes para que dichos flujos circulen. Un tercer tipo de globalización que incorpora este autor es la globalización social medida por las posibilidades de contacto personal a través de los medios de comunicación, los flujos de información y la proximidad cultural, aspectos claves que inciden en las posibilidades de integración al mundo.

El ranking de países permite identificar la configuración de regiones a escala mundial. Su interacción define la conformación de redes a través de las cuales circulan flujos. En este caso se consideran los flujos comerciales y el de productos agrícolas (año 2004) por ser en el que participan más activamente países menos globalizados, el tráfico de pasajeros aéreos (año 2002), la distribución de las telecomunicaciones (año 2001), la sede de empresas multinacionales que más facturan (año 2005) y las principales plazas financieras (capitales invertidos). El análisis de las redes que describen permite llegar a las siguientes conclusiones:

- El comercio inter e intraregional es mayor en el caso de Europa y Asia. Son además significativas las importaciones del Sudeste asiático en América del Norte. Forman parte de esta red América Latina, África, Oriente Medio y la Comunidad de Estados Independientes (CEI) sin embargo su participación en el comercio intra e interregional no es relevante, excepto en el caso de CEI que mantiene un intercambio intenso con Europa. La participación de América Latina es significativa en el comercio de productos agrícolas, sobre todo por las exportaciones a Europa, Asia y América del Norte, mientras que el grueso del comercio de este tipo de productos se ubica entre Europa, Asia y América del Norte. (Fig.1)
- En cuanto a las telecomunicaciones hay una amplia coincidencia entre la cantidad de abonados telefónicos y los flujos que describe la instalación de fibra óptica instalada o en proyecto entre América del Norte y Europa, no así con el resto del mundo. En el caso de América Latina, a pesar de tener menos abonados, los flujos de telecomunicaciones son más importantes que hacia el Sudeste asiático a pesar que Japón, Hong Kong y Singapur son los que poseen mayor cantidad de abonados. (Fig.1)
- La IDE pasa a ser el primer agente de la globalización pero si bien las empresas multinacionales se expanden en el mundo, la mayor facturación de mercaderías la registran las empresas ubicadas en EEUU, la que supera nueve veces a Francia y Japón y mucho más al resto de los países europeos y del sudeste asiático. Es de destacar la presencia de empresas multinacionales en Oriente Medio y Brasil, aunque su participación es ínfima.
- Las mayores inversiones financieras sin lugar a dudas están en las bolsas de Nueva York y TSX Group, Londres, Euronext, Tokio y Osaka, sin embargo una gran cantidad de bolsas dispersas por el mundo le siguen en importancia, preferentemente en Hong Kong, Korea Exchange, Australia, Sudáfrica y San Pablo.
- El circuito financiero se maneja desde los países cuyo índice de globalización más representativo es el político, pero no desde todos ellos, por ejemplo Singapur que tiene el

más alto índice de globalización económica no posee una plaza financiera al nivel de las de EEUU, Londres o Japón.
- Las comunicaciones son más fluidas entre Europa, América del Norte y América Latina que con el Sudeste asiático, no así en cuanto al movimiento de pasajeros que se resuelve entre aeropuertos de EEUU, Europa y Sudeste asiático.
- Los grandes valores agregados de comercio se resuelven en los vértices del triángulo: Europa, América del Norte y Asia, pero solo EEUU posee la mayor cantidad de facturación de las firmas multinacionales.

Es decir que la mundialización económica, los bloques macrorregionales y los organismos supranacionales dibujan un nuevo escenario de relación entre la economía y el territorio que deja su impronta en la organización espacial. La participación y el rol a cumplir por cada nodo lo marcan los flujos que describen, los que señalan un gran desequilibrio que se traduce en fuertes disparidades.

La nueva lógica empresarial demanda comunicaciones, infraestructura, calidad y variedad en los servicios y busca los espacios más adecuados a sus fines, pero no todos los espacios participan de igual manera y no todos los que lo hacen cumplen las mismas funciones, algunos son los que ejercen funciones de mando, definen políticas comerciales y manejan el circuito financiero, mientras otros son simples proveedores de comodities o receptan IDE en busca de mercados de consumo atrayentes por el nivel de vida de la población.

Es decir que si bien las nuevas configuraciones dibujan un nuevo mapa mundial, el cambio es aparente porque las relaciones son las mismas que en el pasado, lo que varía es la forma de interdependencia, deja de ser unipolar y se transforma en tripular, lo que acentúa los procesos de concentración-disparidades-marginación.

## 3. América Latina y los proyectos de infraestructura

América Latina no escapa a los efectos de la reconfiguración mundial, si bien, estos procesos se dan de forma muy particular. Su rol no es central, al contrario es muy poco significativo. Sin embargo se constituyen zonas francas, se realizan inversiones en regiones fronterizas, instituciones financieras multinacionales ayudan a generar infraestructuras que facilitan la conexión a las redes anteriormente descriptas, se produce una mayor capitalización bursátil del mercado interior sobre todo en San Pablo, Chile y Argentina, se planifican grandes proyectos de infraestructura, transporte y energía que vinculan regiones metropolitanas que pugnan por ganar hegemonía regional.

De acuerdo a la clasificación de ciudades globales realizada por la red de estudios de la globalización, GaWC (*Globalization and World Cities Study Group and Network),* en América Latina, solo se identifican cinco ciudades globales: Ciudad de México, Sao Paulo, Buenos Aires, Caracas y Santiago; las dos primeras son incorporadas en el grupo de ciudades *beta*, mientras que las tres restantes son clasificadas como ciudades gamma, (Taylor & Walker, 2001).

Los estudios sobre los procesos de globalización en las mencionadas ciudades “tienden en coincidir en que los efectos urbanos y territoriales más significativos ha sido la recuperación de la importancia de estas grandes ciudades y de su crecimiento, y el consecuente desencadenamiento de nuevas modalidades de expansión metropolitana, donde la suburbanización, la policentralización, la polarización social, la segregación residencial, la

fragmentación de la estructura urbana, etc…." (De Mattos, 2002; Janoska, M, 2002; Hiernaux-Nicolas,D 1999, Cicolella, 1999)

Los cambios más significativos de las dos últimas décadas del siglo XX se asocian a la transformación de la morfología urbana en estas ciudades. Pero a medida que pasa el tiempo, los procesos de reestructuración y de modernización productiva comienzan a demandar la aceleración de proyectos de infraestructura, transporte y energía de gran magnitud como soporte básico para intensificar los flujos vinculados a la comercialización y ciudades intermedias, vinculadas a esta estrategia, se suman a este proceso.

Cabe preguntarse entonces si realmente estos proyectos permiten la integración a la economía mundial o si por el contrario, constituyen un medio de expansión de la IDE que contribuye a acentuar los desequilibrios y disparidades no solo entre nodos o ciudades principales sino entre regiones de un mismo país o entre aquellas que trascienden los limites nacionales.

**El proceso de transnacionalización en América Latina**

Frente al interrogante planteado es necesario recurrir a la historia de América Latina. El proceso de transnacionalización en este continente no es nuevo, se inicia con su descubrimiento. El resultado fue la constitución de dos modelos que prevalecieron hasta la actualidad.

El modelo agroexportador en el que solo determinadas zonas geográficas, actividades y grupos sociales lograron integrarse al mundo al transformarse en productores de materias primas que demandaba el sistema internacional y el modelo tipo enclave en el que el objetivo fue la explotación de recursos naturales sin dejar nada a cambio sino simplemente mayor marginación.

Es en estos antecedentes en donde se encuentran las causas que explican la actual forma de organización del territorio latinoamericano. Mientras algunas zonas concentran infraestructuras, equipamientos, actividades económicas y población, otras se encuentran sumidas en la pobreza y la marginación.

A medida que avanza el siglo XX, y sobre todo a partir de la década de los noventa vuelve a cobrar interés la necesidad de *integrarse* a la economía mundial debido a una serie de hechos producidos a nivel mundial que preparan el advenimiento de una nueva etapa del capitalismo. Comienza nuevamente el ingreso de capitales extranjeros y la carrera desenfrenada de estados y empresarios para no quedar aislados.

"América Latina, la cenicienta de los años '80, emerge a mediados de los '90 como una doncella codiciada por la cual -a diferencia de lo que sucede en el cuento- compiten por lo menos dos príncipes que le prometen matrimonio si se calza el zapato del libre comercio, quienes no simulan su competencia por asegurarse mercados de exportación y zonas de influencia económica. El pretendiente más cercano es EEUU, cuya estrategia se centra en la constitución del ALCA, mercado que incluiría a 800 millones de personas. Mientras que el rival más lejano es Europa, que parece haber redescubierto el Nuevo Mundo. Su acercamiento se apoya en intereses comunes que incluyen acuerdos de cooperación económica más estrechos". (Klaus Bodemer y D. Nolte, 1998)

La primera fuente de IDE sigue siendo EEUU, pero aumentan las inversiones europeas alcanzando una media de 3.500 millones de dólares, lo que equivale al 30% del total de las IDEs en la región. Particularmente se concentra en el MERCOSUR, grupo que absorbe el 56,9% de las IDE de la UE, siendo los mayores receptores de inversiones Argentina y Brasil. En

la primera parte de la década de los noventa el PBI de los países mencionados crece del 1,1% anual al 3,1%, mientras que en el año 2005 alcanza a 2,3% y 9,2% respectivamente.

La ventaja de la IDE es que es menos volátil y está menos expuesta a la especulación de los mercados financieros, sin embargo la turbulencia de los mercados de capitales ha afectado a las economías dependientes, las que son sumamente frágiles. La crisis financiera en los países asiáticos en el año 1997, y en particular desde la devaluación de Rusia en agosto de 1998 han provocado alteraciones en las economías latinoamericanas, sobre todo a aquellas que receptan flujos de capitales transnacionales.

### 3.2 Grandes proyectos viales

La integración de Latinoamérica a la economía internacional provoca cambios en el comercio y los patrones de inversión. Se moviliza un mayor volumen de mercancías y se invierte en la explotación de los abundantes recursos naturales de la región, por lo que la consigna es rediseñar la organización geográfica para facilitar el flujo de bienes.

La conexión Atlántico-Pacífico es cada vez más demandada, a pesar que el movimiento mayor comercial está en el hemisferio norte. El Canal de Panamá al demostrar cierta obsolescencia es refuncionalizado y se buscan nuevos pasos como alternativas en el Cono Sur.

¿Pero a qué responde esta estrategia? Para encontrar respuesta a este interrogante se analizan los flujos de exportaciones e importaciones intra e interregional del MERCOSUR del año 2006, llegándose a comprobar que son más las exportaciones (189.787 millones de dólares) que las importaciones (136.095 millones de dólares) y que el comercio intra-regional es poco significativo tanto en importaciones como de las exportaciones un 18% y un 13% respectivamente. El 41% de las exportaciones se dirigen a Unión Europea y EEUU y un 37% de las importaciones tiene el mismo destino, movimiento que siempre ha operado más por el Atlántico que por el Pacífico.

Es decir que los centros históricos de poder y riqueza siguen dominando en el atlántico por lo que los enormes proyectos de infraestructura hacia el Pacífico se relacionan con la necesidad de establecer una fluida comunicación con otros mercados, principalmente con China, país que le sigue en importancia a EEUU tanto en las exportaciones como en las importaciones.

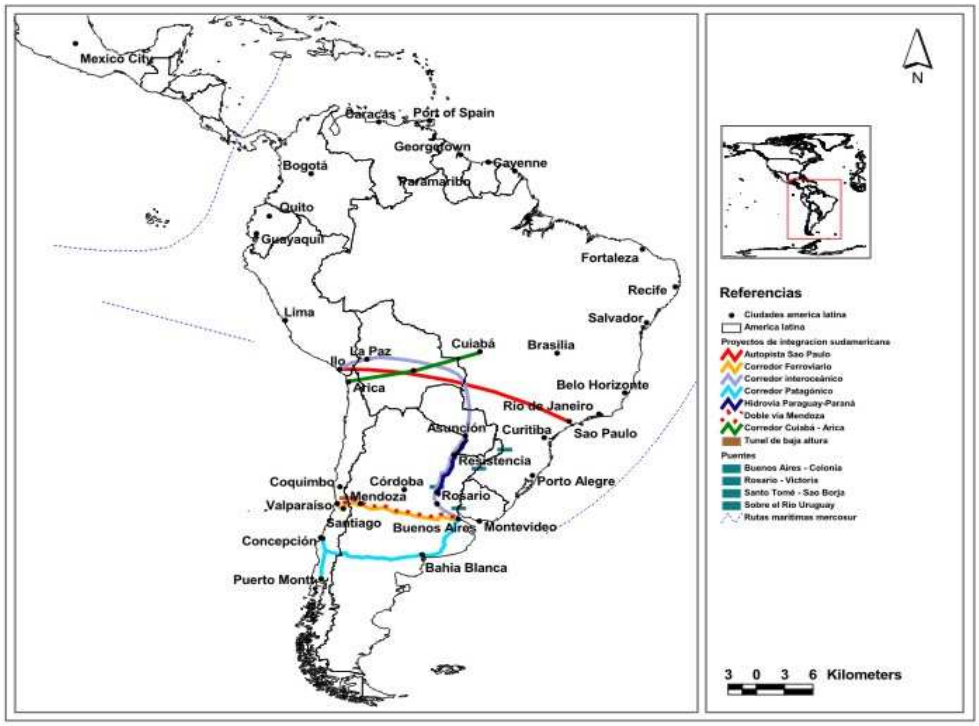
La amplia escala de cambios propuestos se evidencia en la constitución de nuevas rutas comerciales hemisféricas, en los sistemas multi-modales transcontinentales de transporte de bienes de un mercado mundial a otro, frente a la baja densidad de la red de transportes terrestres, y su precariedad, lo que plantea la necesidad de modernización y acondicionamiento de puertos, caminos, vías férreas y navegables y aeropuertos.

Una de las activas rutas comerciales multi-modales es sin lugar a dudas la del Corredor Bioceánico que permite el paso de mercaderías desde la bahía de Río de Janeiro, por Sao Paulo en Brasil, una de las pocas ciudades globales en América Latina, y hasta el Río de la Plata. El tramo central del Corredor atraviesa la Argentina, antes de cruzar Los Andes por el Túnel Internacional Juan Pablo II, a la altura de la ciudad de Mendoza por el Paso de la Cumbre a 3880 m de altura, para dirigirse a Santiago de Chile y al puerto de Valparaíso, donde los bienes se embarcan hasta Asia. (Fig.2)

Las grandes corporaciones de capital internacional se muestran interesadas en invertir en el Cono Sur de América, como parte de la estrategia económica y abundan los proyectos

internacionales para abrir ejes de comunicación trans-continentales, sin embargo la inestabilidad de las economías de Latinoamérica impide que las obras de mayor magnitud se concreten.

Fig. 2. Obras proyectadas




Fuente: Laurelli, E. y otros (1998): “El despliegue territorial de la reestructuración Económica y los procesos de integración”, en Globalización y Territorio. Impactos y Perspectivas. Fondo de Cultura Económica, Santiago de Chile.

Los nuevos proyectos viales refuerzan la conectividad entre ciudades latinoamericanas que se encuentran conectadas a las redes de la economía mundial. Este intercambio de flujos incide en el proceso que desdibuja en cierto grado los límites nacionales, adquiriendo cada vez más importancia algunos lugares en detrimento de otros que agudizan su condición de periferia.

Es decir que no todos los territorios son de interés para las IDE y solo se producen transformaciones de magnitud en aquellos que sí lo son, aunque no siempre resultan beneficiosas, sino que por el contrario, muchas veces provocan daños ambientales o aparición de externalidades negativas, como por ejemplo, los montos a pagar en concepto de peajes de las rutas principales que excluye a muchas personas del uso de la infraestructura vial.

### 3.3 El Cono Sur

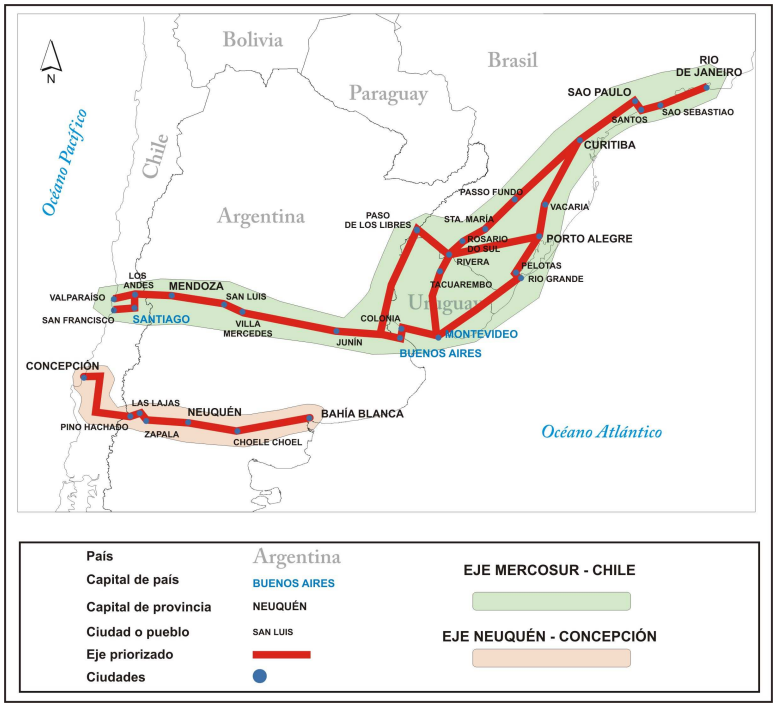
“En el umbral de los años ´90, está en vías de constitución una megalópolis en el sudeste del continente, mientras que el área metropolitana mexicana se une cada vez más a EEUU y los Andes permanecen divididos en cuencas urbanas discontinuas. Nuevas rutas y frentes pioneros reducen los blancos del mapa, pero el control de los Estados se ejerce cada vez menos en una gran zona de fragilidad que abraza al continente, en la que se desarrollan los tráficos y las violencias”. (Lyonnaise des Eaux-Dumez, 1991, citado en Le Monde, agosto 1991)

Metrópolis regionales como Porto Alegre, Montevideo, Rosario, Córdoba, Mendoza, Santiago de Chile, o Valparaíso, pasan a constituir parte de esta gran megalópolis, de la cual San Pablo y Buenos Aires se disputan la hegemonía regional constituyéndose en *ciudades globales* proveedoras de servicios, centros de decisión económica, política, financiera y sitios de operaciones económicas mundiales (Laurelli, E., 1998).

Las ciudades mencionadas conforman un corredor de aproximadamente 100 millones de habitantes y un mercado de casi 220 millones, si se incluyen los países participantes y Chile, el 4% de la población mundial y el 44% de la población latinoamericana. En superficie los países totalizan 12,4 millones de Km2, equivalentes al 60% del territorio latinoamericano.

El Corredor abarca 15 unidades territoriales, involucra 2,4 millones de Km2. Argentina compromete a las provincias de Mendoza, San Juan, San Luis y parcialmente la región pampeana (Buenos Aires, Capital Federal, Córdoba y Santa Fe). En Brasil la región Sur (Paraná, Santa Catarina y Río Grande do Sul) y el Estado de Sao Paulo. Chile con las regiones V, VI y RM representa el 2% del área total del corredor. En el caso de Brasil los territorios participantes totalizan 9,5% de la superficie total, el 61% de la población y más de la mitad de PBI (53%). En Argentina las regiones involucradas abarcan un tercio de su superficie, 62% de su población y más de la mitad de su PBI (52%). Chile en las tres regiones concentra 6,4% de su territorio, el 55% de la población nacional, cerca del 60% del PBI y un tercio de las exportaciones del país. (CIS Asociados Consultores en Transporte Ltda., 1999) (Fig.3)

Fig.3 Corredores bioceánicos del Sur




Fuente: Instituto CIFOT, 2008

La expansión del comercio originada a partir del proceso de integración económica se corresponde con el aumento del volumen transportado. Sin embargo el precario sistema de autopistas, ferrocarriles y puertos marca una limitante importante en la conformación de las nuevas configuraciones territoriales e impactan fuertemente en la dinámica de funcionamiento de los territorios involucrados.

Los intercambios intrarregionales intentan reconfigurar espacialmente el territorio del Cono Sur. En los modelos anteriores las redes se conformaban a partir de la ciudad capital o puerto. La tendencia del *nuevo* modelo integra las redes preexistentes, por lo que se potencian antiguas zonas que respondían al mercado mundial, pero se incorporan nuevos espacios intersticiales conformando corredores que contribuyen a aumentar las diferencias con el resto de los territorios.

## 4. Estudio de caso: Argentina

### 4.1. Argentina en el MERCOSUR

Argentina, el país más austral del mundo ubicado en América del Sur, inicia en la década de los noventa el cambio de su modelo de *desarrollo*, pasando de una economía estatista a una de libre mercado.

Busca integrarse al mundo a través de la constitución de un Mercado Común con los países vecinos, el MERCOSUR, el que pone en marcha un acelerado proceso de integración comercial que todavía no logra consolidarse. La interdependencia de los países de lo componen se acentúa en las regiones más directamente involucradas: las ciudades que concentran la gestión

de las empresas, los puertos para entrada y salida de productos e insumos, las áreas o ciudades que forman parte de las vinculaciones conectivas o de los corredores bioceánicos Atlántico-Pacífico en busca de nuevos mercados hacia oriente.

¿Quienes son los que se benefician? la respuesta surge a partir de la identificación de los lugares que eligen las empresas transnacionales, los que son coincidentes con los nodos de las redes que se están conformando.

### 4.2 El modelo de desarrollo que nace en el siglo XIX y se expande en el siglo XX

La actual trama vial de Argentina tiene su origen en la segunda mitad del siglo XIX, momento en que se plantea la necesidad de integrarse al mercado mundial a través de una sesgada especialización productiva. (Gudiño, M. y Valpreda, C., 2005)

Se valoriza la pampa como productora de carnes y cereales, materias primas exportables en las que se poseen ventajas comparativas en el mercado mundial, para lo cual se construye una infraestructura de soporte.

Se comienza la construcción del ferrocarril y rutas que a partir del puerto extienden sus ramales hacia el interior en busca de materias primas. Se genera una red centrípeta en forma de abanico, que permite conectar la pampa con algunas zonas del interior, dando lugar al crecimiento de algunas economías regionales, entre ellas Cuyo, con Mendoza a la cabeza y el Noroeste con centro en Tucumán. Una productora de vinos comunes y la otra de azúcar, que resultan funcionales a las demandas de un mercado consumidor que crece, Buenos Aires y sus alrededores.

La realidad planteada explica la gran densidad de rutas nacionales pavimentadas en el centro del país formando una especie de triángulo con vértices en Tucumán y Mendoza como puntos extremos que convergen hacia la capital del país, Buenos Aires, puerto principal de salida de la producción.

El diseño de la red vial es producto de un modelo impulsado desde el exterior, donde el puerto cumple un papel preponderante en el fortalecimiento del sistema, concentrando en la pampa húmeda el crecimiento económico y dejando rezagadas y marginadas las otras regiones del país.

El modelo agroexportador da lugar, en la primera mitad del siglo XX, a una etapa de sustitución de importaciones que acentúa el poder del nodo central. Se asiste a la consolidación de un proceso industrial que asentado mayoritariamente en Buenos Aires, abastece de bienes de consumo al mercado local. La producción de insumos primarios permite trascender los estrechos márgenes de la división interregional impuesta por el modelo anterior y de esta manera se integra a nuevas regiones, el noreste primero con cultivos de algodón, lino, yerba mate, tabaco entre otros y luego la Patagonia con el petróleo, carbón, el hierro y el ganado ovino.

El crecimiento de Buenos Aires durante esta etapa alcanza los mayores valores. Industrialización y urbanización es un binomio inseparable que lleva a la concentración de población en Buenos Aires y al crecimiento de ciudades interiores como Comodoro Rivadavia y Neuquén en la Patagonia y Resistencia y Chaco en el Noreste del país.

Esta situación perdura hasta los años ‘70, en donde se da un punto de inflexión. En este período Argentina entra de lleno al proceso de transnacionalización, aumenta la concentración económica, se inicia un proceso de desindustrialización y redistribución progresiva del ingreso lo que provoca el ocaso del mercado interno.

### 4.3 El modelo de desarrollo actual y su proyección al siglo XXI

La estructura del sistema vial que surge con el modelo agroexportador es difícil de modificar. Sin embargo el ingreso de Argentina al neoliberalismo a fines de los ’90 provoca algunas transformaciones que llevan a privilegiar ciertos ejes y zonas y acentúan la falta de cohesión interna.

Ahora bien, ¿es de esperar que éste cambio en el modelo económico produzca una crecimiento más armónico a partir de la reestructuración del sistema vial, favoreciendo la integración N-S y E-O? Parecería que no es así.

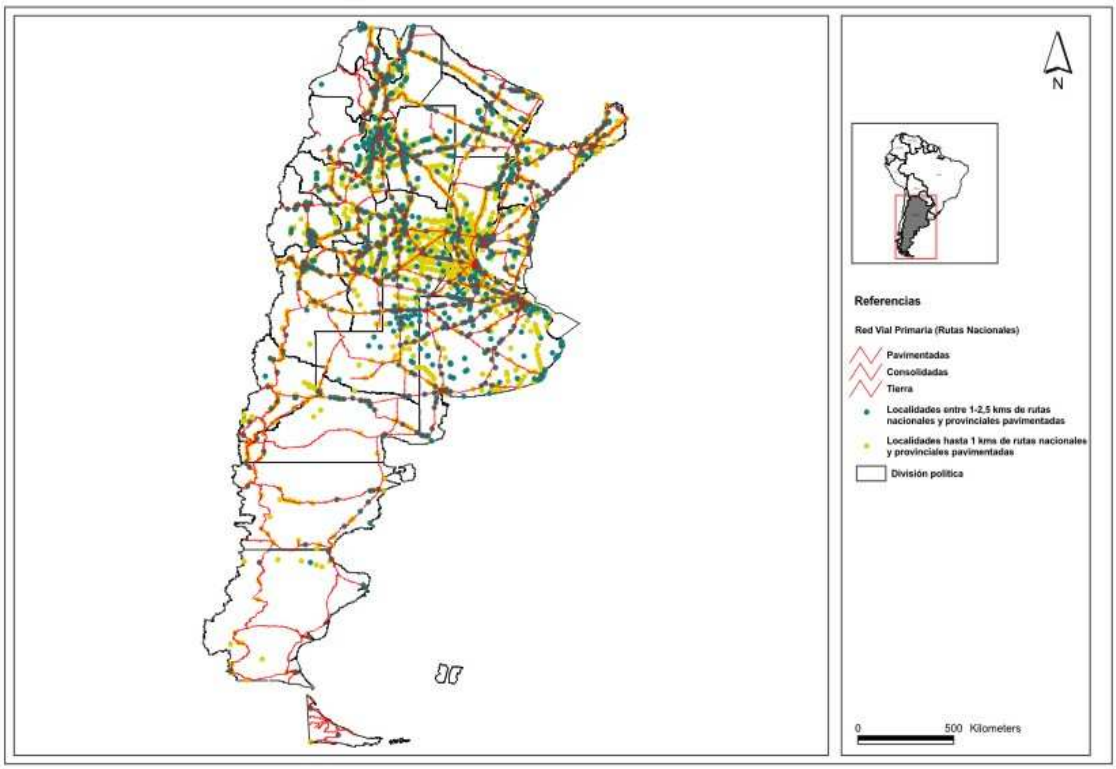
La red vial actual tiene una extensión aproximada de 200.000 kms., de los cuales corresponden a rutas nacionales y provinciales pavimentadas solo 62.600 Kms. Pero no todas participan en la estrategia de integración al mercado mundial. Esto es posible constatarlo a través de algunas acciones implementadas, como por ejemplo, la licitación y traspaso de 15.000 kms. de red vial troncal al sector privado a través de concesiones para ser explotadas mediante el cobro de peajes. Los tramos concesionados se localizan en gran parte en la región pampeana, lo que responde al esquema tradicional pero las nuevas pautas que impone la integración de los mercados nacionales e internacionales intenta consolidar la integración con la región central, la cuyana en el oeste y parte de la mesopotamia. Se trabaja además en la doble vía Buenos Aires-Mendoza y surgen proyectos faraónicos como el del tren bala que uniría Córdoba con Buenos Aires.

Con el propósito de descubrir la articulación, integración y cohesión entre los espacios que conforman el nuevo modelo de organización territorial y entre este y el resto de las regiones argentina, se identifican las rutas conforme a su jerarquía y se las correlaciona con las distribución de centros poblados y con la prestación de ciertos servicios asociados al transporte, entre los cuales se eligen las estaciones de servicio.

Los niveles de información que se tienen en cuenta son entonces los siguientes: (Fig.4)

- Red vial, desagregada por tipo (nacional o provincial) y por características del material del camino (pavimentado, consolidado o de tierra).
- Estaciones de servicio, se detectan 985 entidades, de las cuales, 724 corresponden a estaciones YPF, 190 a Shell y 71 a YPF-ACA.
- Peajes, los que totalizan 72 estaciones.
- Localidades a 1 km. y 2,5 km de ruta nacional y provincial pavimentada, es decir 2322 y 284 centros urbanos respectivamente.

Fig.4. Red vial primaria y localidades aledañas

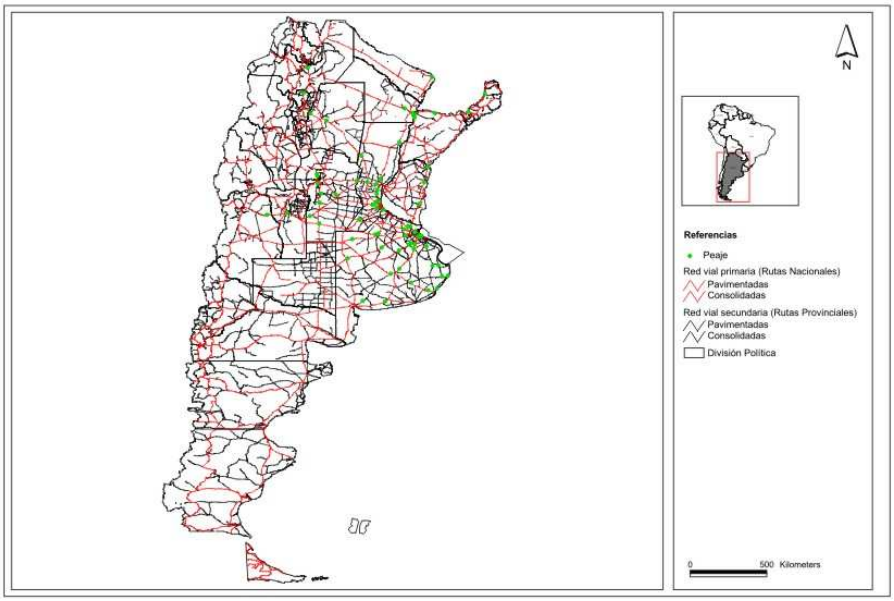



Fuente: Instituto CIFOT, 2008

El análisis de la red permite comprobar que sigue manteniendo el tradicional diseño radial, en forma de abanico. La red primaria, es la que se encuentra en mejores condiciones, aunque todavía la conexión N-S hacia el oeste está interrumpida en varios tramos, no así en sentido O-E y menos en la zona de la Pampa Húmeda.

La red que da cohesión a todo el territorio argentino es la secundaria o provincial porque permite las conexiones con todas las localidades, a pesar de su distribución aleatoria. La red provincial es mucho más densa que la nacional. El inconveniente que posee es que, la mayoría de las rutas son consolidadas o de tierra, situación que produce costos económicos adicionales que muchas empresas no están dispuestas a asumir. En cambio en la región pampeana hay un importante porcentaje de rutas asfaltadas, especialmente Buenos Aires, que presenta prácticamente el 100% de sus rutas provinciales. (Fig.5)

Fig.5. Red vial primaria y secundaria y su relación con los peajes

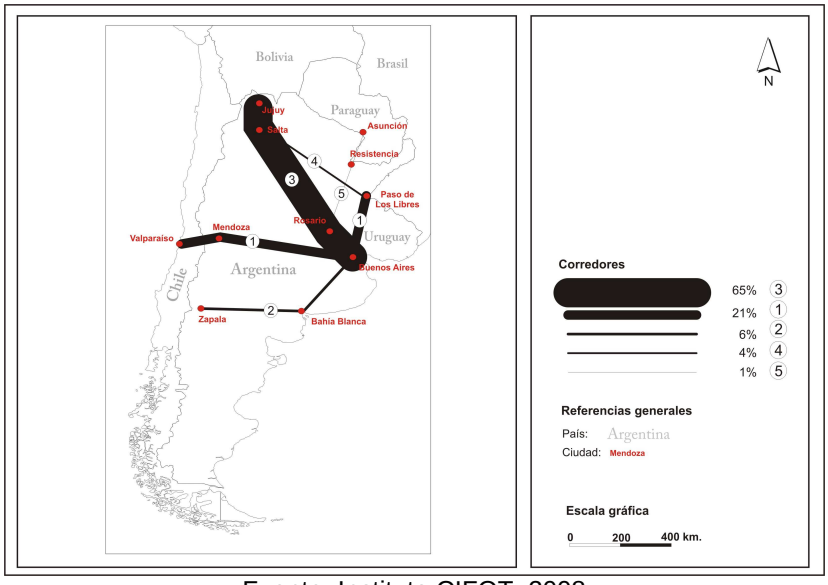



Fuente. Instituto CIFOT, 2008

En el corredor Mendoza-Buenos Aires se ubica la mayor cantidad de peajes y en los últimos años ha aumentado notablemente la instalación de estaciones de servicio con múltiples prestaciones para satisfacer las demandas de los transportistas. La función que cumplían no estaba directamente relacionada con los servicios a los viajeros sino a los habitantes de los centros urbanos. Hoy esta tendencia ha cambiado.

De acuerdo a estudios realizados por FIEL, los ejes por donde se moviliza la mayor cantidad de mercaderías conforman dos corredores, el que une Buenos Aires con el Noroeste por donde sale la mayor producción interna y el corredor bioceánico que une Brasil-Paso de los Libres-Buenos Aires y Mendoza-Valparaíso. Las inversiones en infraestructura y equipamientos para el comercio internacional se concentran en las zonas de influencias de este último, lo que a la vez atrae nuevas inversiones.

Fig. 6 Flujos de mercaderías




Fuente. Instituto CIFOT, 2008

Lo que explica la importancia alcanzada por los corredores mencionados son el destino de las exportaciones, las que en el año 2007 se dirigen a Brasil, Unión Europea y también a China, Chile, EEUU y ASEAN, Cabe destacar que Argentina representa el 29% del comercio del MERCOSUR y el 33% de las importaciones, las que provienen principalmente de Unión Europea, EEUU y China.

La atención se centra luego en el Corredor bioceánico por ser el espacio que se inteta integrar al mercado mundial. En primera instancia se seleccionan 131.740 kms. de la red vial que corresponden a las aristas que unen ciudades o vértices localizados dentro del Corredor San Pablo-Buenos Aires-Santiago de Chile, de los cuales 32.818 Kms. corresponden a rutas nacionales pavimentadas y 29.897 Kms. a rutas provinciales pavimentadas. Es decir que el número de rutas en condiciones de transitabilidad es muy escaso, obstáculo que està impactando fuertemente en el movimiento de flujo que se incrementa permanentemente.

El eje que une Mendoza-Buenos Aires-Paso de Los Libres es una conexión sumamente importante para el movimiento de bienes con Chile y Brasil respectivamente. El tráfico de bienes y personas en general se produce sobre la red troncal, es decir, sobre rutas nacionales pavimentadas y permiten lograr la vinculación y el desarrollo de las regiones de Cuyo y la Mesopotamia. Los vértices de la red son las localidades urbanas, por lo que para analizar su distribución se seleccionan aquellas que se encuentran en un área de influencia de un 1 km de las rutas Se comprueba de esta manera que existe una gran densidad en Capital Federal, Gran Buenos Aires y hacia el NO (Rosario, Córdoba). Su distribución es homogénea, para luego distribuirse en forma menos densa y heterogénea con algunos puntos de concentración que coinciden con algunas capitales provinciales como es el caso de Tucumán, San Juan, Mendoza, etc. Situación diferente es la que presenta la Patagonia y algunos sectores del Norte y N.O. donde se observa un gran vacío vial y de núcleos urbanos.

Es decir que es posible comprobar que se han producido algunos ajustes importantes especialmente en el funcionamiento de la red. La falta de integración y cohesión territorial demostrada a través del diseño de la red se acentúa al priorizar obras que responden al interés de la IDE y el comercio internacional. Dentro de la estrategia se incluyen nuevas zonas como la cuyana y la mesopotámica, sin embargo no se puede hablar de descentralización, al contrario, el proceso de concentración de la región pampeana aumenta y se produce una mayor desarticulación con el resto de las regiones especialmente Patagonia y Noroeste, sin que existan políticas claras que traten de revertir esta situación.

Si bien solo se ha analizado la red vial es importante agregar que la distribución de la red de vuelos aéreos responde la mismo esquema. A Buenos Aires convergen todos los flujos, mientras que una red secundaria poco significativa articula los vuelos entre localidades patagónicas con la central , teniendo como nodo principal Córdoba, hacia donde convergen líneas de la región de Cuyo, el Noroeste y el Noreste del país.

## 5. El caso de Mendoza, Argentina

La estrategia de integración mundial tal como se ha analizado tiene un impacto similar a nivel multiescalar, aunque de diferente magnitud. Al respecto Veltz menciona “los flujos económicos se concentran dentro de una red-archipiélago de grandes polos…y el cambio de escala implica un cambio de naturaleza”. Este autor agrega que en el caso de ciudades medias europeas el dinamismo es impulsado por fuerzas que tienen sus raíces en un tejido social e histórico particular, mientras que otras, vecinas y aparentemente dotadas por la geografía están en declive”. (Veltz, P., 1999: p.10)

En el caso de algunas ciudades latinoamericanas esto no es así sino que los cambios en su morfología y usos del suelo se encuentran asociados al influjo de la internacionalización de la economía y a la estrategia de integración del mercado mundial, a pesar de existir antecedentes históricos y sociales que definen su perfil actual.

Con el propósito de corroborarlo se elige una ciudad intermedia que participa en la estrategia de integración, Mendoza, metrópolis regional del oeste argentino y puerta de salida del Mercosur por el Oeste, a través de la Cordillera de Los Andes. Solo 349 Km la separan de Santiago de Chile, capital nacional de Chile y punto de conexión con el Pacífico, país que se asocia al Mercosur a partir de 1998 y al Nafta desde el 2001. Es decir que su localización le permite tener una posición más favorable hacia los mercados del Pacífico, situación que influye en los costos de transporte de las mercaderías.

Razones geográficas vinculadas a la distancia, conectividad y asociación son las que explican que Mendoza reciba alrededor de U$S 1.500 millones de IDE a fines de la década de los ‘90. La mayor parte de la inversión se dirige al sector servicios e infraestructuras y solo alcanza al 5% en la vitivinicultura, una de sus actividades motrices.

Se convierte de esta manera en un importante centro de atracción para las inversiones de empresas prestadoras de servicios, filiales transnacionales y nacionales relacionadas con el transporte y el comercio internacional. Además es sede de oficinas pertenecientes a empresas mineras y petroleras que realizan exploraciones y explotaciones en provincias argentinas localizadas al norte y sur de Mendoza.

La atracción la ejerce su posición en el Corredor Bioceánico que une San Pablo-Brasil en el Atlántico, con los puertos de Valparaíso-San Antonio-Chile, en el Pacífico, puertos claves dentro de la estrategia de integración Atlántico-Pacífico debido a su ubicación relativa respecto de las zonas productoras y su nivel tecnológico de operación (fundamentalmente para el tránsito de contenedores). Una excepción la constituye Buenos Aires, puerto que presenta dificultades en este momento para el ingreso y operación de cargas, por lo que se están estudiando otras alternativas como la que une el puerto de Quequén o Bahía Blanca, puertos de aguas profundas ubicados más al sur que uniría el sur de la Pampa con el puerto de Concepción, Chile a través del paso de Pino Hachado, tal como es posible observarlo en la figura 3. Es importante mencionar que la importancia de los puertos actualmente no se define por su capacidad en volumen de carga sino por su ubicación relativa respecto de las zonas productoras y el nivel tecnológico de operación. A estos puertos se los llama pivot (o puertos hub) y encarnan un verdadero cuello de botella o verdaderas bisagras para la integración de la economía mundial influyendo notablemente en la configuración espacial del continente.

El tramo del Corredor que une Mendoza, Argentina con Santiago de Chile y Valparaíso se lo conoce como Corredor Andino y la conforma la ruta nacional Nº7 y las Nº 60 y 68 en Chile. Se constituye en uno de los corredores priorizados por el MERCOSUR o dentro de los ámbitos binacionales de las regiones centrales de Argentina y Chile por ser el camino más corto entre los principales centros productores y consumidores del Cono Sur. Tiene 200 Km de alta montaña hasta el límite con Chile y 60 Km del lado chileno.

Una serie de factores históricos, geográficos, económicos y políticos fundamentan su utilización a pesar que el traspaso del Macizo Andino a esta latitud se ve dificultado por las características climatológicas invernales al estar localizado a 3800 mts snm. Sin embargo es el paso más utilizado desde el pasado y el aumento en las transacciones comerciales del MERCOSUR y Chile están exigiendo una rápida refuncionalización de toda la infraestructura para agilizar los flujos de transporte de carga y pasajeros. Con esta finalidad ambos países han priorizado la realización de las siguientes obras:

- ruta internacional (Ruta Nacional Nº7, Argentina y Ruta Nº60, Chile) para minimizar las demoras cuando el tránsito debe ser interrumpido en invierno por los temporales de alta montaña,
- reactivación del ferrocarril trasandino para conectar los sistemas ferroviarios del atlántico con el Pacífico,
- reactivación del antiguo túnel ferroviario construido en 1911 e inhabilitado en 1978, para el transporte de carga peligrosa.

Esta realidad explica las transformaciones producidas en la década de los ’90 en Mendoza y Santiago de Chile, las que son objeto de una investigación que se realiza en forma conjunta con la Pontificia Universidad Católica de Chile, en la que se llega a las siguientes conclusiones: (Gudiño, M ., Reyes, S y otros, 2005)

- Las condiciones del sitio de ambas ciudades son similares, pero el proceso por el que transitan y las funciones que cumplen son diferentes.

- Santiago es metrópolis nacional con algunas funciones globales, dentro de la jerarquía establecida por Taylor y Walker (2001) una ciudad “Gamma” debido a las funciones de comando y control que ejerce en su economía nacional.

- Mendoza es una metrópolis regional en donde la inversión se orienta hacia la vitivinicultura, comercio y servicios vinculados al comercio internacional al estar localizada en una posición estratégica, muy cerca de Santiago y los puertos chilenos. Si bien no es una metrópoli regional, manifiesta transformaciones significativas en sus territorios debido a las inversiones extranjeras.

- Los impactos de las decisiones económicas externas varían en una ciudad y otra al tratarse de territorios urbanos de diferentes tamaños y funciones. Son mayores las disparidades y tensiones en una ciudad global como Santiago que en una ciudad intermedia como Mendoza, en donde este proceso comienza a aparecer.

- La lógica de comportamiento del capital en Santiago es la misma a la de Mendoza, lo que varía es la magnitud de ambas ciudades con respecto a la cantidad y el tipo de inversiones que se realizan. En ambos casos aparecen: nuevas inversiones inmobiliarias y en telecomunicaciones, megaproyectos, hipermercados y centros comerciales que se ubican en la periferia.

- Los patrones de distribución de las actividades de servicio, como también los del uso residencial e infraestructuras, señala una mayor diferenciación y fragmentación en Santiago, mientras que en Mendoza, recién se comienza a insinuar.

Mendoza es una metrópoli ubicada en zona de frontera por lo que cuenta con delegaciones de instituciones nacionales como Aduana Argentina, Migraciones u otras encargadas del control fitosanitario. Pero es recién a partir de los ´90 cuando se incrementa su actividad debido al flujo de cargas y personas. La Bolsa de Comercio nace en 1942 y es la que promueve el proyecto para la carretera Mendoza-Valparaíso, el Túnel Internacional, la Corporación de promoción Trasandina e integra la Cámara de Comercio Cuyo-Chile. Hoy cuenta con 4 zonas primarias aduaneras, pero el proyecto de creación de la zona aduanera data de 1969 y se inaugura en 1986 coincidente con la instauración de la democracia en Argentina. El comercio internacional comienza a crecer recién a mediados de la década de los ´90 y es a partir de esta época en que se constituyen zonas francas, una estación multimodal, donde se proyecta la construcción la estación terminal del Tren Trasandino que está en vías de licitación.

Es decir que a medida que el movimiento de cargas es mayor, surgen nuevas demandas que llevan a generar la logística necesaria para la realización de operaciones comerciales a escala internacional y las mismas sirven de atracción de nuevas inversiones. Llegan de esta manera a la provincia nuevas empresas vinculadas directamente a transacciones comerciales, empresas transportistas, operadores de comercio, etc. e indirectamente se activan otras dedicadas a actividades complementarias. El desarrollo de estas actividades provoca transformaciones significativas en el territorio debido a que demandan de grandes superficies y atrae a empresas interesadas en exportar sus productos y en importar bienes intermedios, empresas que se encargan de la logística del transporte.

El cambio de escenario producido no es casual y las transformaciones producidas comienzan a ser significativas alterando la dinámica de su estructura urbana.

**Conclusión**

El análisis de la geografía de las redes ha permitido comprobar a escala mundial una gran disparidad entre los nodos que conforman la red. El triángulo Unión Europa, América del Norte y Sudeste asiático son los que interactúan más estrechamente, tal como lo señalan los flujos

que circulan entre ellos, mientras que el resto de los nodos cumplen un papel secundario de proveedores de ciertos productos o como mercados atractivos para la venta de ciertos productos.
En algunos casos se tratan de lugares donde los índices de globalización económica son muy significativos mientras que aquellos países que si bien poseen los índices de globalización más altos son los que lideran la red, tal como ha sido posible comprobarlo a través de la medición de indicadores relacionados a su participación en organismos multinacionales donde se deciden las normas que regulan la llamada integración comercial.

Surgen nuevas configuraciones pero se acentúan los desequilibrios dentro de la red que describen y con el resto de los territorios que no participan en ella.

A escala de América Latina este patrón se repite. Es posible verificar procesos de reconfiguración territorial, pero los nuevos proyectos de infraestructura de transporte refuerzan la falta de cohesión interna. Lo característico es la coexistencia de redes que responden a modelos económicos anteriores que intentan integrar pero que no logran disminuir el fuerte dualismo entre regiones. Esta dislocación espacial es reflejo del dualismo económico que persiste o que avanza en muchos lugares. (Seguí Ponce, J. y Petrus Bey, J., 1991). Los estados nacionales intentan construir una "red logística" que permita articular la infraestructura económica y de soporte (accesos, autopistas, aeropuertos, estaciones intermodales, proyectos ferroviarios, etc) a este sistema global. Sin embargo todavía subsisten graves problemas de conectividad, lo que se traduce en un aumento del congestionamiento en algunos corredores, que llevan a acentuar los desequilibrios preexistentes y perjudican el movimiento de carga en el continente.

A una escala de mayor detalle, el impacto de las redes en la reconfiguración del territorio argentino es posible verificarlo a través del análisis de estructura y dinámica de la red vial. En la *Rca. Argentina* a partir de los ’90 adquiere relevancia la construcción de infraestructuras físicas. Sin embargo la falta de cohesión interna continúa. El modelo implantado en el siglo XIX utiliza como soporte la infraestructura vial y ferroviaria, actualmente se sigue uitilizando la misma infraestructura pero se definen nuevas relaciones. Se pone énfasis en la constitución de corredores internacionales de transporte que permitan vincular el océano Atlántico con el Pacífico. Mientras se potencian las zonas de influencia de los corredores de vinculación Este-Oeste, Corredor bioceánico Buenos Aires-Mendoza y región mesopotámica, se acentúa el aislamiento en el resto del territorio argentino. Este nuevo esquema contribuye a acentuar el proceso de concentración en la región pampeana, a pesar de incluir paulatinamente a la región cuyana y la mesopotamia, mientras que la desarticulación con el resto de las regiones es cada vez mayor.

Como parte de la estrategia de integración algunas ciudades intermedias logran posicionarse. Es el caso por ejemplo de *Mendoza* que comienza a recibir empresas prestadoras de servicios, filiales transnacionales y nacionales relacionadas con el transporte, además de oficinas pertenecientes a empresas mineras y petroleras que trabajan en otras provincias argentinas. El desarrollo de estas actividades provoca transformaciones significativas a nivel metropolitano al demandar grandes superficies para el estacionamiento y movimiento del transporte de carga y la aparición de nuevos usos del suelo que desplazan a otras actividades tradicionales lo que provoca fuertes oscilaciones y desequilibrios en el mercado inmobiliario. El impacto de la reconfiguración de su territorio vuelve a marcar desequilibrios al interior de este aglomerado como así también en las relaciones con el resto de su área de influencia.

Los resultados alcanzados dejan traslucir la gran complejidad que encierran los procesos implícitos en las relaciones virtuales o reales a diferentes escalas *anidadas*, pero a la vez demuestran que la lógica es la misma.

**Bibliografía**


BODEMER, K. y NOLTE, D. (1998); "¿Hacia un nuevo triángulo transatlántico?", Revista Desarrollo y Cooperación (DSE), Francfort/M., Alemania, Nº2/1998, pp.13-14.

CASTELLS, M. (2000); "La ciudad de la nueva economía", conferencia dictada en la Universidad de Barcelona, España. (http//:www.fbg.ub.es).

CICCOLELLA, P. (1999); "Globalización y dualización en la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socio territorial en los años noventa", EURE, Santiago, Chile, vol. 25, Nº 76, pp. 5-28.

CIS Asociados Consultores en Transporte Ltda., (1999); "Diagnóstico Área Interregional de Desarrollo Bioceánico", Santiago, Informe de Avance Nº3, pps: V-41.

DE MATTOS, Carlos (2002) "Transformación de las ciudades latinoamericanas ¿Impactos de la globalización?" *EURE (Santiago)*, dic. 2002, vol. 28, Nº.85, p.5-10.

GUDIÑO DE MUÑOZ, M.E., REYES PAECKE, SONIA Y OTROS (2005); "Estrategias de integración y transformaciones metropolitanas", EDIUNC, Mendoza, Argentina, convenio de cooperación CONICYT, Chile-SECYT, Argentina.

GUDIÑO, M.E. (2006); "Una nueva configuración regional en los Andes Áridos como parte de la estrategia de integración comercial Atlántico-Pacífico", Simposio Hacia El Siglo XXI. Las Nuevas Regiones desde las concepciones europeas y latinoamericanas, 52º Congreso Internacional de Americanistas, Sevilla, España, publicación CD.

GUDIÑO, M.E. y VALPREDA, C. (2005); "La infraestructura vial como parte de una estrategia de ordenamiento territorial y desarrollo local", III Seminario Internacional: "La interdisciplina en el Ordenamiento Territorial". Planificación Estratégica y Medioambiental, Instituto de Cartografía, Investigación y Formación para el Ordenamiento territorial (CIFOT), Mendoza, publicación CD.

HIERNAUX-NICOLAS, D. (1999); "Los frutos amargos de la globalización: expansión y reestructuración metropolitana de la ciudad de México", EURE, Santiago de Chile,1999, vol.25, Nº 76, p.57-78.

JANOSCHKA, M. (2002); "El nuevo modelo de ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización" EURE, Santiago de Chile, vol. 28, Nº.85, p.11-20.

LAURELLI, E. Y OTROS (1998); "El despliegue territorial de la reestructuración económica y los procesos de integración", en Globalización y Territorio. Impactos y Perspectivas, Fondo de Cultura Económica, Santiago de Chile.

TAYLOR P.J., WALKER D.R.F. (2001); "World Cities: A First Multivariate Analysis of their Service Complexes". Urban Studies, Londres, vol.38, Nº 1, pp.23-47.

VELTZ, P. (1999); “Mundialización, ciudades y territorios. La economía de archipiélago”, Editorial Ariel S.A., Barcelona.

Artigo encaminhado para publicação em dezembro de 2008.
Artigo aceito para publicação em janeiro de 2009.

ISSN 1981-9021 - Geo UERJ - Ano 10, v.2, n.18, 2º semestre de 2008. www.geouerj.uerj.br/ojs