



1816-2010-2016
**PLAN
ESTRATÉGICO
TERRITORIAL
BICENTENARIO**

ESTADO DE SITUACIÓN DEL PROCESO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL CONDUCTO POR EL GOBIERNO NACIONAL



1816-2010-2016 Plan Estratégico Territorial Bicentenario/ Anónimo; coordinado por Marta Aguilar. - 1a ed. - Buenos Aires:
Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2010.

102 p. : il. ; 23x23 cm.

ISBN 978-987-23585-7-0

1. Inversión Pública. I.

CDD 332.67

Fecha de catalogación: 02/08/2010

1816-2010-2016

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL BICENTENARIO

DISEÑO

DISEGNBRASS

Lavalle 959 1º piso

C1047AAT - CABA

Tel: (011) 4393-3705

www.disegnobrass.com

db@disegnobrass.com

Fotos páginas 58, 59 y 77 gentileza de Erica Mohs

IMPRESIÓN

ARTES GRÁFICAS SAN CARLOS S.A.

Hipólito Yrigoyen 4043

1208 - CABA

Tel: (011) 4981-6196

El material incluido en esta publicación puede ser reproducido total o parcialmente, ya sea por medios mecánicos o electrónicos, siempre que se citen la fuente y su autor.



1816-2010-2016

**PLAN
ESTRATÉGICO
TERRITORIAL
BICENTENARIO**

ESTADO DE SITUACIÓN DEL PROCESO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL CONDUCTO POR EL GOBIERNO NACIONAL



AUTORIDADES DEL GOBIERNO NACIONAL



PRESIDENTA DE LA NACIÓN
Dra. Cristina Fernández de Kirchner

MINISTRO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS
Arq. Julio Miguel De Vido

SUBSECRETARIO DE COORDINACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN
Lic. Roberto Baratta

SUBSECRETARIO LEGAL Y TÉCNICA
Dr. Rafael Llorens

SUBSECRETARIA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LA INVERSIÓN PÚBLICA
Arq. Graciela Oporto

SECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS
Ing. José Francisco López

SECRETARIO DE ENERGÍA
Ing. Daniel Omar Cameron

SECRETARIO DE TRANSPORTE
Ing. Juan Pablo Schiavi

SECRETARIO DE COMUNICACIONES
Arq. Lisandro Salas

SECRETARIO DE MINERÍA
Ing. Jorge Omar Mayoral



Un país se piensa, se imagina y luego se construye con el esfuerzo de todos los argentinos, cada uno desde su lugar y desde su rol.

Presidenta de la Nación Dra. Cristina Fernández de Kirchner.

En el mes de marzo de 2008, la Presidenta Cristina Fernández de Kirchner presentó el Avance I del Plan Estratégico Territorial - Argentina 2016 (PET), que constituye un eslabón más en la cadena de iniciativas y decisiones tomadas por el Gobierno Nacional en función de la construcción de un proyecto de desarrollo con inclusión social. Dicho Plan supone quebrar la impronta de inequidad que trajo aparejada la aplicación de las recetas del neoliberalismo económico durante casi tres décadas, y que significó la profundización de la brecha entre regiones ricas y pobres de nuestro territorio.

Señalamos que la producción del PET representa un elemento más en la cadena de iniciativas del Gobierno Nacional. Es en ese marco en el cual cobra verdadero sentido, en tanto que gobernar sobre la base de ciertas ideas-fuerza y planificar el futuro fueron acciones simultáneas. Por ello, mientras se llevaban a cabo las medidas necesarias para revertir la situación en que se encontraba el país, el Gobierno Nacional tomó la decisión político-institucional de crear un organismo que tuviera por objeto el posicionamiento del Estado como protagonista en la política de desarrollo del territorio: la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (SSPTIP), creada en el año 2004 con directa dependencia del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pú-

blica y Servicios, y con misiones y funciones que sintetizan la voluntad de retomar la planificación territorial como política de Estado.

El Avance I del PET fue el resultado del proceso de trabajo que comenzó con la creación del citado organismo. El primer paso que se dio en la SSPTIP fue la definición de los principios que regirían la Política Nacional de Planificación y Desarrollo Territorial, y la elaboración del PET -una de sus principales determinaciones- fue la tarea siguiente. Su sello de identidad está contenido en la propia portada de la publicación: *"un proceso de construcción conducido por el Gobierno Nacional mediante la formación de consensos para el despliegue de la inversión pública."* Una frase cuyo contenido condensa conceptos clave, como la necesidad de liderazgo nacional, en función del fortalecimiento del Estado-Nación como garante de equidad, la necesidad de consensuar con los gobiernos de las 24 jurisdicciones federales la visión del territorio al que el país como unidad aspira y la estrategia de inversión pública conducente a su concreción.

Efectivamente, el PET es el producto del trabajo realizado por los equipos técnicos del Gobierno Nacional con la participación de los equipos técnicos delegados por los Gobiernos Provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Sus resultados son de diversa naturaleza.



Mediante el esfuerzo, el sacrificio y el coraje de todo nuestro pueblo empezamos a cambiar valores y reglas para recuperar la cultura del trabajo, de la producción y el crecimiento.

Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Arq. Julio Miguel De Vido.

FIRMA DEL ACTA DE CREACIÓN
DEL CONSEJO FEDERAL DE
PLANIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO
TERRITORIAL. 16 DE DICIEMBRE
DE 2008.

Por una parte, lo que expresa como documento el Avance I y que se sintetiza en el segundo apartado de la presente publicación, referido a la construcción de los Modelos Actuales y Deseados provinciales y nacionales. Y, por otra parte, los efectos de naturaleza intangible, como el fortalecimiento institucional y la construcción del capital social necesario para el desarrollo. Se trata de la puesta en agenda de la planificación territorial a nivel nacional y provincial, que ha supuesto la posibilidad de afianzar lo realizado. Es en este marco que se resumen en el tercer apartado los trabajos asociados al Avance II del PET, actualmente en pleno desarrollo y con perspectivas de ser publicado en marzo de 2011.

Por lo tanto, podemos decir que el PET es una construcción social que dista mucho de la noción de un documento acabado. En este sentido, la publicación presentada en el año 2008 se concibe como un hito en un proceso de planificación recién iniciado, que supondrá permanentes revisiones y ajustes. La configuración espacial del territorio es el resultado de la articulación de los fenómenos económicos, sociales, ambientales e institucionales que gravitan en su producción. Todo cambio en cualquiera de estos componentes retroalimen-

ta modificaciones territoriales sobre las que es necesario reflexionar para intervenir con políticas públicas adecuadas a la visión de futuro a la que el país apueste.

Esta concepción de proceso, diferente a la idea de producto, es la que nos permite reflexionar hoy acerca de la situación en la que nos encontramos respecto del modelo de territorio al que aspiramos como Nación. Como decíamos inicialmente, el Gobierno Nacional puso en marcha desde al año 2003 una serie de políticas públicas que se conjugan en la idea-fuerza de construir un modelo de desarrollo con inclusión social, diversificación productiva e integración regional. El proceso de planificación, llevado a cabo paralelamente, apunta a identificar las medidas que, en materia de inversión pública, en materia jurídico-normativa y en materia de gestión promueven que el territorio se adecue a dicho modelo, consolidando su viabilidad.

Afortunadamente, hoy podemos dar cuenta de acciones de todo orden que nos permiten celebrar el Bicentenario de pie, en el camino de la construcción del país deseado, e invitando a todos los habitantes del suelo argentino a compartirlo.

PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
POLÍTICA DE
ESTADO







Modelo Precolonial

MODELOS DE DESARROLLO TERRITORIAL

Analizar la propia historia e interpretar las causas que explican la configuración del territorio es condición necesaria para poder diseñar e implementar políticas que intervengan en su consolidación o modificación, de acuerdo con el modelo de desarrollo que se quiera promover.

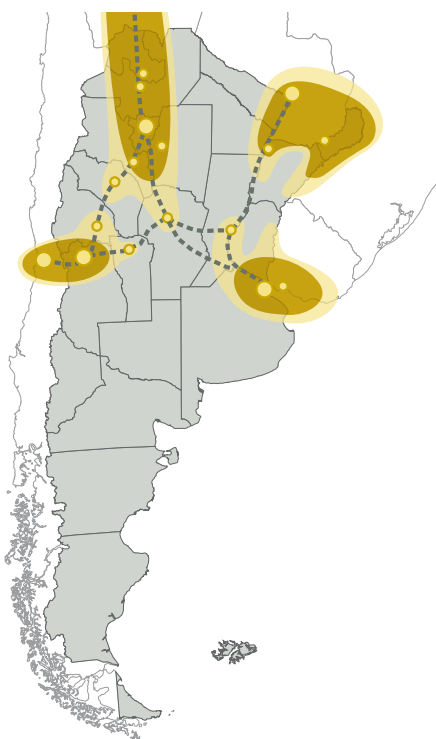
En este sentido, en la primera parte del Avance I del PET, se realiza una breve reseña de los sucesivos modelos de ocupación y desarrollo que determinaron la configuración actual del territorio argentino. Se parte de afirmar que, a excepción de la América precolonial, los sucesivos modelos dependieron fuertemente de la economía internacional, tanto en su organización política y espacial como en su valorización social de los recursos naturales.

La **América precolonial** estaba habitada por culturas autóctonas sin vinculación con el resto del mundo, y con desiguales niveles de desarrollo. En el Cono Sur, entre los siglos XII y XV, el imperio Inca alcanzó un alto grado de evolución y se expandió en la zona montañosa del continente con centro en el actual Perú, incluyendo el Noroeste argentino. En nuestro territorio, en el siglo XV, previamente a la conquista incaica, habitaban una serie de pueblos influenciados por las culturas del Altiplano que

registraron un alto desarrollo de sus sistemas de producción agrícolas, de alfarería y metalurgia, que tuvieron con su apogeo entre los siglos VII y X de nuestra era. Otros pueblos originarios, con diferente nivel de desarrollo, estaban situados en el Nordeste argentino y en el territorio paraguayo, además de los grupos nómades que habitaban la llanura pampeana y la Patagonia.

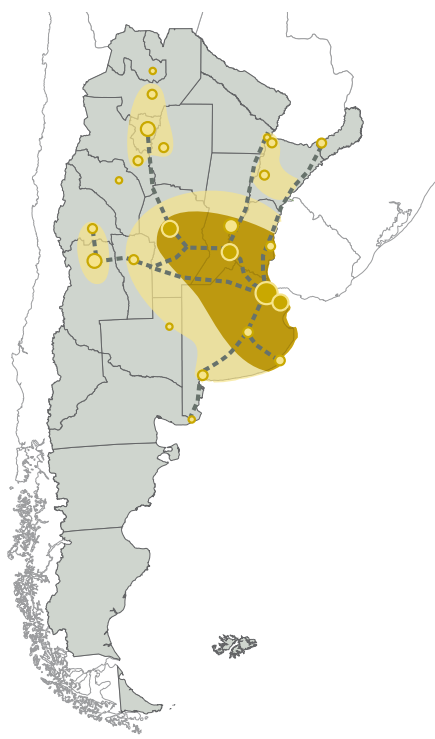
Durante el **período colonial**, el territorio exhibió un modelo de organización con centro en el actual Noroeste argentino, con un desarrollo relativo en Cuyo y fuerte en el Nordeste. Basada en la valoración extractiva de los recursos del territorio por parte de la metrópolis, su economía era tributaria de esta última y su estructura socio-productiva estuvo estrechamente ligada al comercio con el Alto Perú. En los tiempos previos a la Revolución de Mayo comenzó a sentirse una fuerte tensión entre dos propuestas que intentaban reemplazar al Modelo Colonial: el proyecto continental industrialista -se había producido un interesante proceso de industrialización a partir de materias primas locales que generaban ocupación en los principales centros del interior-, y el proyecto de la ciudad-puerto agraria.

El proceso librecambista impuesto desde 1853 devino en la configuración del segundo



- Regiones dinámicas
- - - Ejes de articulación
- Nodos urbanos

Modelo Colonial

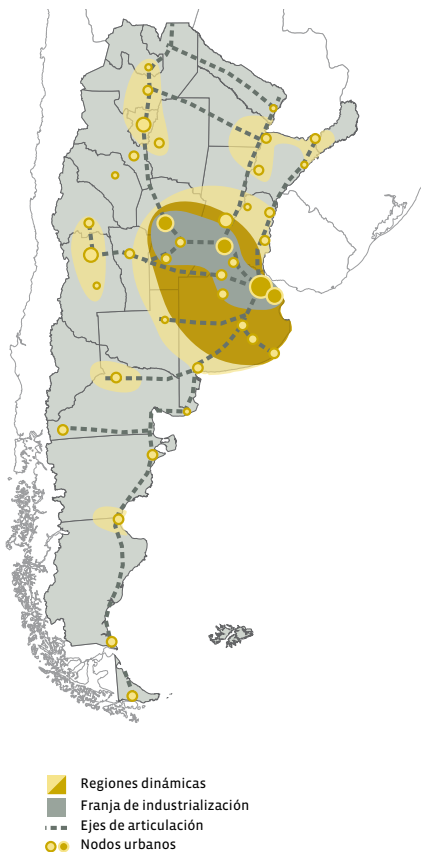


- Regiones dinámicas
- - - Ejes de articulación
- Nodos urbanos

Modelo Agroexportador

modelo territorial, caracterizado por la concentración de población y los recursos e inversiones en la Región Pampeana, particularmente en torno a Buenos Aires. Su advenimiento marcó el triunfo de los sectores vinculados al puerto por sobre el conjunto de los intereses regionales. La Generación del '80 consolidó este **Modelo Agroexportador** que se desarrolló vigorosamente durante el primer cuarto del siglo XX, cuando el país se comportó como abastecedor de carnes y granos del Imperio Británico. Se estableció un sistema extensivo de explotación agropecuaria, se construyó una extensa red de transporte ferroviario y se proveyó la mano de obra necesaria mediante la política de inmigración masiva proveniente de algunos países de Europa.

El tercer modelo se configuró con la ruptura del proceso de inserción argentino al mercado mundial como productor de materias primas, consecuencia de la crisis del '30, y se consolidó hacia mediados del siglo XX, con el advenimiento del peronismo. La conducción de este proyecto fue protagonizada por el Estado y financiada con una parte del excedente agropecuario, adoptándose como ejes la industrialización del país basada en la **sustitución de importaciones**, la prevalencia del mercado interno y la promoción de la justicia social. La mano de obra necesaria para llevarlo a cabo fue aportada por la migración interna y de los países limítrofes, y se realizaron fuertes inversiones en infraestructura y equipamiento social



Modelo Sustitución de Importaciones

-principalmente en las áreas periféricas de las zonas urbanas-, lo que permitió la inclusión de vastos sectores económicos y sociales. El golpe militar de 1955 inauguró una etapa de inestabilidad institucional protagonizada por sucesivos gobiernos civiles y militares que, alternando políticas conservadoras y/o de industrialización, desembocó en el golpe militar de 1976.

Más allá de estos esfuerzos para lograr un mayor equilibrio territorial, el país mantuvo una organización estructuralmente dependiente de Buenos Aires, hecho que se consolidó durante el último cuarto de siglo, cuando la integración al mercado global se realizó en el marco de los postulados del neoliberalismo económico: reforma del Estado, liberalización del comercio internacional y ajuste fiscal. Desde el punto de vista territorial, este proceso agudizó los desequilibrios heredados y la configuración espacial centralista e inequitativa, en la medida en que las inversiones en infraestructura y equipamiento, pautadas por el mercado, se concentraron en las regiones económicamente más competitivas, abandonando -de manera literal- a las regiones consideradas económicamente inviables.

Si enmarcamos esta breve reseña en la historia de nuestra región, observamos que la organización territorial de todos los países de América del Sur representa una estructura pautada por la matriz extractiva de los recursos naturales. Sobre el proyecto de los libertadores de la primera independencia, que proponía la soberanía de la región basada en la unión

continental con industrialización, triunfó el de las elites con intereses ligados a las metrópolis dominantes, configurándose territorios tributarios de ciudades-puerto, cabeceras del comercio exterior de distinto tipo de producción primaria. Este patrón de organización implicó que el desarrollo de las infraestructuras fuera el estrictamente necesario para transportar los bienes de exportación sin articulación intrarregional. Este hecho explica las dificultades con las que hoy se enfrenta el desafío de la integración regional suramericana.











En síntesis, la historia de nuestro desarrollo territorial evidencia el estrecho vínculo que existe entre su proceso de producción y las relaciones de poder que lo determinan en tanto sistema social. Nos referimos a las condiciones que se sucedieron en el escenario internacional, y que determinaron la valorización de nuestro territorio según su vocación como productor de las materias primas requeridas por el poder hegemónico de cada período, a la existencia de dos proyectos de país en pugna a lo largo de su historia y a que, en consecuencia, la inversión en infraestructura no haya sido promotora de la equidad del desarrollo sino que haya sido funcional a las necesidades de cada modelo de acumulación.

Si asumimos que las anteriores variables han sido claves en el modelo de ocupación y desarrollo de nuestro territorio, será entonces pertinente analizar la coyuntura actual desde el mismo prisma.



INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA)

• Ejes de Integración y Desarrollo

-  Andino
-  Andino del Sur
-  de Capricornio
-  de la Hidrovía Paraguay - Paraná
-  del Amazonas
-  del Escudo Guayanés
-  del Sur
-  Interoceánico Central
-  Mercosur - Chile
-  Perú - Brasil - Bolivia



PLANIFICAR EL DESARROLLO EN EL CONTEXTO REGIONAL Y GLOBAL

El año 2003 marcó un punto de inflexión respecto del modelo de país al que estuvieron dirigidas las políticas del Estado Nacional en las últimas décadas. Conceptos significativos para la historia nacional, como soberanía, equidad distributiva, diversificación económica y justicia social volvieron a formar parte del discurso oficial y recuperaron su lugar en el espacio público. Las contundentes medidas que tomó el Gobierno Nacional en materia económica y social dieron inicio al proceso de recuperación que permitió la inmediata salida de la crisis estructural en la que se encontraba el país. La política de relaciones exteriores y la de inversión en infraestructura, entre otras, fueron esenciales para comenzar a configurar un nuevo modelo de desarrollo para el territorio nacional.

Las firmes decisiones de fortalecer la integración continental para tener voz y voto en el concierto global, promover las relaciones multilaterales y apostar a la consolidación del mercado regional supusieron un cambio de estrategia radical en lo que respecta al posicionamiento argentino en la actual etapa del

desarrollo capitalista mundial. El proceso de consolidación del MERCOSUR y la creación de la UNASUR resultan datos clave en este sentido. Ambos representan signos emblemáticos del camino emprendido por los países suramericanos hacia la construcción de un bloque regional-continental que eleve su capacidad de interlocución en el espacio global.

Esta estrategia tiene consecuencias directas en la estructuración potencial de nuestro territorio. Si la historia del desarrollo territorial argentino estuvo signada por su valorización como productor de las materias primas demandadas por las metrópolis dominantes, la nueva estrategia implica la voluntad de quebrar ese sino mediante la apuesta a la diversificación económica, asociada a la ampliación del mercado interno nacional y regional. Desde esta perspectiva, ya no es sólo en las aglomeraciones ligadas a las ciudades-puerto donde se concentran las posibilidades de desarrollo, sino que se perfilan nuevas oportunidades para regiones históricamente rezagadas. La ampliación del mercado interno -sostenida mediante políticas activas de recuperación de la capacidad de consumo de

la población- y el fortalecimiento del comercio interregional implican la necesidad de proveer bienes y servicios para una demanda sostenida y diversificada. Se trata de un nuevo escenario que viabiliza la dinamización económica de múltiples microrregiones que, en virtud de sus posibilidades de articulación espacial, forman parte de los nuevos ejes de desarrollo regional.

La historia de los países desarrollados abunda en ejemplos que sostienen esta visión estratégica. Y los procesos de crecimiento que comportan actualmente los países emergentes que han logrado constituirse en interlocutores en el escenario internacional aportan lecciones al respecto. Entre ellas, la evidencia de que la posibilidad de desarrollo soberano está estrechamente ligada a su grado de industrialización, a la apuesta a las relaciones exteriores multilaterales y a la conformación de plataformas regionales que garanticen el acceso a los mercados desde posiciones de mayor fortaleza de negociación. Por el contrario, los países cuya economía depende exclusivamente de los ingresos provenientes de la exportación de materias primas y que persisten en el unilateralismo son proclives a mantener relaciones de dependencia y resultan altamente vulnerables a las fluctuaciones de los mercados financieros internacionales.

La fuerte apuesta al desarrollo de las cadenas productivas regionales que demandan desarrollo tecnológico, mano de obra local e inversión en infraestructuras necesarias para

viabilizarlo complementa esta estrategia, que promueve el pleno empleo y tiende a configurar el círculo virtuoso del desarrollo con inclusión social. Esta visión del territorio sienta las bases de una Argentina industrializada, ya no sólo exportadora de *commodities*, sino capaz de producir bienes con valor agregado, tanto para la exportación como para el mercado interno.

La consolidación del MERCOSUR y la creación de la UNASUR representan signos emblemáticos del camino emprendido por los países suramericanos hacia la construcción de un bloque regional-continental que eleve su capacidad de interlocución en el espacio global.

La concreción de este modelo de país no está ni ha estado exenta de conflictos. La historia nacional revela una disputa recurrente entre el afianzamiento de un modelo de país exclusivamente agroexportador, de alta concentración económica y con relaciones exteriores básicamente unilaterales, y el de un país que apuesta a la industrialización con inclusión social y justicia distributiva, comprometido en el fortalecimiento de la identidad suramericana. Paralelamente, la posibilidad de transferir rentas extraordinarias del sector primario destinadas al desarrollo de otros sectores productivos en el país siempre ha sido resistida por las elites hegemónicas. Esta controversia atraviesa la historia argentina y explica su discontinuidad institucional, diferenciándola de la de otros países



III FORO DE LA ALIANZA
DE CIVILIZACIONES DE
LAS NACIONES UNIDAS
REALIZADO EN
RÍO DE JANEIRO.
28 DE MAYO 2010.



que fueron capaces de dirimirla y se encuentran hoy mejor posicionados frente a las condiciones que impone la economía global.

La inversión en infraestructuras y servicios básicos es otro soporte fundamental del modelo de desarrollo con inclusión social. El proceso de descentralización y segmentación de la producción que supone la organización de la economía mundial conlleva el crecimiento cualitativo y cuantitativo de intercambios de todo tipo y la necesidad de contar con infraestructuras adecuadas para poder concretarlo. Producir y comerciar bienes requiere de energía, de infraestructuras de transporte -como puertos, carreteras, ferrocarriles- y de redes de comunicación tecnológicamente acordes con la dinámica de toma de decisiones que exige el comando de las operaciones en el contexto global. En este marco, la ausencia de dotaciones adecuadas a los estándares internacionales, así como la provisión ineficiente de

Producir y comerciar bienes requiere de energía, de infraestructuras de transporte y de redes de comunicación tecnológicamente acordes con la dinámica de toma de decisiones que exige el comando de las operaciones en el contexto global.

servicios, constituyen un obstáculo de primer orden para la obtención de buenas tasas de crecimiento económico.

Sin embargo, la relación no lineal entre crecimiento y desarrollo con inclusión social exige una revisión de los parámetros de inversión pública en infraestructura y equipamiento. En este sentido, los lineamientos de la agenda de inversión que lleva a cabo el Gobierno Nacional se asientan en la voluntad política de promover el desarrollo de las regiones rezagadas y de las comunidades que en ellas habitan. Por el contrario, de no existir una voluntad política explícita que se proponga modificar la



lógica de mercado, esta tiende a concentrar la inversión en las regiones que ofrecen ventajas comparativas apriorísticas como las economías de aglomeración.

Por último, cabe hacer mención a nuevos fenómenos, producto del desarrollo global, que desafían la construcción del modelo inclusivo de desarrollo territorial y exigen de políticas de Estado avaladas por la toma de conciencia de la sociedad. Nos referimos a cuestiones tales como la crisis energética, los efectos del cambio climático y la problemática alimentaria. Todos estos fenómenos remiten a la demanda exponencial de recursos naturales que supone la pauta de vida del capitalismo avanzado, cuyos efectos perversos son su despilfarro en las regiones más desarrolladas del planeta y, como contraparte, la extrema vulnerabilidad social y ambiental de los territorios rezagados.

A modo de ejemplo, es de destacar el impacto que tienen en la política nacional los altos precios de los *commodities* agropecuarios, producto de la expansión de la demanda mundial, que inciden directamente en dos aspectos relevantes para el desarrollo territorial. Por una parte, el sostenimiento del modelo exportador de materias primas frente al modelo de desarrollo con diversificación productiva agroindustrial. Por otra parte, el debilitamiento del derecho a la seguridad alimentaria, reconocido por el Gobierno Nacional -conforme a la tendencia mundial- como un derecho humano básico. En la misma línea, frente a la perspecti-

va de estrangulamiento energético global y el riesgo de agudización del cambio climático, el actual Gobierno ha establecido pautas básicas para el replanteo de la estrategia de desarrollo del sector energético.

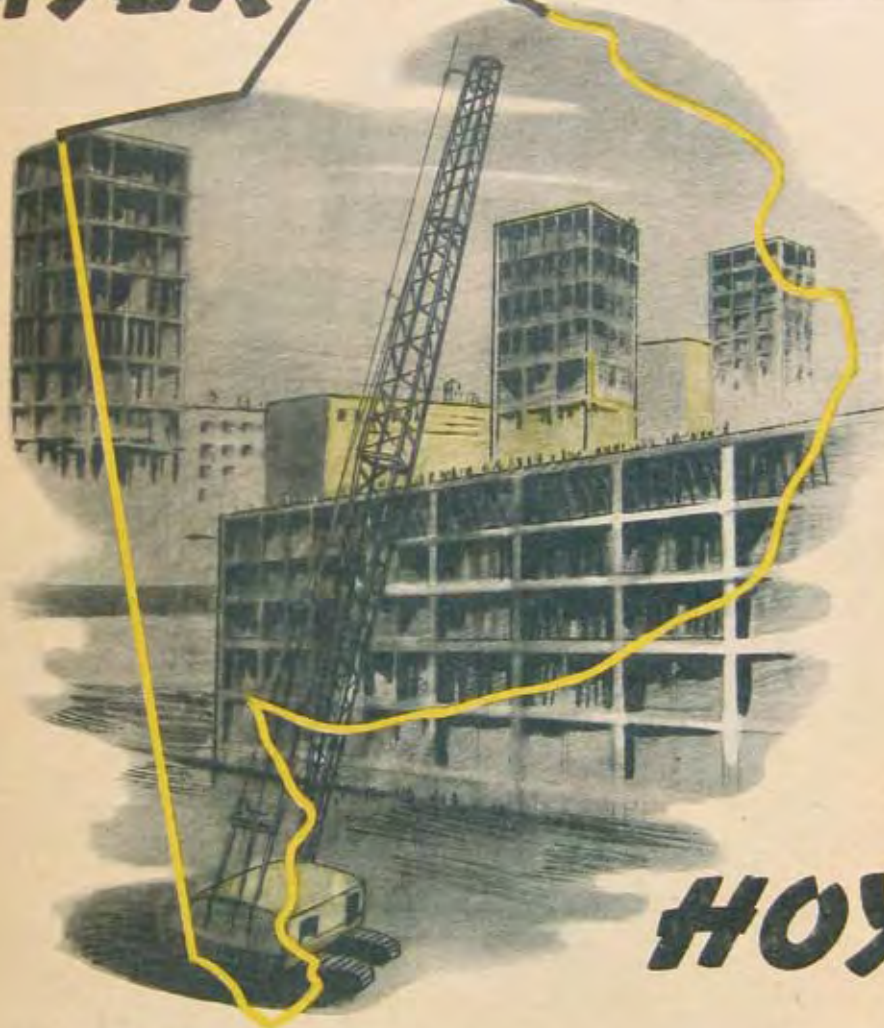
En suma, la vinculación de los temas apuntados -todos ellos de una naturaleza que excede un tratamiento territorial fragmentario- exige el fortalecimiento del rol del Estado. Un Estado que, en cumplimiento del mandato constitucional y según el texto del inciso 19 del artículo 75 de la Constitución Nacional, garantice *“proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio; promover políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones”*.



AYER

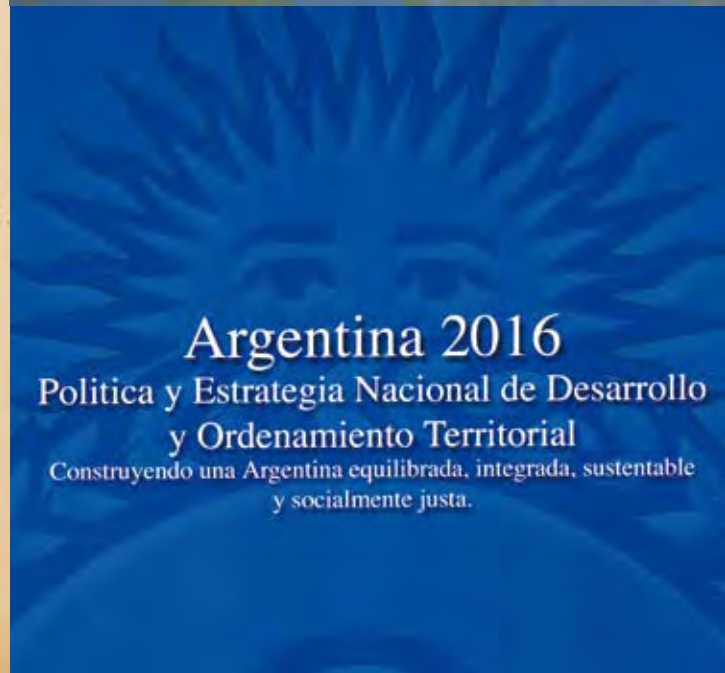
REFERENCIAS

	OBRAS TERMINADAS DESDE 1935 a 1945 = / 54.796.387,47 DESDE 1944 a 1948 = / 31.925.224,-
	OBRAS en EJECUCION AÑO 1948 = / 99.458.934, 21
	OBRAS en ESTUDIO A EJECUTARSE en el PERIODO 1949-1952 / 103.649.912, 27



HOY

La Edificación Pública es contribución valiosa para el bienestar del Pueblo



Argentina 2016

Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

Construyendo una Argentina equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa.

POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Tal como se mencionó inicialmente, la gestión del ex Presidente Néstor Kirchner tomó la decisión de crear un organismo que tuviera por objeto el posicionamiento del Estado como protagonista en el desarrollo del territorio. La Subsecretaría de Planificación Territorial de Inversión Pública (SSPTIP) fue creada en el año 2004, con directa dependencia del Ministro de Planificación, Inversión Pública y Servicios, y con misiones y funciones que sintetizan la voluntad de retomar la planificación territorial como política de Estado.

En el mismo año se editó el documento “Argentina 2016: Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial”, en el que se definieron los principios rectores de la política del Gobierno Nacional en la materia. La elaboración de este documento fue precedida por un análisis de antecedentes y experiencias contemporáneas de planificación territorial, a escala nacional e internacional, con el objeto de determinar las claves que deberían orientar el trabajo.

En cuanto a los antecedentes nacionales, puede afirmarse que el Segundo Plan Quinquenal del gobierno peronista, elaborado por el Consejo Nacional de Planificación y con perspectiva de aplicación entre los años 1953-1957, es el que refleja un mayor grado de consolidación. Instrumento de un plan de gobierno que condensó un nuevo modo de concebir el Estado y las políticas públicas, representó un salto cualitativo desde el punto de vista metodológico en la medida en que contó, por primera vez, con información censal a nivel nacional y espacialización de las iniciativas a escala provincial. Estas últimas tuvieron un fuerte anclaje en el desarrollo de la industria pesada, paso indicado una vez consolidada la industria liviana propuesta en el Primer Plan Quinquenal. El derrocamiento del gobierno truncó este proyecto y, con ello, la continuidad de esta experiencia.

La historia de la planificación territorial argentina reconoce, luego de los planes quinquenales, pocos antecedentes. Uno de ellos ocurrió en pleno período desarrollista, con la creación del Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE),

cuyas iniciativas de planificación consistieron en la elaboración de planes de corte económico y social, que no alcanzaron a aplicar conocimiento al proceso decisorio. Las siguientes iniciativas dignas de mención fueron el Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo (1966) y el Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad (1971), ambos gestados durante períodos dictatoriales, con una concepción centralizada y un fuerte acento en la seguridad nacional -más allá de que el segundo propugnara, sólo a nivel discursivo, la descentralización administrativa y decisional-. Un tercer antecedente fue el Plan Trienal para la Reconstrucción y Liberación Nacional (1974-1976), que denotó un significativo cambio de discurso orientado hacia la justicia social, la equidad territorial y la reivindicación del federalismo. Estos argumentos no lograron consolidar una política debido a la irrupción de la última dictadura militar. En suma, y por razones vinculadas a la historia de la institucionalidad argentina, ninguna de estas propuestas superó la fase declamatoria ni logró fundar plataformas de acumulación política y de conocimiento que orientaran democráticamente los procesos de toma de decisiones del Estado. Por el contrario, puede afirmarse que es el planeamiento territorial de hecho el que, enmarcado en la crisis de la planificación que se inicia en la década del '80, pauta las transformaciones del territorio en todas sus escalas y se caracteriza por el predominio de los procesos de inversión -pública y privada- signados por los intereses del mercado.

Retomar la planificación territorial en nuestro país a la luz de estos antecedentes supuso, como en muchos otros aspectos de la política nacional, reconocerse frente a un cambio de época. Fue necesario determinar los principios rectores de la Política y Estrategia Nacional de

Los principios de la Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial son la manifestación de una nueva perspectiva del crecimiento, en la que la inversión se justifica en tanto las personas y sus comunidades de pertenencia logren asimilar sus beneficios.

Desarrollo y Ordenamiento Territorial en concordancia con el cambio de rumbo que marcaron las decisiones del nuevo gobierno. Estos se basaron principalmente en dos conceptos: el derecho de todos los habitantes del suelo argentino a tener garantizadas buenas condiciones para vivir y desarrollar sus actividades productivas con independencia de su lugar de residencia, y la necesidad de construir un Estado sólido capaz de prever las demandas de inversión en el territorio.

Los lineamientos de la Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial expresan, en consecuencia, la visión de una Argentina equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa, donde cada habitante del suelo y su comunidad logre:



» Desarrollar su identidad territorial y cultural y su sentido de pertenencia al territorio argentino.

» Alcanzar el progreso económico según sus capacidades y proyectos personales, sin necesidad de abandonar su región de origen.

» Alcanzar la sustentabilidad ambiental de su territorio para garantizar la disponibilidad actual y futura de sus propios recursos.

» Participar plenamente en la gestión democrática del territorio, en todas sus escalas.

» Acceder a los bienes y servicios esenciales, posibilitando el desarrollo personal y colectivo, y una elevada calidad de vida en todos los rincones del país.

Estos principios son la manifestación de una nueva perspectiva del crecimiento, en la que la inversión, en términos de cantidad y calidad de infraestructura instalada, se justifica en tanto las personas y sus comunidades de pertenencia logren asimilar sus beneficios.

La postergación sufrida por gran parte de las regiones del territorio nacional debido a la aplicación de políticas neoliberales trajo aparejadas demandas insatisfechas que profundizaron los desequilibrios regionales. La concreción de los mencionados objetivos implica la voluntad de transformar el modelo heredado de organización del territorio nacional

en función de una nueva configuración, basada en la equidad de oportunidades para las distintas regiones que lo componen. Esto exige recuperar la planificación territorial como actividad del Estado, lo cual supone definir las estrategias futuras en materia de desarrollo, articular los diferentes niveles de gobierno con una mirada intersectorial y coordinar las diversas iniciativas provinciales. Una planificación del territorio cuyo contenido propositivo sea lo suficientemente flexible como para adecuarse a las dinámicas socioeconómicas no controlables a priori, pero claramente orientadora del rumbo elegido para poder convertirse en plataforma de gobierno.

El Avance I del PET es el primer resultado de este trabajo, que expresó la decisión de recuperar el rol planificador del Estado y representó un hito dentro de un proceso de construcción recientemente iniciado, que supone la puesta en agenda de la planificación territorial como política pública en todos los niveles de gobierno.



PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL
ARGENTINA 2016
AVANCE I



PRESENTACIONES DEL AVANCE I DEL PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL EN LA PROVINCIA DE FORMOSA, EN LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN Y EN LA PROVINCIA DE JUJUY.



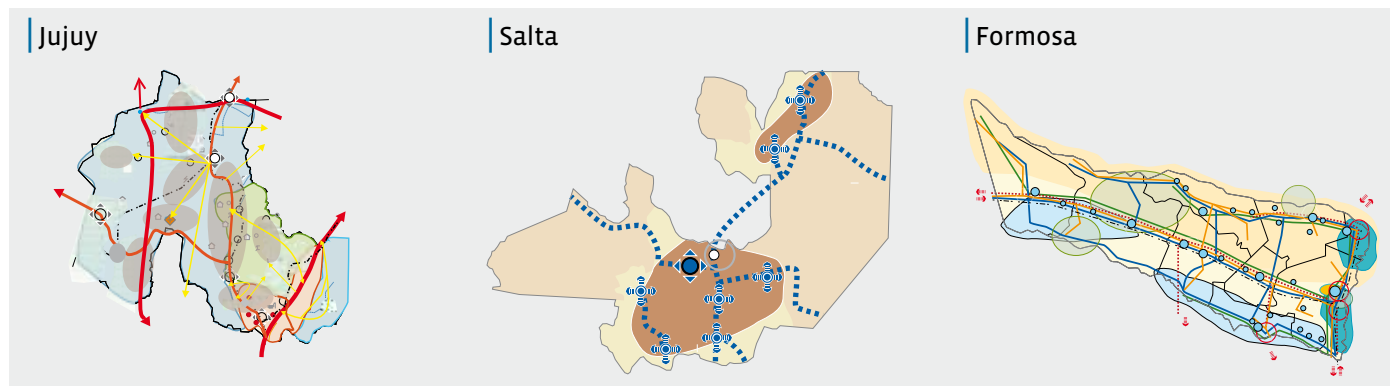


PAUTAS DE TRABAJO

El Avance I del Plan Estratégico Territorial (PET) fue presentado por la Presidenta de la Nación Cristina Fernández de Kirchner el 17 de marzo de 2008 en el Salón Blanco de la Casa Rosada, ante la presencia de numerosos Gobernadores, autoridades del Poder Ejecutivo Nacional y de los Poderes Ejecutivos Provinciales, representantes de instituciones académicas y diversas organizaciones sociales. Con posterioridad a este evento, se reiteró su presentación en las sedes de los Gobiernos Provinciales. En adelante y hasta la fecha, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública ha asistido a numerosos eventos -en el ámbito legislativo nacional y ante diversas instituciones, organizaciones empresariales y sindicales-, enmarcados en la tarea de divulgación y formación de consensos acerca del proyecto de país que expresa el trabajo realizado. La versión completa del documento se encuentra disponible en la página de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública www.planif-territorial.gov.ar.

El enunciado de los principios y objetivos enumerados en la Política Nacional de

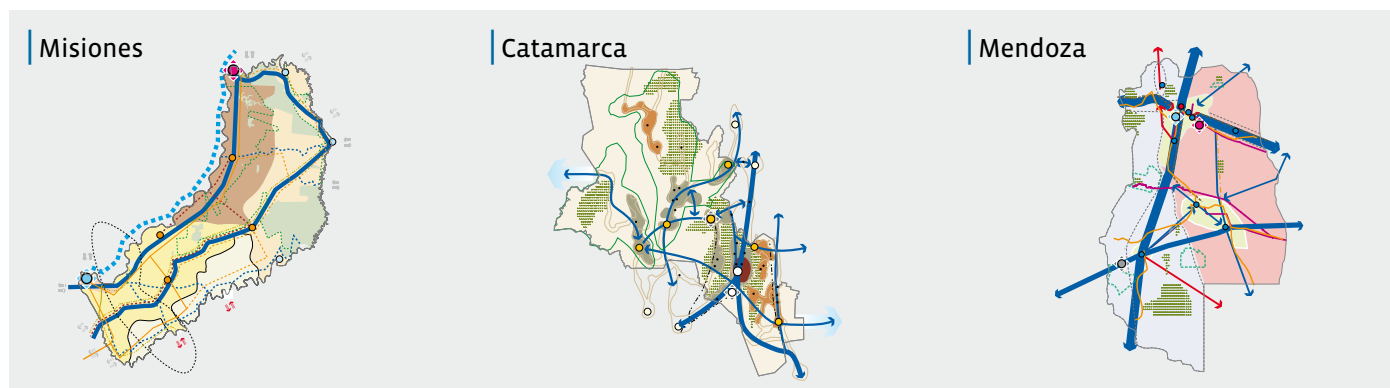
Desarrollo y Ordenamiento Territorial fue el disparador de la convocatoria institucional realizada por el Gobierno Nacional a todos los Gobiernos Provinciales, que funcionaron como plataforma inicial de un proceso de trabajo participativo y federal. Esta dinámica requirió la asignación, por parte de los Gobiernos Provinciales, de equipos técnicos imbuidos de los lineamientos políticos respectivos, con los que se acordaron procedimientos metodológicos comunes para la obtención de resultados homogéneos. La elaboración del Avance I del PET se inició en el año 2005. Contando con una serie de informes provinciales elaborados por los equipos técnicos nacionales sobre la base de información estadística, comenzaron a realizarse talleres de trabajo en cada provincia, en los que se planteó la reflexión sobre la situación actual y las perspectivas del propio territorio. A partir de ello, los equipos técnicos provinciales llevaron a cabo un profundo trabajo de diagnóstico e identificación de estrategias territoriales, que constituyó un insumo fundamental para la consecución del plan.

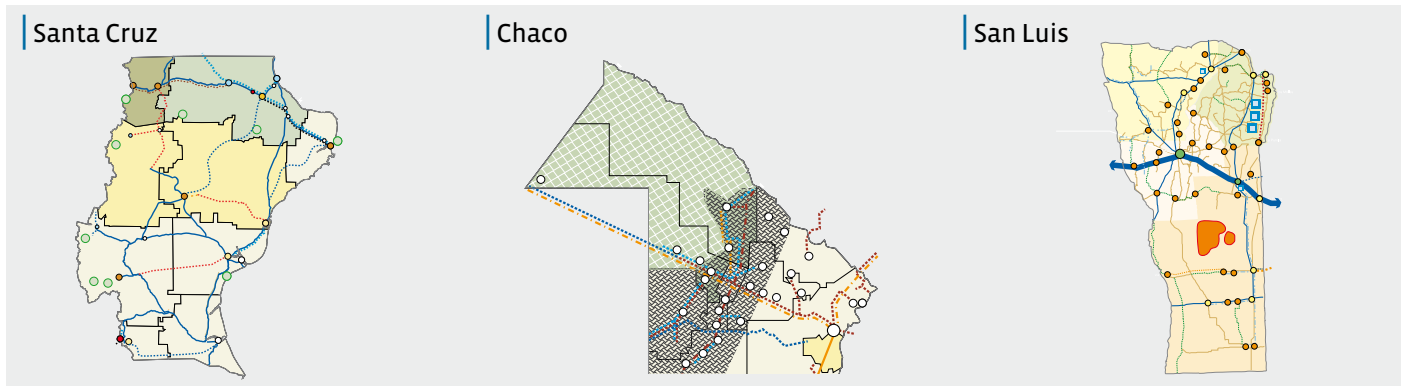


Se obtuvieron tres productos sucesivos, referidos a cada territorio: un diagnóstico de la situación o **Modelo Actual**, la formulación de estrategias reparadoras de conflictos y promotoras de potencialidades o **Modelo Deseado** y, ligado a éste, la propuesta de una **cartera de iniciativas y/o proyectos de infraestructura** funcionales a la construcción de dicho modelo.

A lo largo de este proceso tuvieron lugar una serie de encuentros regionales promovidos por las propias provincias, en los que se abordaron cuestiones desde una perspectiva conjunta. También se realizaron dos foros nacionales cuyo objetivo fue la compatibilización de los criterios de trabajo puestos en marcha en cada provincia, así como el conocimiento interactivo de las problemáticas e iniciativas locales y regionales.

Paralelamente, se llevó a cabo, dentro de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (SSPTIP), una labor de interconsulta con los organismos ministeriales con competencia en cada sector de infraestructura, a lo largo de la cual se verificaron los lineamientos estratégicos con los que se está promoviendo la inversión en cada sector, así como el banco de proyectos identificado para el horizonte temporal 2016.



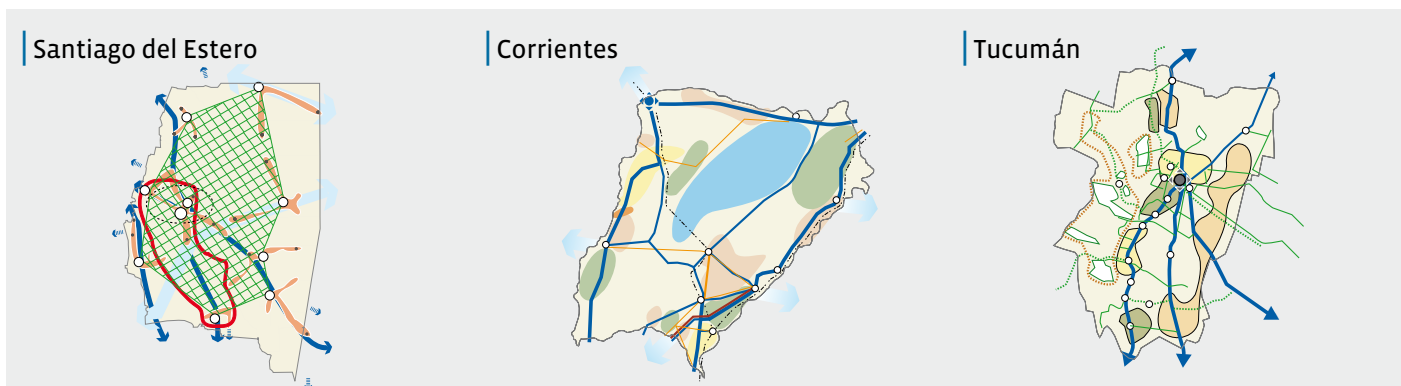


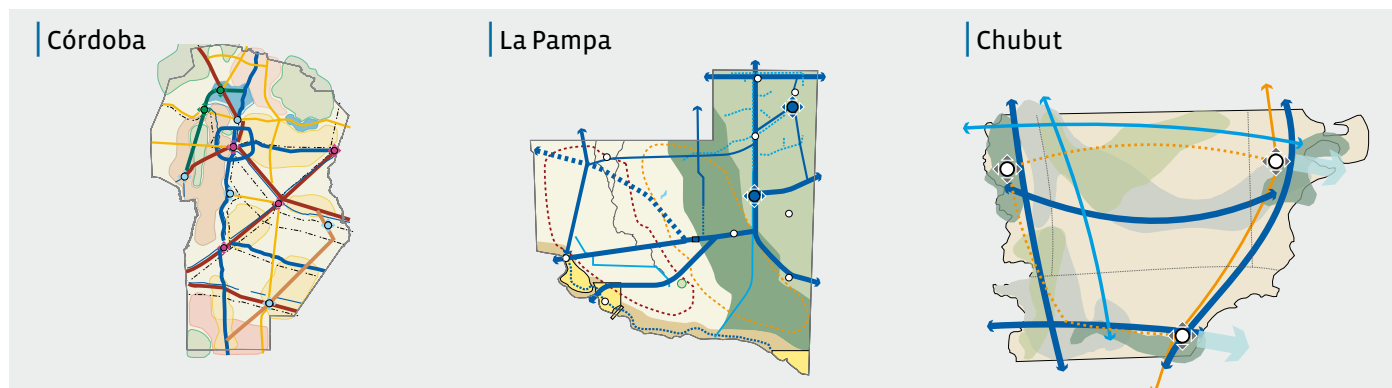
Nutriéndose del trabajo descripto, de antecedentes bibliográficos, y de información primaria, el equipo técnico de la Subsecretaría formuló una síntesis interpretativa, a escala nacional, del Modelo Actual y el Modelo Deseado del Territorio, así como la compilación preliminar de la cartera de iniciativas, programas y proyectos de infraestructura y equipamiento que se consideran fundamentales para la concreción de aquél último.

A partir de todos estos procesos, se produjeron varios resultados:

- » La reflexión realizada por cada jurisdicción provincial respecto de la situación actual de su territorio y del modelo que aspiran construir en consonancia con objetivos estratégicos colectivos, además de la identificación de las estrategias de desarrollo y la cartera de iniciativas, programas y proyectos necesarios para alcanzar esos objetivos.

Los coremas que se muestran en estas páginas representan una síntesis del Modelo Deseado producido por cada jurisdicción nacional en el marco del proceso de trabajo llevado adelante a propósito del PET. Constituyen componentes fundamentales del Plan, y su versión completa puede encontrarse en www.planif-territorial.gov.ar.

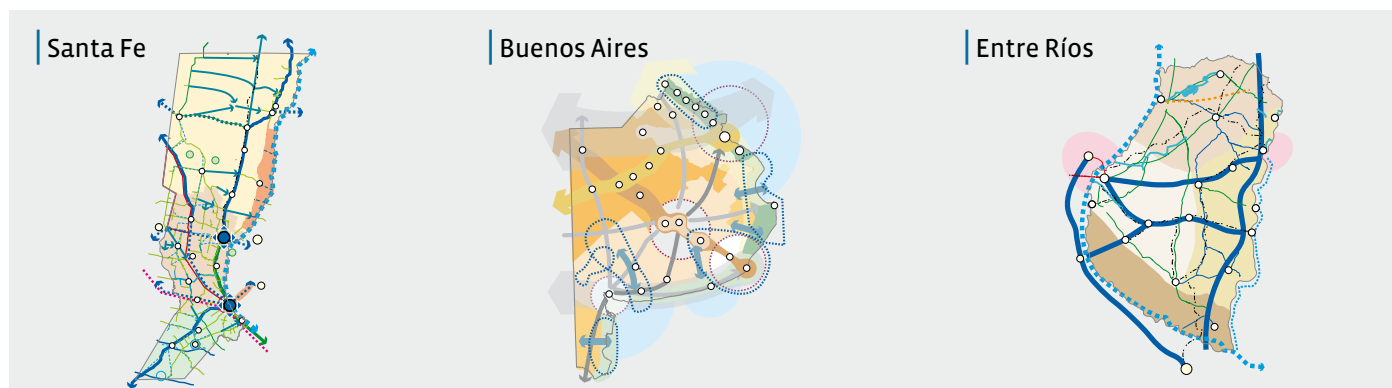


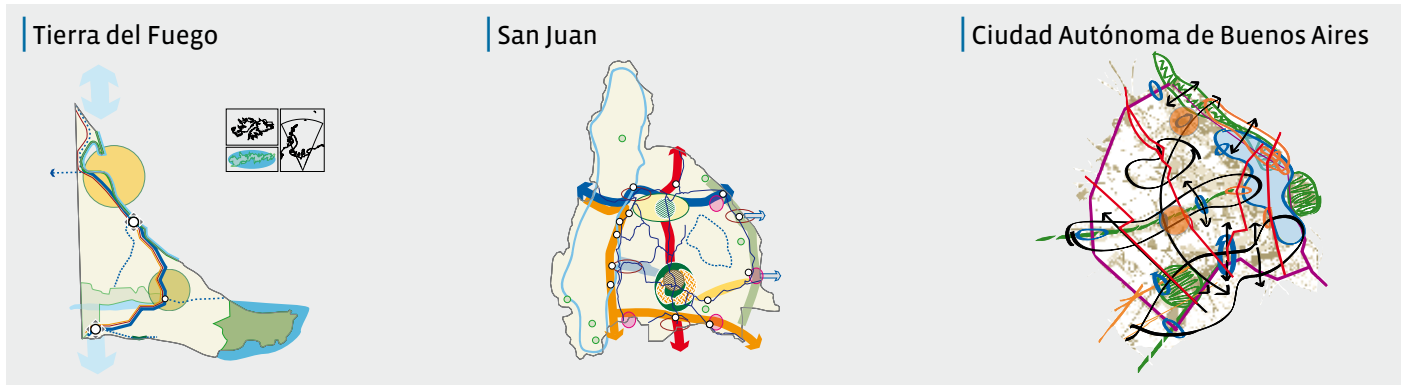


» La elaboración de un diagnóstico sintético o Modelo Actual del Territorio Nacional, desde una mirada que profundiza el conocimiento de realidades regionales poco relevadas, y superadora de las tradicionales visiones sectoriales.

» La prefiguración de un Modelo Deseado del Territorio, sustentado en el conocimiento acumulado durante el proceso de trabajo. El conjunto de lineamientos que allí se expresan fue producto de una labor consensuada que se comportó como base para la identificación de iniciativas realizadas por las provincias y regiones, que suponen tanto el aprovechamiento como la reversión de tendencias ya existentes.

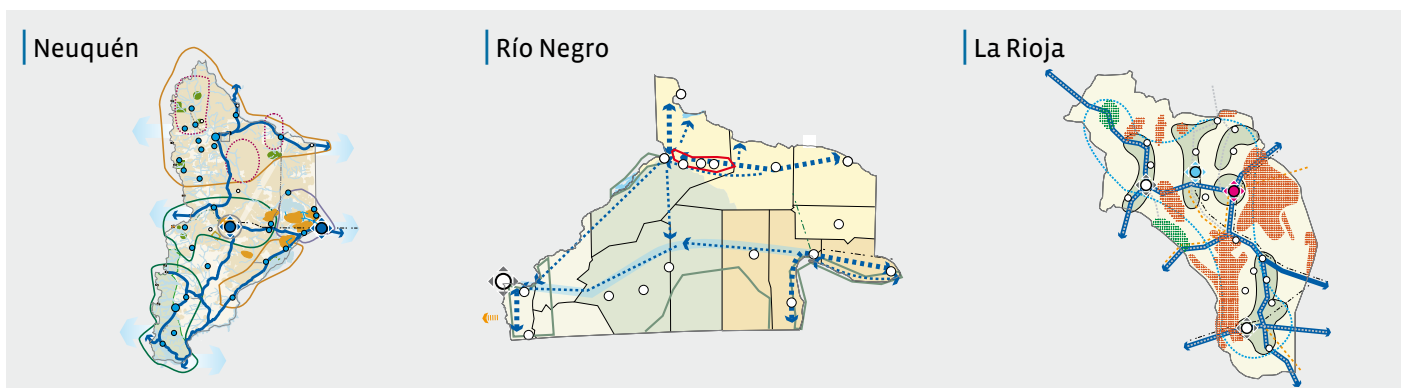
» La definición de una cartera preliminar de iniciativas, programas y proyectos de infraestructura identificados como fundamentales para concretar los lineamientos establecidos. El carácter preliminar de esta cartera se fundamentó en la condición del PET como primera puesta en conocimiento a nivel federal de la magnitud de las necesidades y demandas existentes en el territorio.





Además, porque la consolidación del PET como proceso de planificación a través de la formación de consensos transversales, la coordinación intergubernamental e interjurisdiccional y la identificación y ponderación de proyectos serán las que den lugar a la posterior toma de decisiones.

A estos resultados documentables debe agregarse uno de distinto carácter: la reapertura del debate en torno a la creación de infraestructura dentro de escenarios de planificación regional y la puesta en agenda, nuevamente, de la planificación territorial en el seno de los organismos públicos. La fortaleza de la convocatoria y la propia dinámica participativa fueron generando efectos sinérgicos y, con ello, un creciente compromiso de los actores. El hecho de que equipos de planeamiento de provincias vecinas se encontraran por primera vez para dialogar acerca de temas comunes históricamente postergados constituyó un logro en sí mismo, y permite afirmar que lo realizado se valida no sólo en los productos concretos, sino también en la construcción de confianzas y lenguajes comunes que consolidan el capital social y simbólico, uno de los condicionantes intangibles del desarrollo regional.







EL MODELO TERRITORIAL HEREDADO

El Avance I del PET denomina Modelo Actual del Territorio a la representación del diagnóstico realizado sobre la base de la información correspondiente al Censo Nacional del año 2001, complementada con información sectorial actualizada al promedio de la década. Sin duda, su actualización rigurosa podrá realizarse sobre la base de los datos que aportará el Censo Nacional 2010, cuyos resultados estarán disponibles durante el año próximo. Sin embargo, y a pesar de que las transformaciones de la dinámica territorial se verifican en períodos de mediano y largo plazo, consideramos que las acciones de gobierno implementadas en este sentido hacen presumir cambios de tendencia que se revelarán estadísticamente.

En este marco, hemos optado por denominar Modelo Heredado del Territorio al que, en el momento de elaboración del Avance I del PET, denominamos Modelo Actual. Con ello se responde al objetivo de difundir el conocimiento de las problemáticas estructurales, las acciones en marcha y los desafíos futuros de nuestro territorio, sin realizar afirmaciones taxativas sobre un presente que no es posible documentar.

Factores que configuran el territorio heredado

El desarrollo territorial es el proceso mediante el cual se acrecientan las capacidades de un determinado territorio para hacerlo disponible a su uso social. Su dinámica es el resultado de la forma en que se despliegan las políticas públicas, junto con las tendencias sociales, el avance tecnológico y las fuerzas del mercado en cada período histórico. Las actividades socio-económicas y las instalaciones físicas que permiten su funcionamiento se relacionan en el tiempo con los recursos del territorio. Se trata de la relación sociedad-naturaleza, caracterizada en nuestro país en cuatro modelos de organización territorial: el precolonial, el colonial, el agroexportador y el de sustitución de importaciones. En una primera fase del desarrollo territorial, la dinámica económica y la distribución e importancia de los asentamientos humanos responden a la localización de los recursos naturales explotables. En fases posteriores, la calidad del medio construido constituye en sí mismo un recurso que atrae la localización de actividades y población.

Proceso de diseño del Modelo Territorial

El análisis del territorio se abordó mediante el estudio en profundidad de sus cuatro dimensiones características -el medio construido, la dimensión social, la económica y la ambiental-, observando las relaciones existentes entre ellas. Cada una de esas caracterizaciones se realizó teniendo en cuenta la información que se desprende de los trabajos realizados por los equipos técnicos de cada provincia, complementada con los datos disponibles en diversos organismos públicos nacionales.

Del diagnóstico de estas cuatro dimensiones y sus interrelaciones se obtuvieron dos productos de síntesis intermedia: la identificación de espacios de diferente dinámica socio-productiva y la estructura espacial del territorio. De la combinación de estos dos niveles se obtuvo el así denominado Modelo Actual del Territorio.

Dicho Modelo caracteriza la interrelación existente en las distintas regiones del país entre el medio biofísico -sistema de centros y de infraestructura y equipamiento instalado en el medio natural- y el medio socio-económico -población y actividades productivas- que muestra la dinámica de flujos de bienes y servicios que las vincula.

En base a criterios de análisis acordados con los equipos provinciales, el territorio quedó dividido en 25 subregiones singulares, que se agruparon en tres categorías:






» **Categoría A:** núcleos dinamizadores del territorio, regiones relativamente pequeñas en términos de superficie, altamente pobladas y urbanizadas, con alto desarrollo socio-productivo y del medio construido, donde confluyen los principales flujos de cargas y pasajeros.




» **Categoría B:** territorios de media o alta urbanización, con sistemas urbanos integrados y de media a alta consolidación socio-productiva y del medio construido. Se observaban tres subtipos de sistemas urbanos: altamente consolidado e integrado, de media consolidación e integración del NEA y de media consolidación e integración del NOA, ambos ligados a regiones agro-productivas con carencias de infraestructura.


» **Categoría C:** territorios con bajo nivel de urbanización y sistemas urbanos con baja integración, y baja consolidación socio-productiva y del medio construido. Áreas de menor intensidad de ocupación humana con explotación extensiva del suelo. Representaban las áreas de menor desarrollo relativo del país, con escasas condiciones naturales para la producción primaria. Se diferenciaban niveles medios, niveles deficitarios y niveles muy deficitarios.



MODELO HEREDADO

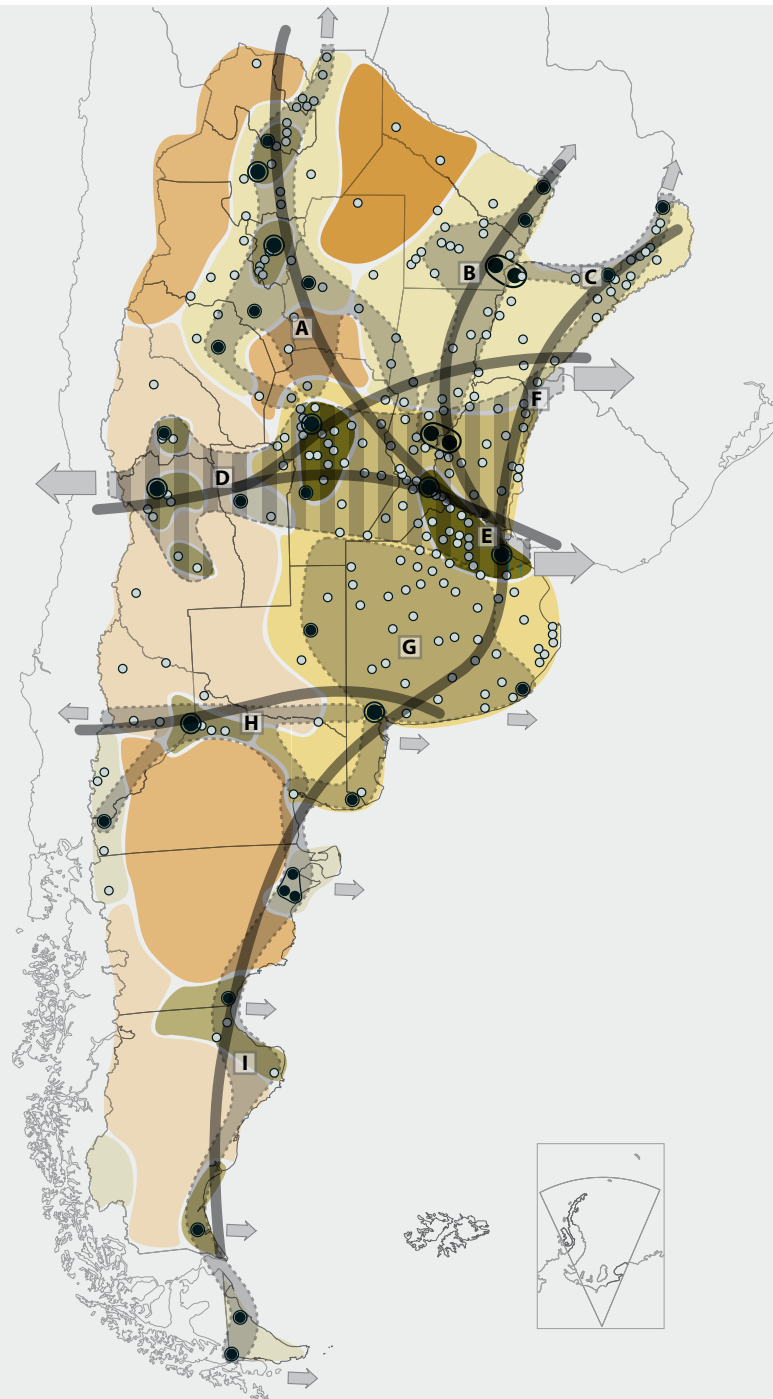
Categorías de Dinámica y Organización Territorial

Categoría A	Categoría B
 A 1	 B 1
 A 2	 B 2
 A 3	

Categoría C
 C 1
 C 2
 C 3

 Tejido conectivo
Corredores

-  Núcleos estructurantes
-  Ciudad mayor o igual a 10.000 habitantes



PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

Categorías	Áreas	Población	Condiciones sociales	Base económica	Infraestructura
A1	Nodo Córdoba. Franja industrial Paraná - Plata	Densidad muy alta.	Favorables.	Industrial altamente diversificada. Sector terciario avanzado.	Alta.
A2	Nodos Salta y Jujuy. Nodo Tucumán. Nodos Resistencia y Corrientes. Oasis de San Juan. Oasis Norte (Mendoza) y Centro (San Rafael). Alto Valle de Río Negro y Neuquén. Nodo Comodoro Rivadavia. Costa sureste de Santa Cruz	Densidad muy alta.	Intermedias.	Agroindustrial. Servicios. Oasis de riego. Industrial. Petrolera.	Alta. Déficit de gas en los Nodos Resistencia y Corrientes. Baja densidad vial en la Costa sudeste de Santa Cruz, con alta conectividad aérea.
A3	Nodos San Luis y Mercedes. Nodo Puerto Madryn. Isla de Tierra del Fuego. Franja turística patagónica cordillerana norte (Bariloche) y sur (Calafate).	Densidad media. El Calafate presenta el mayor crecimiento intercensal del país.	Favorables.	Industrial. Servicios. Turismo internacional. Forestal. Hidrocarburífera.	Media alta.
B1	Llanura pampeana extendida - Gran llanura pampeana	Densidad alta, estructurada en un sistema de localidades regularmente distribuidas sobre el territorio.	Favorables.	Agrícola-ganadera. Agroindustrial. Turismo nacional. Servicios.	Alta.
B2	Zona agroproductiva del NOA y del NEA.	Densidad media a alta, estructurada en un sistema de localidades de tamaño medio regularmente distribuidas sobre el territorio y con población rural importante.	Desfavorables moderadas.	Procesamiento de cultivos (algodón, caña, soja, yerba, tabaco, etc.) desarrollada en los valles interserranos.	Alta. Alta densidad de red vial Norte - Sur. Buen abastecimiento de la red troncal de energía.
C1	Meseta y cordillera patagónica sureña. Franja árida centro - oeste y cordillera central.	Densidad baja, agrupada en localidades dispersas.	Favorables y desfavorables moderadas.	Producción primaria. Ganadería extensiva. Desarrollos mineros importantes. Explotación forestal moderada.	Baja. Déficit de cobertura energética. Baja conectividad.
C2	Cordillera norte (Puna). Centro - norte árido (Santiago del Estero - Córdoba). Meseta patagónica norte.	Densidad media a baja, agrupadas en localidades dispersas. Baja conectividad.	Desfavorables altas.	Producción primaria sin valor agregado: ganadería extensiva de bajo a medio desarrollo (línea sur rionegrina).	Baja. Red vial de rutas asfaltadas escasa. Existencia de red troncal de energía, pero sin cobertura.
C3	Chaco árido.	Densidad media, mayormente rural, con fuerte cultura indígena.	Desfavorables altas.	Escasamente desarrollada producción primaria (economía de subsistencia). Enclave petrolero.	Baja. Baja densidad de la red vial. Ausencia de infraestructura energética (gas y electricidad).

La distribución espacial del sistema de ciudades ratifica los atributos de cada zona en relación con su grado de urbanización y las diferencias que ésta adopta. Mientras gran parte de la Región Pampeana presenta una estructura policéntrica, articulada por una red vial mallada que soporta vínculos multidireccionales, el resto de las zonas no llega a configurar estructuras de este tipo. Se observan subsistemas de ciudades concentrados en los valles del NOA, en los oasis de riego en Cuyo y el Alto Valle, en los ríos del NEA y en el litoral marítimo. Las pequeñas ciudades componentes de cada subsistema regional se vinculan con sus centros de referencia mediante sistemas viales radiales.

Este conjunto de subsistemas se relaciona mediante una dinámica de intercambio de personas, bienes y servicios, constituyendo corredores de articulación cuya intensidad es proporcional a la jerarquía de los centros que comprenden. Se identificaron nueve corredores que espacializan la dinámica de los vínculos que tienen lugar entre las diversas subregiones en el interior del país, así como los principales puertos que concentran el comercio internacional, agrupados en los tres segmentos en los que se dividió el territorio nacional: Zona Norte, Zona Centro y Zona Sur.

El modelo territorial heredado muestra áreas integradas y desarrolladas que coexisten con grandes territorios con baja ocupación e integración.

Se destaca la convergencia del conjunto hacia el corredor E, principal concentrador de cargas y pasajeros, coincidente con la mayor aglomeración de población y diversificación productiva, y los principales puertos del sistema fluvial, concentradores de volúmenes de cargas para consumo interno, exportación e importación. Su articulación con los corredores D y F refleja la estructura espacial que adopta el Corredor Bioceánico Central, asociado a la calidad del capital construido existente de las regiones que atraviesa, hecho que retroalimenta la dinámica de actividad que en sí mismo aporta. El corredor G conecta internamente a la Región Pampeana Norte y Sur, absorbe la salida de su producción por el sistema de puertos y se articula con el corredor H, lo que permite visualizar la configuración potencial de un segundo Corredor Bioceánico, el Norpatagónico. En dirección Norte-Sur, el corredor I representa la dinámica de flujos en el resto de la Patagonia, coincidente con el eje de articulación de su principal sistema de centros, puertos y enclaves productivos hidrocarburíferos y pes-

queros. El corredor A expresa la conectividad del sistema productivo y de asentamientos del NOA, organizado linealmente en torno a sus valles. Si bien supone la vinculación regional a través de Bolivia, su configuración y la dinámica de los intercambios que comporta expresan la histórica dependencia de la Región Pampeana. Los corredores B y C representan la naturaleza espacial de la relación entre el sistema de asentamientos humanos y productivos del NEA con el territorio nacional y con los países vecinos. En ellos se destaca el tráfico de cargas en sentido Norte-Sur, destinado a la exportación y al abastecimiento del mercado interno, sumado al tráfico de pasajeros de carácter interregional, sobre todo en vinculación con el Brasil.

En síntesis, el modelo territorial heredado muestra áreas integradas y desarrolladas que coexisten con grandes territorios con baja ocupación e integración, y un predominio de relaciones interregionales direccionadas hacia el corredor fluvial-industrial, principal aglomeración de producción y consumo del país.



Medio construido

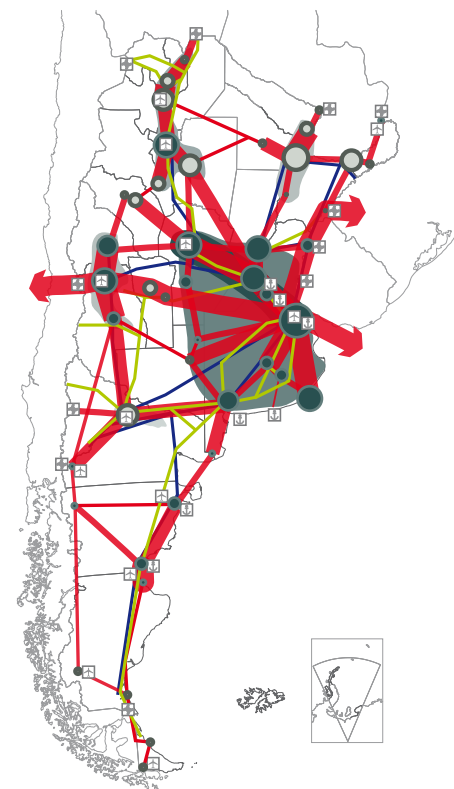
El medio construido es la expresión del capital implantado por los seres humanos en el territorio para adaptarlo a sus necesidades de asentamiento y reproducción de la vida. Sintetiza la interrelación entre dos componentes: los patrones de instalación de los asentamientos humanos en el territorio y los niveles de conectividad entre las localidades que estos configuran, es decir, el universo de infraestructuras y redes de servicios que las vinculan. El Modelo sintetiza el sistema de nodos y centros que, asociado a las principales redes de infraestructuras y servicios que los conectan, constituye la estructura espacial del medio construido.

Se observa la mayor concentración de asentamientos en el área Buenos Aires-Córdoba, con cerca de 22 millones de habitantes: el 61% de la población del país en el 25% de su superficie. Las principales ciudades del NOA componen un segundo agrupamiento que concentra el 8% de la población, seguido por las ciudades del NEA, Cuyo y el Alto Valle. La región patagónica se destaca por su escasa población en relación con la superficie del territorio, con un total de 2 millones de habitantes, fundamentalmente urbanos, distribuidos en 24,7% de la superficie total del país.

El medio construido es heterogéneo, y las áreas más densamente pobladas presentan los mejores niveles de conectividad. La llanura pampeana, además de contener a las principales áreas metropolitanas, contiene ciudades medias que conforman un tejido

mallado a partir de los vínculos que ofrecen las redes de infraestructura y las actividades socio-económicas que se desarrollan en cada una de ellas. El resto de los subsistemas urbanos nacionales se consolidan en torno a corredores alineados sobre los ejes históricos de transporte y subsistemas en forma de islas sobre territorios con bajos niveles de ocupación de población y de actividades económicas. Puede distinguirse, a través de la dinámica de los principales flujos de transporte, el protagonismo que asume el comercio regional en ese contexto de integración. Si bien Buenos Aires y el frente portuario metropolitano continúan manteniendo su preponderancia como nodo de confluencia, adquiere potencia el Corredor Bioceánico Central, lo que da como resultado una tendencia de consolidación de las redes que atraviesan el territorio nacional en sentido Este-Oeste.

La población argentina se asienta básicamente en áreas urbanas: en el año 2001, la población urbana total era del 89,3%, y para el año 2015 se estima que la población llegará a 42,4 millones y la tasa de urbanización ascenderá al 94%, lo que colocaría a la Argentina entre las naciones más urbanizadas del mundo. Con respecto a la distribución geográfica, existe una notable diversidad con alta concentración urbana sobre los ejes Rosario-La Plata y Buenos Aires-Córdoba, y un gran territorio caracterizado por escasa población y reducida presencia de centros.



Aglomerados urbanos estructurantes del territorio

Categorizados según tamaño de población

- Mayor a 12.000.000 hab.
- 1.500.000 - 500.000 hab.
- 500.000 - 250.000 hab.
- 250.000 - 100.000 hab.
- Menor a 100.000 hab.

Corredores con mayor flujo de cargas y pasajeros



Redes de Infraestructura energética

- Red de alta tensión 525 kv
- Gasoducto troncal



Las seis ciudades o aglomerados de mayor tamaño (Región Metropolitana de Buenos Aires, Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza, Gran San Miguel de Tucumán y Mar del Plata) agrupan al 50% de la población urbana. Las ciudades de entre 10.000 y 500.000 habitantes forman, por su parte, un conjunto de 273 localidades en las que reside el 32% de la población urbana. Estas ciudades son denominadas intermedias, por su rol de intermediación en los flujos que se generan en el conjunto del sistema urbano y en las áreas rurales.

La **dinámica demográfica** urbana exhibe una tasa promedio del orden del 11% de crecimiento entre los dos últimos censos. Las grandes ciudades, con excepción del Gran San Miguel de Tucumán, crecen por debajo de ese promedio, en tanto que las que muestran mayor dinamismo son las ciudades intermedias localizadas fuera de la región pampeana. Se desta-

can en este grupo las capitales provinciales y las ciudades vinculadas con el turismo, afectadas por procesos vertiginosos de expansión.

Varios son los factores que explican esta dinámica demográfica diferencial. Entre ellos se destacan: la reducción del empleo industrial experimentada durante la década de 1990; la expansión agropecuaria y la introducción de nuevas tecnologías en el trabajo rural, que van asociadas con el desplazamiento de población rural hacia las ciudades; el pluriempleo de población en los bordes urbano-rurales y la generalización de nuevas condiciones de movilidad en automóvil, que facilitan una diferenciación más marcada entre los lugares de residencia y los de trabajo. Gran parte de estos procesos se han traducido en nuevas presiones para los centros urbanos intermedios: mayores requerimientos de infraestructura, de equipamientos y de viviendas, que se suman a las carencias previas;

ocupación de áreas de riesgo ambiental; consumo desmedido del suelo periurbano y acentuada especulación inmobiliaria. Todas estas problemáticas son indicativas de la necesidad de orientar los procesos de producción urbana.

En cuanto a la **tipología de ciudades**, la gran mayoría exhibe una estructura original en damero, con áreas centrales más o menos densificadas mediante procesos de sustitución de la edificación original de baja densidad. Si bien se observa que un buen número de las ciudades medias reconocen un patrón de urbanización compacto, un número significativo de ellas y la totalidad de las grandes muestran el tipo de mutación que tiene lugar en la mayoría de los procesos urbanizadores contemporáneos, fenómeno por el cual la ciudad central se expande asociándose en solución de continuidad con ciudades vecinas, y la interfase urbano-rural es objeto de presiones múltiples. Asimismo,

una serie de ciudades medias tienden a configurar aglomerados con ciudades vecinas, dada su condición de proximidad y/o de compartir corredores de desarrollo, aunque pertenezcan a provincias distintas, dando lugar a la configuración de microrregiones que se caracterizan tanto por sus potencialidades -ventajas competitivas para la radicación de actividades económicas- como por sus riesgos -impacto sobre el medio natural-.

Las redes de infraestructuras y servicios que conectan a los asentamientos completan la definición del medio construido heredado.

El **sistema vial** estaba compuesto en el año 2004 por una red que alcanzaba alrededor de 500.000 km, de los cuales 38.800 km eran nacionales. Alrededor de 70.000 km de estos caminos estaban pavimentados, con antigüedad promedio de 25 a 30 años. Un porcentaje importante presentaba condiciones de intransitabilidad permanente o temporaria, y ciertos tramos presentaban problemas de capacidad, fundamentalmente los accesos urbanos y portuarios. El mayor grado de desarrollo de la red pavimentada se concentraba en la Región Pampeana.

La **red ferroviaria** contaba con 28.841 km -en contraste con los 43.938 km que había alcanzado en el año 1957-, resultado del proceso de desinversión continuado que desembocó en el cierre de ramales llevado a cabo en la década de los '90. Su operatividad estaba fuertemente condicionada por la fragmentación del sistema bajo distintas concesiones, la discontinuidad de

tramos en servicio, el deficitario estado de la infraestructura, el deterioro del material rodante, la ocupación del espacio ferroviario por otras actividades y múltiples inconvenientes en los accesos a los núcleos urbanos y puertos.

Un número significativo de ciudades muestran el tipo de mutación que tiene lugar en la mayoría de los procesos urbanizadores contemporáneos: la ciudad central se expande, asociándose en solución de continuidad con ciudades vecinas y la interfase urbano-rural es objeto de presiones múltiples.

El **transporte fluvio-marítimo** trasladaba en el año 2004 un 15% de las cargas destinadas a los mercados externos. Un total de 118 puertos conformaban el sistema portuario nacional, de los cuales 25 eran marítimos y 70 fluviales. A estos se sumaban otros 23 puertos que se ubicaban sobre lagos en las provincias de Neuquén, Río Negro y Chubut. Desde el punto de vista de la distribución territorial de la demanda de servicios portuarios y fluvio-marítimos, se identificaron tres regiones diferenciadas: la Región Patagónica, de fácil acceso al litoral marítimo y con profundidades aptas para instalaciones portuarias, la Región Norte, sin acceso directo a salidas marítimas, y la Región Centro, con salida directa a puertos fluviales y marítimos, donde se radica más del 90% de la industria argentina.



La infraestructura para el **transporte aéreo** contaba con un total de 57 aeropuertos, de los cuales 33 operaban con vuelos de cabotaje y 24 con vuelos internacionales. La situación del sistema reflejaba la preexistencia de un largo proceso de desinversión, con un deterioro generalizado de las instalaciones, deficiencia de los servicios e importantes desequilibrios relativos según su localización. Los principales destinos enlazaban sólo ciudades de cierta envergadura y destinos turísticos internacionales, y la interconexión entre ciudades era escasa o nula.

La forma en que se distribuían los viajes entre los distintos modos y las posibilidades de transferencia entre estos últimos determinaba la eficiencia del sistema en relación con las necesidades y oportunidades que presentaba el territorio. Se estimaba que más de un

80% de las cargas que recorrían el país lo hacían a través de la red de rutas nacionales y provinciales, un 8% eran transportadas en ferrocarril, y el 12% restante se distribuía entre los modos fluvial y aéreo.

El **proceso de integración regional** puso en evidencia las limitaciones de conectividad física entre los países de la región.

En lo vinculado a la red vial, tanto el desvío del comercio hacia el interior del bloque del MERCOSUR como el incremento del comercio entre Brasil y Chile significaron para la Argentina una importante presión sobre su stock de infraestructura. En cuanto a la potencialidad de la red ferroviaria como soporte de la integración regional, se ve condicionada por los inconvenientes causados por su conformación histórica con diferentes trochas, que aislaron



los sistemas nacionales, y la política de privilegio del modo de transporte automotor en detrimento del ferroviario.

En lo referente a la conectividad fluvio-marítima, se destaca la Hidrovía Paraná-Paraguay como principal vía navegable de la región que ocupa el cuarto lugar en importancia a escala global. Los servicios que proceden de Argentina, Brasil y Uruguay tenían ventajas sobre los que salen de puertos del Oeste de Sudamérica, ya que el Atlántico cuenta con el doble de puertos y con un 56% más de servicios regulares que salen con mayor frecuencia en barcos más grandes y con fletes más bajos, multiplicando por cinco las cargas que salen de los puertos del Pacífico.

El desarrollo equitativo del sector de **infraestructura de las telecomunicaciones**, debido a su rol fundamental en la integración territorial, se torna prioritario. Mientras las grandes ciudades exhibían niveles de teledensidad similares a los de los países desarrollados, una gran cantidad de ciudades pequeñas y de poblaciones rurales carecían de estos servicios básicos, asimetría que se incrementaba ante la diferencia en la educación informática de la población. El acceso a Internet estaba disponible de manera dispar desde el punto de vista de la distribución territorial, muy similar a la de la red telefónica, con

gran oferta de acceso desde lugares públicos. Las principales ciudades tenían enlace por fibra óptica, y todas las poblaciones de cierto rango poseían alguna posibilidad de conexión. La Red Telefónica Pública Nacional funcionaba casi totalmente en forma digital, y a ésta se sumaba la cobertura creciente de la telefonía móvil.

La **matriz energética** argentina dependía en un 86% de los hidrocarburos, correspondiendo un 48% al gas natural y un 38% al petróleo. En términos de generación eléctrica, la energía térmica proporcionaba aproximadamente el 51%, siguiéndole la hidráulica con un 42%, la nuclear con un 6% y las energías alternativas con un 1%. Cerca del 80% de lo producido en las centrales termoeléctricas funcionaba sobre la base del gas natural. La Región Metropolitana de Buenos Aires participaba con un 40% de la demanda eléctrica total. El transporte de gas se realizaba mediante una red de gasoductos troncales insuficientes para conectar las distintas áreas de producción con los centros de consumo. En consecuencia, la Región Metropolitana de Buenos Aires y las zonas próximas al tendido de los gasoductos contaban con una buena disponibilidad de acceso a la red, en contraposición al marcado déficit que presentaban el NEA y el NOA.



Caracterización económica

El análisis de la dimensión económica del territorio heredado reveló **cuatro grandes categorías de unidades productivas** o microrregiones, según el grado de desarrollo y diversificación alcanzado por las economías locales:

- » Áreas que poseen una base económica muy desarrollada, dada por una industrialización diversificada.
- » Áreas con alto desarrollo en su producción primaria y un alto valor agregado a sus productos.
- » Áreas con una explotación primaria más desarrollada y un valor agregado moderado a sus productos.
- » Áreas cuyo desarrollo se sostiene en la explotación primaria, con nulo o muy poco valor agregado, o directamente de subsistencia.

Los grandes rasgos que caracterizan el territorio en términos productivos son, en primer lugar, la existencia de disparidades regionales muy marcadas e históricamente afianzadas; en segundo lugar, la poca diversificación productiva de las bases económicas regionales -en términos generales monoproductivas-; y en tercer lugar, la gran dependencia existente entre los recursos naturales y el desarrollo económico -las regiones naturalmente menos favorecidas poseen escaso crecimiento económico y son pocos los casos en que éste tiene lugar con independencia de la disponibilidad de aquellos recursos-.

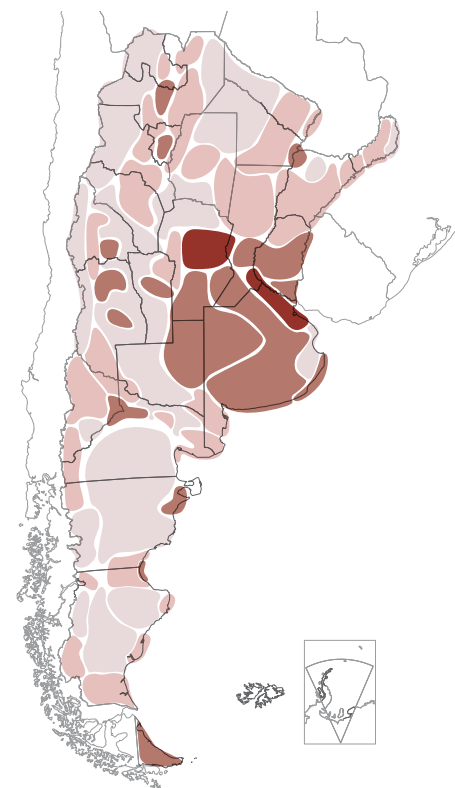
En cuanto a la distribución geográfica de las unidades productivas, puede observarse una elevada concentración de las dinámicas

más desarrolladas en el Centro-Este del país, con la máxima consolidación y diversificación económica en el eje La Plata-Rosario y en la subregión central de Córdoba. Las provincias pampeanas concentran los niveles más altos de desarrollo y diversificación de la producción, en estrecha relación con la mayor densidad en la dotación de infraestructuras de soporte para la producción, de transporte, energética y de telecomunicaciones.

El resto del territorio muestra un mosaico productivo directamente asociado a la aptitud del recurso natural para la actividad primaria, con niveles de media o de baja consolidación.

Si se profundiza en el análisis, se puede observar que la Región Pampeana es la que posee las microrregiones extensas y de mayor desarrollo. Las demás microrregiones más desarrolladas se estructuran sobre la base de la producción primaria intensiva -en los oasis de riego de Cuyo, Alto Valle de Río Negro y Neuquén-, o como receptoras-transformadoras de la producción primaria de las zonas aledañas -en los casos del NEA, NOA y Comodoro Rivadavia-.

Representan excepciones al particular las microrregiones con desarrollo manufacturero, basado en las leyes de promoción industrial, como son los casos de San Luis y Tierra del Fuego, o las situaciones particulares en las que confluyen distintos componentes de actividad económica, como Puerto Madryn, en la que coinciden la industria, la pesca y el turismo.



Dinámicas económicas

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado. | | Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado. |
| | Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada y/o actividades turísticas. | | Explotación primaria de bajo desarrollo y enclaves productivos. |



Caracterización social

La dimensión social del territorio heredado se clasificó en tres niveles **-favorable, intermedio y desfavorable-**, teniendo en cuenta en la evaluación la dinámica demográfica de cada región y las condiciones generales de vida de la población. El agrupamiento de las microrregiones del territorio dio como resultado un modelo que muestra en el extremo más desfavorable a las provincias del norte argentino, casi todo el NEA y NOA. No obstante, es en los grandes núcleos urbanos donde se registran las situaciones más contrastantes, coexistiendo los más altos niveles de vida de ciertos segmentos con numerosos y superpoblados bolsones de pobreza, inequidad característica de los procesos de urbanización de toda Latinoamérica.

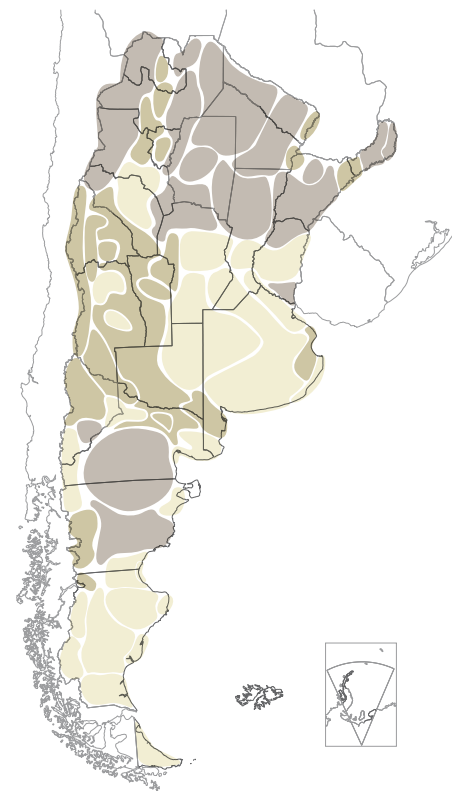
El acceso de los hogares al consumo de agua segura por red pública alcanzaba, según datos del Censo 2001, el 78,4% de cobertura a nivel nacional. En términos absolutos, en lo que respecta a la cantidad de personas que no accedían al agua potable, los tres cordones que conforman el conurbano bonaerense constituían el territorio más crítico del país. El acceso a desagües cloacales era del 42,5% de los hogares del territorio nacional.

En términos habitacionales, un 21,7% de los hogares se asentaban en viviendas deficitarias, que totalizaban casi 2,2 millones de unidades. El Área Metropolitana y las provincias del NEA y NOA presentaban las situaciones más desfavorables.

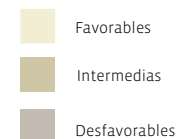
De los datos del relevamiento se observaba

la existencia de un total de 14.534 establecimientos asistenciales sin internación en todo el país y 3.311 establecimientos asistenciales con internación, distribuidos, en su mayor proporción, en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba. Las camas totales disponibles eran 153.065. Cabe resaltar que en 2001 el sistema sanitario estaba colapsado, y por ello se encontraba vigente la Ley de Emergencia Sanitaria Nacional.

Del total de establecimientos educativos -41.921 en el año 2005, para todos los tipos de educación-, el 88% -36.805- era destinado a la enseñanza común, el 11,4% a la enseñanza de adultos, el 1,7% a la educación especial y el 0,4% a la educación artística. El número de establecimientos disponibles permitía garantizar una adecuada cobertura de la Educación General Básica; sin embargo, resultaba necesario mitigar la asimetría territorial en la distribución de los establecimientos pertenecientes a los niveles medios. El proceso de descentralización del sistema llevado a cabo en la década del '90 tuvo graves consecuencias, en tanto que las transferencias a las provincias fueron hechas sin garantizar las partidas presupuestarias y los mecanismos de control necesarios para sostener parámetros de igualdad territorial de la oferta. Los anteriores datos sustentaron la inversión en infraestructura y equipamiento básico que se lleva a cabo desde el año 2003, de la cual da cuenta el último apartado de la presente publicación.



Condiciones sociales





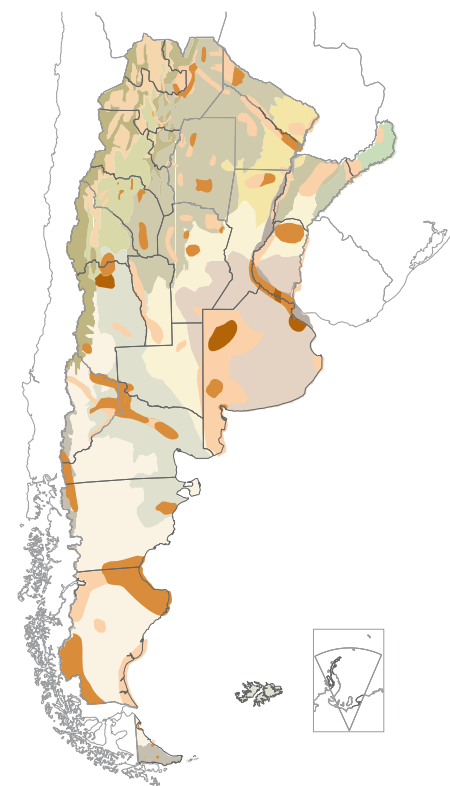
Caracterización ambiental

El estudio diagnóstico del territorio heredado dio cuenta de la gran heterogeneidad y riqueza de sus recursos naturales, identificándose un total de **18 ecorregiones** que brindan una base de enorme potencial para la localización de los asentamientos humanos y para el desarrollo de las actividades productivas. Sin embargo, el aprovechamiento sustentable de estos recursos se ha visto comprometido debido a la falta de planificación, gestión y control, situación que recién ha comenzado a revertirse en los últimos años.

Los recursos hídricos cumplen un rol fundamental en relación con las actividades socioeconómicas. Se identifican dos problemas principales respecto de su manejo: la contaminación y las inundaciones. Los problemas de contaminación son producto del vertido de residuos domiciliarios e industriales sin tratamiento, situación que afecta a la provisión de agua, la actividad turística y la fauna ictícola. Los casos más críticos de contaminación hídrica se presentan en las grandes concentraciones urbano-industriales. Otro problema es el de las inundaciones, que generan graves consecuencias sociales y económicas, tanto en áreas urbanas como rurales. Los problemas hídricos requieren un manejo integral del recurso: inundaciones y sequías, optimización de los sistemas de riego, control de actividades que comprometan el uso futuro del recurso, en un escenario mundial de previsión de escasez de agua segura.

Existe en el territorio nacional una gran diversidad de tipos de suelo, con una amplia potencialidad de usos, pero que cuenta con escasos mecanismos de planificación y control de esa utilización. Se estima que más del 20% del territorio se encuentra afectado por procesos erosivos de origen hídrico y/o eólico. Un papel clave en esta situación es el que desempeñan las prácticas agroganaderas y el avance de la frontera agropecuaria, con importantes consecuencias sobre el deterioro del recurso y la reducción de los bosques nativos. Este proceso es especialmente crítico en distintas áreas del noreste y del noroeste, frente a la vertiginosa expansión del cultivo de soja.

El crecimiento urbano de baja densidad, disperso y con un consumo extensivo del suelo, también constituye una problemática recurrente, ya que presiona sobre los suelos agrícolas lindantes y provoca la ocupación de áreas con restricciones ambientales. Estos procesos expansivos, con costos sociales y ambientales notables, son significativos en las grandes ciudades y en los centros turísticos, con implicancias negativas sobre los valiosos recursos naturales que les otorgan su identidad. Merece especial mención la gestión de residuos en los centros urbanos. Las cuestiones críticas refieren al inadecuado tratamiento y a la disposición final, a la escasez de mecanismos administrativos y legales destinados a la remediación de pasivos ambientales y a la debilidad de los mecanismos de fiscalización y control del manejo de los residuos tóxicos y peligrosos.



Áreas críticas
(problemas ambientales y vulnerabilidad de la población y sus actividades)

- Alta
- Media
- Baja



EL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO NACIONAL

El Modelo Territorial Deseado es el resultado del trabajo llevado a cabo por representantes del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Provinciales, a lo largo del cual se consensaron los lineamientos fundamentales del territorio al que aspira el país, en relación con el reconocimiento de las problemáticas y oportunidades actuales de cada región. Este procedimiento fue nutrido por la información primaria disponible -producida por organismos gubernamentales nacionales y provinciales- y por el conocimiento socialmente acumulado en cada materia y volcado en fuentes secundarias.

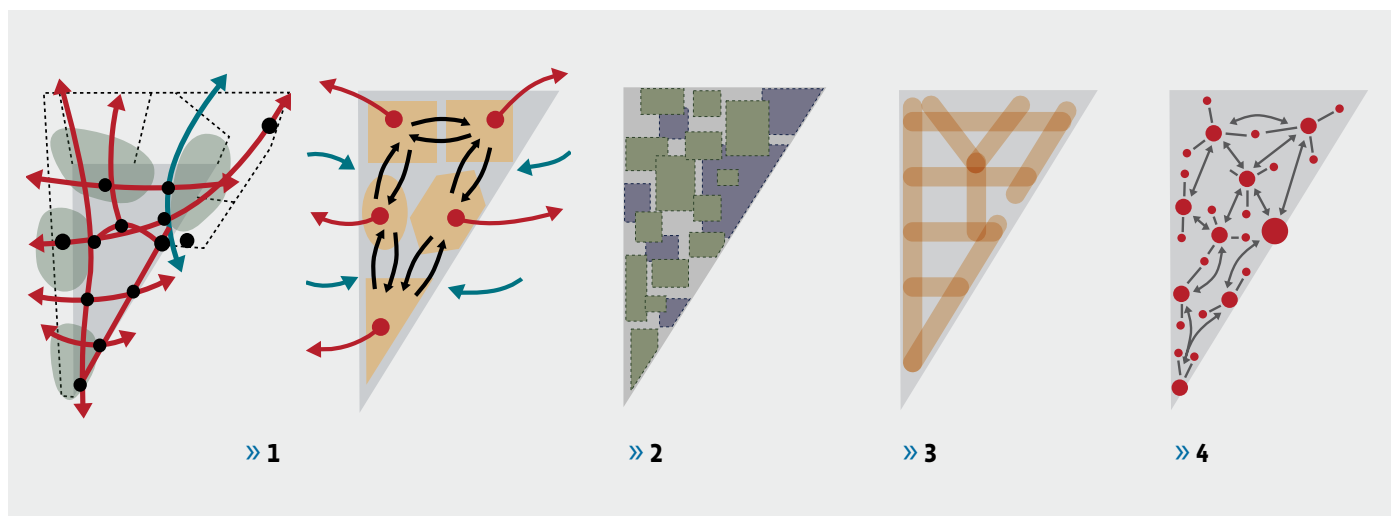
Este Modelo surge como respuesta superadora del Modelo Actual. El paso de la instancia analítica a la propositiva implicó poner en

juego de modo interactivo todos los elementos del diagnóstico junto con la ponderación de escenarios futuros y voluntades políticas. Para ello, y en el marco de los lineamientos de la Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, se plantearon tres objetivos principales que, articulados entre sí, constituyen los fundamentos para la construcción de una Argentina equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa. Las estrategias específicas en las que se desagregan permiten la espacialización geográfica de los objetivos, y dan cuenta de la perspectiva integral que supone reconocer la interdependencia de los fenómenos que ocurren en el territorio y de las políticas sectoriales que allí se aplican.

RUTA NACIONAL N°52
TRAMO AL PASO DE JAMA.
JUJUY



Objetivos	Estrategias específicas
<p>1. Mejorar y sostener el crecimiento de la producción en forma equilibrada, mediante la construcción de infraestructura y equipamiento.</p>	<p>1.1 Contribuir al desarrollo territorial a nivel local y regional proveyendo la infraestructura y el equipamiento socio-productivo. 1.2 Mejorar la conectividad física interna regional mediante el desarrollo del sistema de transporte. 1.3 Apoyar el desarrollo integral de las áreas rurales creando las condiciones necesarias para la mejora continua de su economía, la generación de nuevas actividades y la valorización de todos sus recursos. 1.4 Mejorar la oferta y calidad de la infraestructura energética y de transporte de hidrocarburos.</p>
<p>2. Garantizar el acceso de la población a los bienes y servicios básicos, promoviendo el desarrollo equitativo de las regiones y el arraigo de sus habitantes.</p>	<p>2.1 Desarrollar mejoras cualitativas y cuantitativas de las redes de infraestructura y saneamiento básico y parque habitacional. 2.2 Promover un sistema urbano policéntrico, invirtiendo en las dotaciones de equipamiento (salud, educación, cultura, etc.) que apunten a su recalificación. 2.3 Consolidar la accesibilidad, la conectividad y el proceso de descentralización de servicios.</p>
<p>3. Contribuir a la valorización de nuestro patrimonio natural y cultural a través de una gestión integrada y responsable.</p>	<p>3.1 Planificar y gestionar de manera integrada y sustentable los recursos naturales y bienes culturales del territorio. 3.2 Construir territorios más seguros por medio de la reducción de los riesgos ambientales y antrópicos.</p>



El Modelo Deseado del Territorio se asienta sobre cuatro ideas rectoras que tienen una estrecha vinculación con las líneas de acción integradoras que se proponen para alcanzarlo. Estas ideas-fuerza apuntan a la concreción de los siguientes esquemas organizacionales:

»1- Esquema Integrado Nacional e Internacional

El proceso de internacionalización de la economía establece una nueva relación entre lo local y lo global, y su aprovechamiento estratégico representa un nuevo desafío para el sistema productivo nacional. La mayor expresión de esta tendencia es la creación del MERCOSUR, lo cual integra definitivamente a la Argentina en un territorio de mayor magnitud. Esta integración se viabiliza por medio de

la apertura de nuevos y mejores pasos fronterizos, y la creación y consolidación de los corredores de integración -áreas geográficas de dimensiones variables que cumplen el rol de articular territorios a nivel internacional-.

»2- Esquema de Fortalecimiento y/o Re-conversión Productiva

Para lograr el equilibrio del territorio en su dinámica económica, se revalorizan nuevos núcleos productivos en las áreas menos desarrolladas a través de planes y programas de desarrollo local y regional, y se resuelven los déficit de infraestructura y los problemas estructurales de las áreas más consolidadas.

» 3- Esquema de Conectividad Interna

Para la consolidación de una conectividad

interna que permita la eficiente comunicación de flujos de bienes, personas y servicios, es necesario el diseño de nuevos ejes de articulación y desarrollo, complementarios de los históricos corredores radiocéntricos y los incipientes corredores bioceánicos.

» 4- Esquema Policéntrico de Ciudades

La consolidación de nuevos núcleos productivos y la reformulación de los corredores de transporte potencian la dinamización de centros de servicios locales y regionales, factor que favorece la configuración de un sistema policéntrico de ciudades de diversa jerarquía que ofrece oportunidades de progreso a la población, revertiendo los efectos adversos del proceso migratorio hacia las grandes ciudades.

El mapa Modelo Deseado que se expone a continuación expresa, a grandes rasgos, la impronta que tendrían las ideas rectoras en el territorio nacional. Éstas ilustran las líneas de acción a desarrollar en el corto y mediano plazo, con el objeto de alcanzar una organización territorial más equilibrada, superadora de la histórica radiocéntrica y capaz de proveer oportunidades de inclusión social a todos sus habitantes.

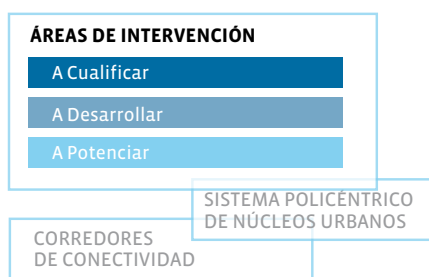
Si se lo compara con el que refleja la estructura actual del territorio, se pueden observar con claridad los nuevos rasgos mencionados: un país interiormente conectado en todas sus direcciones, en el que se modera la primacía de los corredores hoy más relevantes, y con francas vinculaciones con los países vecinos; un sistema de ciudades policéntrico y jerarquizado, que estructura y fortalece las regiones hoy despobladas y, como sustrato de ambos, una clasificación de áreas de intervención que, basada en los déficit y potencialidades de cada una, determinarán las diferentes acciones a implementar.

El Modelo Deseado comprende algunas líneas de acción integradoras, que reúnen las iniciativas y los proyectos de diversa naturaleza identificados durante el proceso de planificación, y que pueden agruparse de acuerdo con el objeto al que se dirige la intervención propuesta.

Estas líneas de acción comprenden:

- » Áreas de intervención
- » Corredores de conectividad
- » Sistema policéntrico de núcleos urbanos

Áreas de intervención



Éstas se distinguen según el tipo de acciones que en ellas se necesita promover, lo que da como resultado -de acuerdo con su dinámica actual y sus potencialidades de desarrollo- áreas a cualificar, a potenciar y a desarrollar.

» Áreas a cualificar

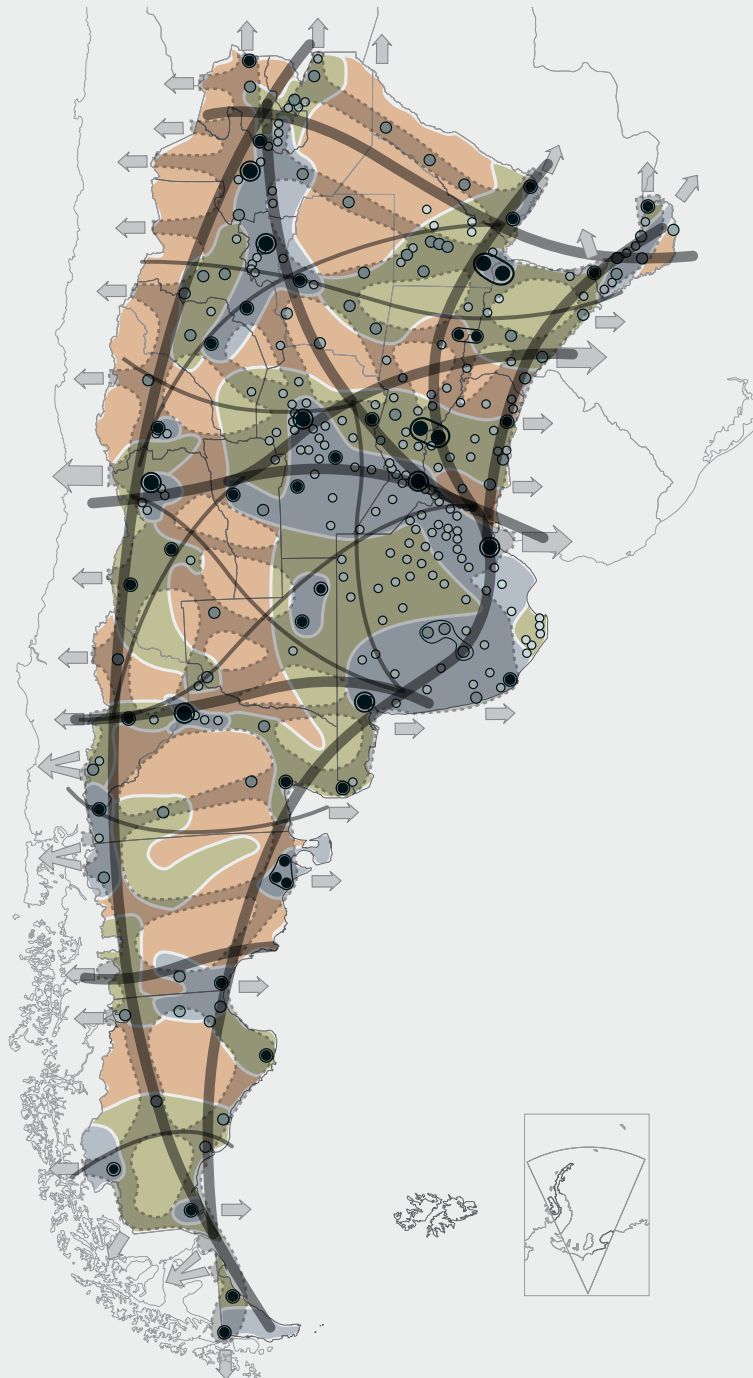
Son las áreas más dinámicas, con economías competitivas e insertas en el mercado internacional, con un medio construido de buen grado de consolidación y con vocación de sostener su rol como generadoras de riqueza.

Dentro de esta categoría se encuentran las zonas más desarrolladas de la Pampa Húmeda, asociadas a los corredores de transporte más dinámicos -el Sur de Córdoba, el Sur de Santa Fe, el Nordeste de La Pampa y de Buenos Aires-, el sistema de valles del NOA, el oasis de riego de Mendoza, las microrregiones litorales del NEA y los principales núcleos de población de la Patagonia.

MODELO DESEADO

Categorías de Dinámica y Organización Territorial

-  A cualificar
-  A potenciar
-  A desarrollar
-  Tejido Conectivo
-  Malla estructurante
-  Núcleo estructurante
-  Ciudad a potenciar
-  Ciudad mayor o igual a 10.000 habitantes





Los atributos antes mencionados explican sus potencialidades y sus riesgos: la congestión de la red vial, la contaminación de los recursos hídricos, los conflictos de usos del suelo -a los que se asocia el fenómeno del crecimiento de la renta especulativa-, el déficit habitacional y de redes de agua y cloacas y la concentración de la demanda energética.

En lo que respecta a dotaciones de infraestructura, requieren intervenciones que apunten a adecuar el stock de capital construido que poseen. También necesitan la consolidación de modernos centros de transferencia de transporte que garanticen la articulación entre modos, superando la fragmentación que dificulta la eficiencia del sistema, tanto en lo concerniente a cargas como a pasajeros. La presencia de un importante sistema de ciudades, determina la

El Modelo Deseado del Territorio incluye líneas de acción que comprenden áreas de intervención, corredores de conectividad y un sistema policéntrico de núcleos urbanos.

necesidad del planeamiento urbano como herramienta para garantizar un desarrollo sostenible, con la regulación del uso del suelo y la consecuente orientación de la inversión pública y privada en materia de emprendimientos e inversión en infraestructura, que atienda a la mitigación de los impactos ambientales negativos y a los procesos de segregación socio-espacial que se suscitan en las grandes ciudades.

» **Áreas a potenciar**

Comprenden áreas con cierto dinamismo basado en actividades pioneras que aún no han alcanzado niveles altos de consolidación.



Se distinguen entre éstas la zona cordillerana cuyana, los valles productivos catamarqueños, los oasis de riego del río Colorado en La Pampa y del río Negro, la llanura pampeana al Noroeste de Buenos Aires, el Centro chaqueño, el Centro-Este santiagueño, la ciudad de Ushuaia y algunas áreas con valor paisajístico excepcional -el Norte de Neuquén, el Noroeste de Córdoba, los Esteros del Iberá en Corrientes, Los Antiguos en Santa Cruz, las Termas de Río Hondo en Santiago del Estero, las Cataratas del Iguazú en Misiones, la Quebrada de Humahuaca en Jujuy, y la Ruta de los Dinosaurios en Cuyo-.

Este conjunto de áreas tienen en común el hecho de poseer recursos naturales y/o particularidades de tipo ambiental, cultural o paisajísticas no suficientemente explotadas, o que han alcanzado un techo en su desarrollo por la debilidad de su dotación de infraestructura y equipamiento. Su diversidad en términos de oportunidades supone también la necesidad de intervenciones diferenciadas a partir de la elaboración de planes de desarrollo particulares y de carácter multisectorial.

» Áreas a desarrollar

Se trata de las áreas más rezagadas y menos pobladas del país. Componen esta categoría áreas de diversa densidad poblacional como la estepa patagónica, la Puna, gran parte de Santiago del Estero, la selva chaqueña-formoseña y los interoasis cuyanos.

El tipo de acción que se propone es el apoyo o la transformación de la base productiva de su economía, fomentando su diversificación y afirmando la cultura y la identidad local mediante la promoción de emprendimientos que estimulen el reconocimiento de nichos de mercado a nivel nacional e internacional o de actividades vinculadas al sector turístico.

La carencia de redes y servicios básicos es una de las principales limitaciones para el desarrollo de estas áreas, por lo cual la provisión de energía, el abastecimiento y la administración de agua, el mejoramiento de los caminos rurales y el fortalecimiento de los centros de servicios locales y regionales resultan condiciones fundamentales para promover el desarrollo.

Corredores de conectividad

La red de corredores de conectividad de la Argentina presenta la existencia de escasas áreas en las que se concentran los flujos de cargas y pasajeros y, como consecuencia, el aislamiento de una gran parte del territorio nacional.

Se propone una estrategia que combina dos tipos de intervenciones: el refuerzo de las dotaciones de los corredores existentes, lo cual descongestionaría los tramos y mejoraría su eficacia, y la articulación de áreas hoy aisladas del sistema principal, a través del diseño de una nueva red. Se alienta así la interacción entre territorios y corredores, propendiendo no solamente a la eficiencia en los flujos de bienes y



ÁREAS DE INTERVENCIÓN

SISTEMA POLICÉNTRICO DE NÚCLEOS URBANOS

CORREDORES DE CONECTIVIDAD

- Corredores existentes
- Nuevos corredores



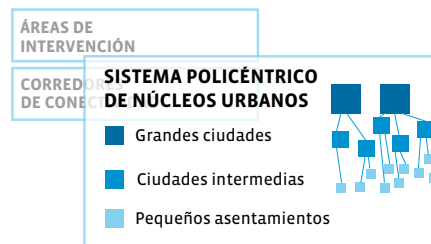
Tierra del Fuego, que complementa el sistema de corredores consolidados que discurren desde el litoral Atlántico Sur, ramificándose hacia el NOA y el NEA en la Región Pampeana. Y en sentido Este-Oeste, el corredor central se complementa con nuevos ejes al Norte y al Sur, que expresan la necesidad de integrar el territorio y facilitar su articulación con los mercados regionales, nacionales e internacionales.

pasajeros, sino también a la mejora de las condiciones socioeconómicas de la población que reside en dichos territorios.

Se determinan así corredores alternativos de conectividad que el territorio argentino requiere para su articulación interna y regional, que se comportarían como ejes de desarrollo potencial y estructuradores para superar la histórica configuración radiocéntrica. En sentido Norte-Sur, el eje cordillerano entre Jujuy y

Sistema policéntrico de núcleos urbanos

Esta línea de acción supone comprender al territorio en tanto sistema de asentamientos humanos que polariza las áreas y corredores antes mencionados. La premisa rectora es que todos los habitantes del país deben tener



adecuada accesibilidad a los recursos tecnológicos, culturales y servicios sociales e institucionales, que históricamente se han concentrado en las grandes ciudades y capitales provinciales, para lo cual es necesario reforzar las ciudades intermedias que articulen un sistema nacional con centralidades múltiples.

El objetivo de la consolidación de un sistema urbano de estas características es garantizar el arraigo de la población en su lugar de origen, proveyendo condiciones para su reproducción con una calidad de vida digna y ofreciendo condiciones atractivas para el desarrollo de las actividades productivas generadoras de empleo local y regional. En este sistema se destacan no sólo segundas y terceras ciudades provinciales, sino también otros centros regionales y de servicios que equilibran y articulan el territorio, ciudades con vocación de complementación y solidaridad territorial, con capacidad para competir en los mercados internacionales y proveedoras de equidad social en un marco de sostenibilidad ambiental.

El reforzamiento de las ciudades intermedias requiere, fundamentalmente, inversión en vivien-

da y equipamiento urbano -educativo, sanitario y social- que contribuya a retener y/o a atraer población mejorando su hábitat, mediante políticas migratorias específicas, en el marco de programas de incentivo a la producción, y mejoras generalizadas en los sistemas de comunicaciones y de transporte en todos sus modos.

En cuanto a las grandes ciudades, su condición histórica de atractoras de migraciones -con el consecuente crecimiento de sus periferias- las convierte en grandes demandantes de servicios básicos. Paralelamente, el crecimiento y transformación de su dinámica económica exige intervenciones de adecuación de sus infraestructuras productivas a los requerimientos contemporáneos en sectores como transporte, comunicaciones y energía, entre otros.

El impacto de las nuevas tendencias en lo que respecta a flujos de bienes, personas e información modifica el sistema de asentamientos humanos, acentuando fenómenos que impactan en su organización y gestión: metropolización y conurbación de carácter interjurisdiccional; crecimiento expansivo y descontrolado de las periferias urbanas; presencia de sistemas urbanos interprovinciales y transnacionales; impacto de los asentamientos humanos sobre los ecosistemas; incremento del riesgo y la vulnerabilidad ambiental constituyen fenómenos emergentes del mencionado proceso. Esto plantea nuevos desafíos en materia de ordenamiento territorial y exige la aplicación de herramientas adecuadas -planes estratégicos y



de ordenamiento, evaluación ambiental y previsión de riesgo y vulnerabilidad ambiental-, que complementen y enriquezcan los esquemas de gestión tradicionales.

El gráfico síntesis del Modelo Deseado distingue nodos estructurantes del territorio, así como núcleos a potenciar como centros de servicios regionales. Los criterios con los que se han seleccionado las ciudades responden a variables múltiples, tales como: importancia regional actual y tendencial, dinámica demográfica, oportunidad de desarrollo que aportaría la concreción de nuevos ejes de conectividad, compatibilizado con las iniciativas que cada provincia ha planteado para sus respectivos territorios.

El Avance I del PET concluye proponiendo una cartera preliminar de iniciativas, progra-

mas y proyectos de infraestructura considerados fundamentales y prioritarios para modificar las tendencias actuales del territorio y alcanzar el Modelo Deseado. Esta cartera es la consecución de todo el proceso de planificación anterior, y está compuesta tanto por las obras de infraestructura identificadas por los equipos de trabajo provinciales como por aquellas que fueron definidas, estratégicamente, por los diversos organismos ejecutores del Gobierno Nacional. Es necesario entender que, si bien resulta necesaria la complementariedad de estas iniciativas con otras que correspondan a diferentes áreas de gobierno, el despliegue de la inversión pública en infraestructura resulta esencial para modificar las dinámicas territoriales históricas que postergaron el desarrollo




de muchas zonas, que no eran contempladas por el modelo neoliberal por no poseer ventajas económicas apriorísticas.



El despliegue de la inversión pública en infraestructura, complementada con iniciativas de otras áreas de gobierno, resulta esencial para modificar las dinámicas territoriales históricas que postergaron el desarrollo de muchas zonas no contempladas por el modelo neoliberal.



El carácter preliminar de la cartera de proyectos de infraestructura se fundó en dos razones principales. Por una parte, resultó oportuno considerarla como aproximación de un proceso en curso, dada la etapa de desarrollo del PET, en tanto expresó un primer estadio de puesta en conocimiento a nivel federal de la magnitud de las demandas y/o de las necesidades existentes en toda la extensión del territorio nacional. Y por otra parte, porque será la dinámica de consolidación del PET la que dará lugar al proceso efectivo de toma de decisiones, la formación de consensos transversales, la necesaria coordinación intergubernamental e interjurisdiccional entre estamentos competentes de cada sector, la ponderación, evaluación y selección de las obras identificadas inicialmente en dicha cartera para que lleguen a constituirse en un banco de proyectos con compromiso político y presupuestario.



CONTINUIDAD DEL PET
CONTENIDOS
PRELIMINARES
AVANCE II



La inversión pública -que provee infraestructura económica y social- no es una contingencia sino una convicción, un concepto político-estructural.

Presidenta de la Nación Dra. Cristina Fernández de Kirchner.

CONTINUIDAD DEL PET

El primer Avance del PET, presentado por la Presidenta de la Nación en el mes de marzo de 2008, constituyó un hito en el camino hacia la construcción del nuevo modelo de país al que aspiramos los argentinos. La envergadura del trabajo que supuso y la movilización institucional que representó comprometieron al Gobierno Nacional -a través de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (SSPTIP)- y a las respectivas áreas de planificación provincial a asumir el desafío de su consolidación. Pero ¿cómo encarar este desafío? ¿Cómo afianzar lo realizado, manteniendo la premisa de que la planificación del territorio tiene en su proceso de producción la clave que les otorga sentido a sus productos? ¿Cómo promover la creación de una cultura de la planificación que se instale en la agenda pública, atravesando todos los niveles de gobierno?

En el decreto de creación de la SSPTIP se resumen ciertas ideas clave: recuperar la planificación y el ordenamiento del territorio como tarea indelegable del Estado; impulsar el desarrollo territorial, entendido como proceso mediante el cual se acrecientan las capacidades de un determinado territorio; coordinar las políticas públicas de impacto en el territorio, superando las características miradas sectoriales que impiden comprender su complejidad como producción

social; promover la participación y la transversalidad en la planificación y la gestión territorial, fomentando la articulación entre distintos niveles de gobierno y entre los sectores público y privado. Estas premisas expresan la voluntad de dinamizar la agenda pública, a efectos de apuntalar a los organismos ejecutores de todos los niveles de gobierno -nacional, provincial y municipal-, aportando la visión integral que requieren los procesos de toma de decisiones que afectan al territorio. Y exponen, al mismo tiempo, la decisión de conciliar dos principios constitucionales fundamentales: el de la autonomía de los gobiernos federales y locales en lo que respecta a la administración de sus territorios, y el de la responsabilidad concurrente del Estado Nacional, como garante del crecimiento armónico de la Nación -tal como se expresa en el artículo 75 de la Constitución Nacional- a través de la implementación de políticas públicas que tiendan a equilibrar el desarrollo desigual de provincias y regiones.

Sin lugar a dudas, el acuerdo acerca de los anteriores conceptos, junto con la visión consensuada del territorio argentino, constituyen el resultado más relevante del Avance I del PET. Pero el diseño de un programa de trabajo que apunte a desarrollar con mayor detalle las directrices de planificación concertadas, que promueva la arti-

culación entre órganos decisores, la transversalidad y la participación social, sin perder de vista la responsabilidad que le compete al Gobierno Nacional, supone tomar iniciativas de naturaleza muy diferenciada. Cabe mencionar, entre ellas, la necesidad de fortalecer los resultados alcanzados mediante análisis prospectivos -de escenarios geopolíticos futuros probables- que permitan identificar a los actores y factores de riesgo de ruptura del escenario deseado.

El proceso de desarrollo del PET tuvo como objetivo proveer una nueva visión del territorio, partiendo del reconocimiento del escenario tendencial y amparándose en el modelo de país que comenzó a delinearse en el año 2003. Resta, en la etapa actual, profundizar el análisis de escenarios alternativos, a partir de cuya identificación se sugieran cursos de acción dirigidos a impedir la emergencia de los menos deseables y favorecer las probabilidades de ocurrencia de los deseables. Existe en la actualidad un amplio acervo metodológico al respecto, con enfoques particulares en Latinoamérica, que tienden a fortalecer las capacidades institucionales de los países de la región. La agenda que en este sentido se está llevando a cabo a nivel nacional deberá en adelante difundirse hasta llegar a atravesar todos los niveles de gobierno del territorio, como sustrato de los procesos de toma de decisiones.

Las iniciativas que constituyen el Avance II del PET pueden agruparse como componentes de dos esferas: las que conciernen

al campo del fortalecimiento institucional, indispensable para que la práctica de la planificación territorial sea viable y eficaz a lo largo y a lo ancho del país; y las referidas a la producción de planes y/o estudios específicos que provean instrumentos pormenorizados para la toma de decisiones. Se trata de esferas cuyos resultados se retroalimentan y se otorgan mutua viabilidad.

La decisión de expandir y fortalecer la práctica de la planificación en todos los ámbitos territoriales, de promover la ampliación de los actores involucrados y de potenciar sus efectos sinérgicos fundamentó la agenda de trabajo que constituye el Avance II del PET.

En suma, la decisión de expandir y fortalecer la práctica de la planificación en todos los ámbitos territoriales, de promover la ampliación de los actores involucrados y de potenciar sus efectos sinérgicos fundamentó la agenda de trabajo que constituye el Avance II del PET.

Dentro de esta perspectiva multiplicadora y multidimensional, le corresponde al Gobierno Nacional conducir y sostener el proceso desencadenado, imprimiéndole el espíritu del proyecto de país que sintetiza la Política Nacional de Planificación y Ordenamiento Territorial. Se resumen a continuación las distintas líneas de acción, ordenadas en relación con los principales objetivos programáticos de la etapa.

OBJETIVO	LINEAS PROGRAMÁTICAS
<p>Crear plataformas político-institucionales que propicien la consolidación de la planificación y el ordenamiento del territorio como políticas de Estado.</p>	<p>Constitución del Consejo Federal de Planificación y Ordenamiento Territorial (COFEPLAN).</p>
	<p>Implementación de programas de fortalecimiento institucional de las áreas de planificación en todos los niveles del Estado.</p>
	<p>Elaboración de proyecto de Ley Nacional de Planificación y Ordenamiento del Territorio.</p>
<p>Fomentar la difusión y formación de consensos en torno al PET, dentro de la esfera pública y de las organizaciones de la sociedad civil.</p>	<p>Promoción de la participación de organismos sectoriales y de entidades intermedias en el proceso de planificación.</p>
	<p>Divulgación de los estudios y documentos / realización de eventos.</p>
<p>Sistematizar la ponderación de las carteras provinciales de proyectos de inversión en infraestructuras, en orden a la actualización de los Modelos Territoriales Deseados Provinciales y a los lineamientos estratégicos del PET.</p>	<p>Revisión / actualización del Modelo Deseado Provincial.</p>
	<p>Ponderación de la cartera de proyectos provinciales según su impacto territorial.</p>
	<p>Conformación de una cartera nacional de proyectos ponderada y jerarquizada.</p>
<p>Desarrollar estudios dirigidos al diseño de políticas federales de planificación y ordenamiento del territorio, concordantes con las directrices del PET.</p>	<p>Programa Argentina Urbana (PAU): lineamientos estratégicos para el desarrollo territorial urbano.</p>
	<p>Programa Nacional de Prevención y Reducción de Riesgos y Desastres.</p>
	<p>Lineamientos Estratégicos para el Desarrollo Territorial Rural.</p>
	<p>Conectividad Territorial Nacional y Microrregional.</p>
	<p>Lineamientos para el Desarrollo Territorial de las Provincias de menor desarrollo relativo.</p>
<p>Sostener los intereses nacionales en los foros binacionales y regionales abocados a la planificación de las infraestructuras de integración regional suramericana.</p>	<p>Lineamientos y estudios de factibilidad de infraestructuras para la integración binacional e internacional.</p>
	<p>Asistencia a los ámbitos binacionales y/o regionales de debate y formación de consensos en materia de planificación de la integración regional.</p>
	<p>Desarrollo de estudios particularizados, de carácter binacional o regional, referidos al diseño de lineamientos y/o estudios de factibilidad de proyectos de inversión.</p>



CONSEJO FEDERAL DE PLANIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El acta con las bases para la creación del Consejo Federal de Planificación y Ordenamiento Territorial (COFEPLAN) se firmó el 17 de marzo de 2008, en ocasión de la presentación del Avance I del PET por parte de la Presidenta de la Nación, constituyéndose efectivamente en el mes de diciembre del mismo año. Su misión es participar en la articulación e implementación de los aspectos de la política territorial que comprometen la acción conjunta de la Nación, las Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a fin de reafirmar y ampliar el proceso de planificación y ordenamiento del territorio nacional. Con este objetivo ya se han realizado tres encuentros en diferentes puntos del país, en los que los representantes de cada jurisdicción, reunidos en Asamblea, intercambiaron experiencias y avanzaron sobre diversos temas vinculados a las tareas de las tres comisiones de trabajo creadas: de Fortalecimiento Institucional, de Legislación y de Relaciones Interinstitucionales. La primera de ellas tiene como objetivo promover el fortalecimiento de las áreas de planificación territorial mediante cuestiones como la difusión, sensibilización, intercambio de experiencias, capacitación, mejora de equipamiento, etc.; la segunda promueve la redacción, en forma consensuada, de un proyecto de Ley Nacional de Ordenamiento Territorial; y la tercera pretende generar vínculos entre instituciones y con entidades intermedias que fomenten redes de trabajo de efecto sinérgico. Cada una de estas comisiones desarrolla en la actualidad su propia agenda, que resulta de las encomiendas específicas fijadas en cada Asamblea General.

El COFEPLAN tiene la particularidad de haberse creado como corolario del trabajo conjunto realizado a lo largo del proceso de producción del PET. Este hecho constituye su principal capital social, que, además, se funda en el generalizado conocimiento previo de los participantes y las redes de mutua confianza.

PROYECTO DE LEY NACIONAL DE PLANIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO

La Política Nacional de Planificación y Ordenamiento Territorial incluyó entre sus determinaciones la necesidad de que la República Argentina cuente con un marco jurídico nacional al respecto, a efectos de garantizar el crecimiento armónico del territorio. Dicho lineamiento fue coincidente con la visión mayoritaria de los representantes provinciales que participaron en la elaboración del PET. Como consecuencia, en las sesiones de trabajo previas a la constitución del COFEPLAN, dichos representantes propusieron trabajar en esta dirección, dejando de manifiesto la pertinencia de una ley de fondo de carácter federal, que regule los procesos de producción de todo el territorio nacional según principios comunes que promuevan la equidad del desarrollo.

La elaboración del proyecto fue encomendada a la Comisión de Legislación del COFEPLAN, creada a tal efecto, y se ha nutrido tanto de los antecedentes nacionales -legislación provincial y local vigente e iniciativas parlamentarias- como de legislación internacional contemporánea. Al respecto, se ha tenido en consideración fundamentalmente la legislación de los países latinoamericanos que, con problemáticas y características de crecimiento similares, han realizado avances significativos en materia de regulación del uso del suelo.

El anteproyecto concibe al Ordenamiento Territorial como una función pública indelegable y, como ley marco nacional, establece principios rectores en virtud de los cuales se debería realizar dicho ordenamiento. Dicho anteproyecto ha alcanzado un alto nivel de consenso en el marco de la Asamblea del COFEPLAN y se ha puesto a disposición del Poder Ejecutivo Nacional y de los Poderes Ejecutivos Provinciales.



El Avance I del PET fue realizado con una metodología homogénea, que implicó a su vez una distribución también homóloga de responsabilidades y encomiendas para todas las jurisdicciones federales. La naturaleza de las actividades mencionadas trae aparejada una mayor dispersión de funciones: mientras parte de éstas se realizan con la participación directa de los Gobiernos Provinciales, otras son inicialmente llevadas a cabo por la SSPTIP, a efectos de proveer plataformas para la formación de futuros procesos de debate y formación de consensos. Estas últimas refieren fundamentalmente al desarrollo de estudios dirigidos al diseño de políticas federales que den respuesta a fenómenos territoriales de carácter interjurisdiccional, parte de las cuales requieren de la construcción de acuerdos con los gobiernos de otros países de la región.

La idea clave de la articulación de las políticas públicas de impacto territorial atraviesa todas las líneas de acción, dado que, en la mayoría de los casos, conllevan la necesidad de coordinación e interconsulta dentro de cada estamento de Gobierno -Nacional, Provincial o Municipal- con los órganos ejecutivos correspondientes. Si bien la organización sectorial de las estructuras del Estado imprime a las políticas públicas su carácter predominante, puede afirmarse que las experiencias de articulación que se están llevando a cabo expresan una tendencia incipiente a desarrollar prácticas superadoras.

Esta idea de articulación y formación de consensos para la definición de lineamientos estratégicos y/o proyectos específicos se replica a nivel internacional en lo concerniente a las iniciativas de integración regional suramericana. Cabe destacar al respecto el significado que reviste para el desarrollo del PET el

PRESIDENTA CRISTINA
FERNÁNDEZ DE KIRCHNER
Y PRESIDENTES
LATINOAMERICANOS
DURANTE LOS FESTEJOS
DEL BICENTENARIO.
25 DE MAYO DE 2010.



PONDERACIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS

La voluntad de proveer elementos a los organismos ejecutores de la inversión en infraestructuras que permitan optimizar los procesos de toma de decisiones es uno de los ejes conceptuales del PET. Como afirmamos reiteradamente, las infraestructuras son elementos que pautan de forma contundente la estructura del territorio. Del acierto en su selección y ejecución dependen, en gran medida, las posibilidades de desarrollo. Sobre la base de esta idea -y de la actualización de los Modelos Territoriales Deseados provinciales tanto como de los lineamientos estratégicos del PET-, se planteó como uno de los objetivos de esta etapa desarrollar una metodología que permita sistematizar la ponderación de la cartera de proyectos de infraestructura.

Como alternativa superadora del procedimiento de identificación de proyectos prioritarios, presente en el Avance I del PET, se diseñó una metodología flexible y factible de actualización periódica, que tiene como eje rector la evaluación intersectorial y sistemática del impacto de los proyectos en el territorio, asociada a la revisión de los Modelos Actual y Deseado de cada jurisdicción. El procedimiento fue puesto a consideración de los equipos técnicos provinciales y se los convocó a implementarlo haciendo énfasis en el salto cualitativo que supondría lograr resultados basados en la aplicación de criterios metodológicos similares a nivel nacional. La metodología conlleva la ineludible articulación entre distintas áreas de gobierno -en tanto informantes clave respecto de cada iniciativa-, hecho que agrega valor al proceso y a sus resultados.

La primera instancia consistió en la profundización del análisis de los Modelos Actual y Deseado del territorio, mediante la decodificación de problemas complejos desde una mirada sistémica. La elaboración de Árboles de Problemas -con sus causas y efectos- y Árboles de Objetivos -con sus estrategias y proyectos- implementada a escala microrregional permitió visualizar la relación lógica entre los problemas nodales del territorio y el impacto de las obras destinadas a resolverlos. Este procedimiento dio lugar a la identificación de proyectos de inversión considerados prioritarios a través de la generación de información sistemática, jerarquizada y articulada sobre opciones de intervención territorial. En segunda instancia, se ponderaron los proyectos de inversión utilizando una matriz multicriterio, metodología de análisis que permitió analizar la contribución que cada obra realiza a la consecución de objetivos específicos, tomando en cuenta los lineamientos políticos del

agente decisor y generando una ordenación de las alternativas de intervención territorial desde las más beneficiosas a las menos beneficiosas. Este modelo de evaluación contó con un *software* de apoyo, y se trabajó con una vasta lista de criterios y subcriterios que fue consensuada con las provincias, manteniendo una relación directa con los lineamientos estratégicos del PET. La tercera instancia consistió en analizar las sinergias y complementariedades entre proyectos a través de una matriz de impacto cruzado, evaluando el modo en que cada uno contribuye u obstaculiza a la consecución de los objetivos del otro.

A nivel provincial, el proceso dio como resultado una agregación y ponderación de las obras de infraestructura en función de los objetivos de desarrollo planteados. Esta exposición habilita a los decisores públicos a redefinir la cartera de proyectos, seleccionando los considerados prioritarios y posibles de formulación y evaluación, en la medida en que aportan un gran caudal de información de base territorial. En lo que respecta a la escala federal, se encuentra actualmente en pleno desarrollo la tarea de ponderación de la cartera de proyectos de inversión integrada. El procedimiento metodológico planteado replica el análisis multicriterio adoptando como parámetros de partida los lineamientos fundamentales del PET. Los criterios de viabilidad y relevancia de los proyectos resultan de la asociación de la base de información producida a escala provincial con el relevamiento de las estrategias de inversión de los órganos sectoriales. Se considera que esta iteración hará previsible el logro de resultados sostenibles, en la medida en que sintetiza la visión de los desafíos sectoriales a escala nacional, teniendo presentes las necesidades a escala microrregional.

Por último, cabe considerar el significado de esta iniciativa en relación con el Banco de Proyectos de Inversión (BAPIN), que funciona por imperativo legislativo dentro de la órbita del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación. La idea de complementar los resultados que surgen del método con el que actualmente se evalúan los proyectos de inversión en infraestructuras con una metodología basada específicamente en la perspectiva territorial ha sido vista como un aporte significativo desde los estamentos técnicos interministeriales. La posibilidad de institucionalizar un procedimiento de articulación de ambas metodologías formará parte de los desafíos aconsejables de encarar en adelante, como parte del proceso de consolidación del PET.



hecho de que sea la SSPTIP el organismo que, junto con la Cancillería Argentina, representa a nuestro país en todos los foros binacionales y regionales de planificación de inversiones. La SSPTIP contiene en su estructura a la Dirección Nacional de Planificación Estratégica y a la Dirección Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional, responsable esta última de sostener los intereses provinciales y nacionales en los foros binacionales y/o regionales en los que se debaten y priorizan los proyectos de infraestructuras para la integración regional suramericana. La Dirección Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional asiste a las mesas binacionales de trabajo con los países vecinos y participa activamente del Foro Multilateral de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), plataforma que se ha constituido recientemente

en brazo técnico del Consejo de Ministros de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR para temas relacionados con la planificación de la integración física regional suramericana.

La tarea de difusión y sensibilización dirigida a sumar consensos en torno de los lineamientos del PET ha sido llevada a cabo en forma constante dentro de la esfera pública y de las organizaciones de la sociedad civil.

La tarea de difusión y sensibilización dirigida a sumar consensos en torno de los lineamientos del PET ha sido llevada a cabo en forma constante dentro de la esfera pública y de las organizaciones de la sociedad civil desde el momento de su publicación y presentación, dando cuenta de la metodología con que fue realizado y del proyecto de país que expresan sus contenidos. En ella estuvieron implicados los equipos nacionales y los equipos provinciales, en orden

III ASAMBLEA DEL CONSEJO
FEDERAL DE PLANIFICACIÓN Y
ORDENAMIENTO TERRITORIAL.
MAR DEL PLATA, 8 Y 9
DE ABRIL DE 2010.



PROGRAMA ARGENTINA URBANA (PAU)

Promover el fortalecimiento de un sistema policéntrico de núcleos urbanos ha sido una de las estrategias en las que coincidieron todos los Gobiernos Provinciales a la hora de diseñar su propio Modelo Territorial Deseado. El Avance I del PET determinó a éste como uno de sus lineamientos estratégicos a nivel nacional, habida cuenta de la inequidad de oportunidades que supone la estructura jerárquica y concentrada de nuestro sistema de asentamientos humanos, tanto a nivel nacional como en la gran mayoría de las provincias. Revertir esta característica requiere de políticas de Estado que acompañen los esfuerzos de los gobiernos locales y provinciales, en función de lograr ciudades con mayor equidad social, mejores condiciones de vida, mejor desempeño económico y un patrón de desarrollo sustentable.

El PAU se propone desarrollar este objetivo, en el entendimiento de que las consecuencias del proceso de urbanización contemporáneo exceden, en muchos casos, la capacidad de respuesta de los Gobiernos Locales, presionados por la dinámica migratoria y económica tanto nacional como regional. Esta afirmación no supone desconocer sus competencias sino, por el contrario, asumir la responsabilidad del Gobierno Nacional de proveer un umbral básico de equidad para que las iniciativas locales tengan posibilidad de desplegarse. En definitiva, se trata de construir un proceso colaborativo entre los diferentes niveles de gobierno que permita dar respuestas a los desafíos que plantean las transformaciones urbanas que se registran en toda la extensión del territorio nacional.

Con este marco, el programa ha desarrollado y se encuentra desarrollando los siguientes tópicos:

» Caracterización del sistema urbano nacional y diagnóstico de fenómenos recurrentes de la dinámica de urbanización contemporánea. La jerarquización del sistema urbano y la construcción de tipologías fue el primer paso

para el estudio de las diferentes expresiones de los recientes procesos de crecimiento urbano. El análisis de imágenes satelitales permitió observar y caracterizar los fenómenos de expansión, profundizándolos a través de estudios de caso representativos de la tipología. Cabe resaltar que la interacción y el diálogo con las autoridades locales fueron elementos fundamentales para completar el diagnóstico.

» Identificación de los riesgos y oportunidades que implican las estrategias nacionales de desarrollo económico para el sistema de asentamientos humanos en las distintas regiones del territorio. La relación entre los núcleos urbanos y los complejos productivos regionales es de fundamental importancia para la comprensión de las tendencias de cambio de las ciudades. De manera complementaria, los entornos regionales explican gran parte de las diferenciaciones que se encuentran en el sistema urbano nacional.

» Producción de un cuerpo de lineamientos básicos de política pública en materia de urbanización. Dichos lineamientos se encuentran actualmente en elaboración y atienden a temáticas tales como: criterios de sustentabilidad urbano-ambiental, políticas de ordenamiento territorial, legislación y normativa urbanística, instrumentos de intervención en los mercados de suelo, políticas de vivienda, de movilidad, de infraestructura, equipamiento y servicios, prevención y acción frente a riesgos naturales y antrópicos, gobernabilidad y financiamiento local.

» Sensibilización de los decisores políticos y equipos técnicos de todos los niveles de gobierno, de las organizaciones civiles y académicas y de las corporaciones privadas sobre la necesidad de contar con instrumentos efectivos de intervención en los mercados de suelo, en tanto resulta un factor determinante del proceso de producción de la ciudad.

a la voluntad política de cada Gobierno de instalar la planificación territorial en su propia agenda. En la esfera nacional, el documento -en tanto expresión del reposicionamiento del Gobierno Nacional como agente activo del proceso de producción territorial- generó expectativas sociales que dieron lugar a una serie de presentaciones y debates públicos, que

generación de mejores prácticas en lo que refiere al diseño de políticas públicas de impacto territorial. Como ejemplo de ello, cabe mencionar algunas de las iniciativas que se encuentran hoy en marcha:

» **A.** El Estudio **Lineamientos para el Desarrollo Territorial de las Provincias de Menor Desarrollo Relativo**, que se lleva a cabo con la coordinación tripartita de la Dirección Nacional de Desarrollo Regional del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas; y de la Secretaría de Energía y la SSPTIP, ambas pertenecientes al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Sobre la base del conocimiento acumulado dentro de cada organismo -específicamente el relacionado con el desarrollo potencial de cadenas de valor, las alternativas de provisión de energía y la síntesis producida en el PET-, se trata de elaborar propuestas tendientes a fomentar en la región el modelo de desarrollo con inclusión social, basado en la diversificación productiva con agregado de valor en origen.

» **B.** La mesa de trabajo para el **Ordenamiento Territorial Rural**, convocada por el Ministerio de Agricultura, a la que asisten la SSPTIP y el Ministerio de Ciencia y Tecnología, compartiendo el espacio con un conjunto de organismos y unidades académicas del sector. Su objetivo es acompañar, desde la esfera nacional, el proceso de producción del **Plan Agroalimentario y Agroindustrial**, cuya realización

El Avance I del PET fue expresión del reposicionamiento del Gobierno Nacional como agente activo del proceso de producción territorial.

han sido sostenidos sistemáticamente por los equipos técnicos de la SSPTIP. Estos tuvieron y tienen lugar en organizaciones empresariales y sindicales, ámbitos académicos, organismos diversos de los Poderes Ejecutivos nacionales, provinciales o locales y en ámbitos legislativos, entre otros.

Son destacables los resultados de carácter intangible que el proceso de producción del PET ha traído aparejados, en la medida en que se comporta como germen de la participación y del involucramiento de las distintas esferas de la sociedad en un cometido común. Esta última ha dado origen a gran parte de las actividades que están nutriendo el avance II del PET y que implican a otras instituciones, organismos del Estado Nacional y unidades académicas, hecho que se replica en buena parte de los Gobiernos Provinciales, augurando una



PROGRAMA ARGENTINA RURAL (PAR)

Las políticas liberales que enmarcaron el ingreso de la Argentina en el proceso de globalización trajeron aparejada una rotunda transformación de los territorios rurales, generando una dinámica dual de crecimiento económico y aumento de la pobreza. La sociedad de carácter rural -entendida como aquella cuyas condiciones de reproducción están directamente asociadas a la explotación de los recursos naturales del territorio- comportó cambios estructurales, ligados a un notable crecimiento de las grandes corporaciones transnacionales en el escenario nacional. En lo que respecta al sector agropecuario, este fenómeno -estrechamente vinculado a la integración del país en el nuevo sistema agroalimentario mundial- modificó drásticamente sus condiciones de producción. Si bien esto ha tenido consecuencias positivas en términos de aumento del Producto Bruto, se destacan entre sus consecuencias negativas la pérdida de biodiversidad, el deterioro de suelos por avance descontrolado de nuevas actividades agropecuarias, el avance de la urbanización sobre suelos agrícolas y el deterioro paisajístico, entre otros.

Esta problemática pone de manifiesto la necesidad de contar con una política de ordenamiento territorial en la cual se puedan visualizar de manera integral y objetiva los factores que fortalecen y condicionan el desarrollo productivo y la calidad de vida de las áreas rurales. En tal sentido aparecen, a nivel mundial, nuevos conceptos que revalorizan la vocación de estas últimas, más allá de la función extractiva de recursos naturales: como territorios estratégicos para la soberanía y seguridad alimentaria, para la preservación de zonas valiosas que aportan recursos y servicios ambientales, para la producción de biocombustibles, para la preservación de paisajes, para el desarrollo de actividades turísticas, y para la preservación de la biodiversidad y de las culturas e identidades locales.

Sobre la base de estas consideraciones, la SSPTIP está avanzando en una serie de tareas cuyos resultados concurren en el presente programa. Se destaca en este sentido el desarrollo del estudio Ordenamiento Territorial y Creación de Infraestructuras Rurales en Argentina, que se realiza con el apoyo financiero de la Unidad de Preinversión (UNPRE) del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación. Los lineamientos del PAR están en plena sintonía con los trabajos que en este sentido lleva a cabo el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación: el Plan Estratégico Agroalimentario y la mesa de formación de consensos que coordina institucionalmente la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca, en la que representantes del campo científico-tecnológico y de organismos del sector se proponen sentar las bases de ordenamiento del territorio rural argentino.

En suma, el programa tiene por objeto determinar los roles y funciones que las diversas áreas rurales cumplen y cumplirán en el sistema nacional, e identificar lineamientos estratégicos dirigidos a organizarlas en forma más efectiva preservando su calidad ambiental, mejorando sus condiciones productivas y garantizando la inclusión y el arraigo de la población. Éste se plantea desde una perspectiva integral del territorio argentino, promoviendo que se vincule estratégicamente con la iniciativa de planificación y desarrollo urbano -expresada en el Programa Argentina Urbana (PAU)- a efectos de poder construir una verdadera política de articulación campo-ciudad. En este sentido, se presta especial atención a la creación y gestión de las infraestructuras rurales teniendo en cuenta que éstas, como estructurantes del territorio, son las que pueden disparar procesos de revalorización y desarrollo rural.



está siendo conducida por el Gobierno Nacional, con la participación de todos los Gobiernos Provinciales.

» **C.** El Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa Manuel Belgrano (CEPADE), ámbito donde se realizan investigaciones diversas. En respuesta a la convocatoria realizada por el Ministerio de Defensa, se integra el equipo de trabajo abocado a la **Planificación Territorial y Políticas de Defensa en la República Argentina**, en el que se debate la política en materia de defensa nacional y seguridad internacional, desde una perspectiva integral que considera la defensa como una cuestión concerniente a todos los habitantes de la Nación, tanto civiles como militares.

» **D.** El trabajo que se lleva a cabo en conjunto con organismos del Estado Nacional y de

los Estados Provinciales tratando de aportar soluciones integrales que abarquen tanto la modalidad operativa como la dotación de infraestructuras adecuadas. Las alternativas son evaluadas con representantes de los países limítrofes en **Grupos Técnicos Binacionales o Comisiones Binacionales ad hoc**, construyendo consensos en el marco del proceso de integración regional.

» **E.** El Comité Técnico Nacional Argentino del Programa Qhapaq Ñan, dependiente de la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación. En este marco, la SSPTIP participa en la selección y postulación de los tramos del Camino Principal Andino como patrimonio de la humanidad ante la UNESCO, articulando tareas con los Comités Técnicos de las Provincias involucradas y las diversas áreas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.



PROGRAMA NACIONAL DE REDUCCIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES

El Programa tiene como objetivo prioritario insertar en las políticas de desarrollo y ordenamiento territorial de nivel nacional y provincial la problemática del riesgo de desastres. El propósito primordial es incorporar acciones que permitan reducir drásticamente las ocurrencias de catástrofes y/o disminuir los efectos perjudiciales de ellas.

Para ello promueve la incorporación de la dimensión del riesgo en el proceso de planificación del desarrollo territorial y la inversión pública, como factor que debe estar presente en la definición del escenario sobre el cual se ha de actuar, a efectos de reducir las consecuencias negativas de los desastres resultantes de su manifestación.

Como proyecto de cooperación técnica del PNUD, el programa inició su ejecución en el año 2006, constituyéndose en componente del proceso de elaboración del PET al incorporar, como elemento de caracterización del Modelo Actual, los cuadros de situación provinciales referidos a las amenazas y vulnerabilidades que afectan al territorio a nivel regional y provincial. El documento resultante fue presentado en el año 2008 y se encuentra disponible en www.planif-territorial.gov.ar.

Por otra parte, las actividades de sensibilización y capacitación realizadas a nivel nacional y regional durante el periodo 2007/2009 permitieron arribar

a propuestas de acción que se concretaron a modo de experiencias piloto, como en la provincia de Formosa, con la inclusión de este componente en el Plan Estratégico Territorial provincial, complementado con una propuesta de incorporación de la reducción del riesgo de desastres a nivel local en el Municipio de Clorinda, en el marco de un acuerdo de Cooperación con la Cruz Roja Nacional e Internacional.

Actualmente, y en el marco de la producción del Avance II del PET -sumado a la tarea sistemática de incorporar la dimensión del riesgo de desastres como un componente más en la ponderación de la cartera de proyectos de inversión-, se ha iniciado la elaboración del Plan de Acción de Reducción del Riesgo de Desastres y de Adaptación al Cambio Climático a nivel provincial en las regiones del NOA y Cuyo.

Con este propósito se acordó, con la Secretaría de Planificación de la Provincia de Jujuy, desarrollar el Plan de Acción Provincial a modo de experiencia piloto, con vistas a ser replicada en las restantes provincias. Este antecedente también obrará como punto de partida para la definición de los Lineamientos Nacionales sobre Reducción del Riesgo de Desastres y Adaptación al Cambio Climático.



» **F.** El Consejo Consultivo Nacional de Políticas Sociales, que funciona en el ámbito del Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales de la Presidencia de la Nación y en el que la SSPTIP representa al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Su objetivo es constituirse en un espacio articulador de la planificación y coordinación de la política social nacional, con la participación activa de la sociedad civil. Junto con los representantes gubernamentales, en él participan organizaciones empresariales, sindicales, diversas ONGs e instituciones confesionales. En la misma línea, la SSPTIP participa en la elaboración de la **Guía de Derechos Ciudadanos 2010**, impulsada por la Subsecretaría para la Reforma Institucional y Fortalecimiento de la Democracia de Jefatura de Gabinete de Ministros; en la Mesa de trabajo para la elaboración del **Plan Nacional**

de Derechos Humanos y en el INADI, ambos dependientes del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos de la Nación.

» **G.** La **Comisión Interinstitucional de Seguimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio**, dependiente del Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales. La SSPTIP participa de este ámbito realizando el seguimiento del Objetivo Número 8 -"Asegurar un medio ambiente sostenible"- y sus correspondientes Meta 2 -"Reducir en dos terceras partes la proporción de la población sin acceso a agua potable entre los años 1990 y 2015"-, Meta 3 -"Reducir en dos terceras partes la proporción de la población sin desagües cloacales entre los años 1990 y 2015"- y Meta 4 -"Haber reducido a la mitad la proporción de hogares residentes en viviendas deficitarias y en condiciones de tenencia regular"-. Asimismo, coordina



PROGRAMA DE OPTIMIZACIÓN DE LA INTEGRACIÓN FÍSICA ARGENTINA-CHILENA

Argentina y Chile cuentan con un amplio marco institucional para planificar y consolidar la integración física entre sí. En el ámbito bilateral, mediante el Grupo Técnico Mixto en temas de infraestructura, los Comités de Integración Fronteriza en materia de facilitación fronteriza y distintas Comisiones Binacionales ad hoc. En el ámbito multilateral y en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), participan en el proceso de planificación territorial indicativa a escala regional, sobre la base de una metodología consensuada entre los 12 países miembros. Esta identifica, evalúa y complementa, mediante otras acciones, los proyectos ligados a la integración física de los países y su ordenamiento en una Cartera de Proyectos.

Como resultado de los acuerdos, tanto en el ámbito bilateral como en el multilateral, Argentina y Chile decidieron realizar dos Estudios Binacionales, cuyo financiamiento provino del Fondo de Infraestructuras de Integración (FIRII), instituido por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). La Coordinación y Supervisión Integral por parte de los países quedó a cargo de:

- » La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, por la República Argentina.
- » La Dirección Nacional Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas, por la República de Chile.

Para cada estudio, y como parte del mecanismo de supervisión, se formaron equipos integrados por las instancias sectoriales nacionales y provinciales/regionales involucradas y se realizaron talleres nacionales y binacionales de evaluación de los avances.

ESTUDIO BINACIONAL DE OPTIMIZACIÓN DEL PASO DE FRONTERA SISTEMA CRISTO REDENTOR

El paso fronterizo Sistema Cristo Redentor conecta la V Región de Valparaíso en Chile con la provincia de Mendoza en la República Argentina, y es la principal conexión terrestre bilateral y para el tránsito proveniente del MERCOSUR y de los mercados de ultramar en el Pacífico.

El estudio, en el que se consideró al paso de frontera como un sistema binacional con extremos en Uspallata (Argentina) y en Guardia Vieja (Chile), tuvo como objetivo evaluar alternativas de optimización tanto de la infraestructura como de la operación, a fin de definir de común acuerdo y desde una visión sistémica global la solución integral que permita implementar el mejor sistema de control fronterizo.

En una primera etapa se definió la solución operativa, que adoptará la siguiente modalidad y ubicaciones:

- » Control de Pasajeros: Control Integrado de Doble Cabecera. País Entrada/País Sede, en Horcones (Argentina) y Los Libertadores (Chile). Es decir, se mantienen la actual ubicación y operatoria.
- » Control de Cargas: Control Integrado de Única Cabecera en Uspallata (Argentina) e inspección de cabina en Los Libertadores (Chile).

Como resultado del estudio binacional, la consultora ha entregado, a inicios del segundo semestre de 2010, el Informe Final. En él se detallan la Factibilidad de la Solución Integral seleccionada y el Modelo de Gestión, el Plan de Acción Estratégico para su implementación, el Manual Operativo -descriptivo de las etapas del proceso de control- y la evaluación de las posibilidades de participación del sector privado en el financiamiento de la inversión y la estrategia propuesta para realizarla.

ESTUDIO BINACIONAL DE OPTIMIZACIÓN DE LA CONECTIVIDAD TERRITORIAL ARGENTINA-CHILENA

La decisión de ambos países de realizar el estudio se basó en la necesidad de determinar las prioridades de inversión para los próximos quinquenios -mediante una evaluación global de las diversas alternativas de conexión que ofrecen las áreas geográficas asociadas en la frontera argentino-chilena-, y de las potencialidades e inquietudes de las respectivas provincias y regiones con una visión integral que propenda al equilibrio territorial.

El Estudio se centra en el análisis de las necesidades de desarrollo de infraestructura para el transporte terrestre entre Argentina y Chile, tanto en los pasos ya priorizados como en aquellos cuyo potencial se define a partir de dicho estudio.

Este enfoque requerirá la aplicación de métodos y modelos que permitan analizar los impactos sobre la infraestructura de transporte internacional a partir de diferentes escenarios de desarrollo de actividades y de ordenamiento territorial.

El Estudio se estructura en tres módulos, que incluyen el análisis y la descripción del sistema de transporte actual, sus motivaciones, la infraestructura disponible, sus déficits operativos y organizacionales; el análisis de las economías regionales bilaterales vinculadas a los pasos de frontera; y, finalmente, la proyección de la demanda, sus requerimientos de infraestructura y la identificación y propuesta de los proyectos necesarios. Durante el primer semestre de 2010 la consultora entregó el Primer Informe y se realizó un taller de evaluación. Se espera concluir el estudio en el primer trimestre de 2011.



anualmente la elaboración del Informe Anual de Seguimiento en forma conjunta con la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, con el aporte de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y del Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento (ENOHSA).

Gran parte de las actividades que nutren el Avance II del PET y que implican a otras instituciones, organismos del Estado Nacional y unidades académicas auguran una generación de mejores prácticas en lo que refiere al diseño de políticas públicas de impacto territorial.

» **H.** Los estudios encarados con equipos académicos, en el marco de los convenios de cooperación suscriptos entre el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y diversas Universidades Nacionales, que tienen como factor común la idea de producir conocimiento para la acción, conocimiento basado en la utilización del enorme caudal de información que hoy provee la tecnología en manos de los organismos del Estado -que se halla dispersa-, y que incorpora la experiencia que aporta la participación en la gestión de gobierno. Entre las iniciativas que ya se encuentran en marcha cabe mencionar, por una parte, la encomienda realizada a la Universidad Tecnológica Nacional, con la participación de la Dirección de Desarrollo Regional del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, dirigida al estudio de aspectos pormenorizados



PROGRAMA PEHUENCHE

Tiene por finalidad identificar las inversiones y acciones que permitan desarrollar el área de influencia del Paso El Pehuenche -comprendida por las provincias de Mendoza, La Pampa y Buenos Aires en Argentina, y las Regiones del Maule y Central en Chile-, cuya dinámica de conectividad se verá marcada por la pavimentación de dicho paso a ambos lados de la frontera. Los estudios a realizar evaluarán el potencial productivo y de generación de servicios del área a fin de identificar un programa de inversiones que contribuya a la consolidación de corredores de transporte -complementarios y/o alternativos a los pasos Cristo Redentor y Pino Hachado-, y al desarrollo sustentable de los territorios involucrados. El Programa Pehuenche se financia con el Componente Preinversión del Préstamo de la Corporación Andina de Fomento -CAF (Contrato de Préstamo CFA-4538)- del que la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública es el Organismo Ejecutor II. Se encuentra organizado en tres etapas, cuya denominación y objetivos se describen a continuación:

PRIMERA ETAPA

Compuesta por estudios que tienen como objetivo general realizar un diagnóstico preliminar y contar con información primaria de base y secundaria sistematizada, obtenida mediante búsquedas de información y trabajos de campo. Los estudios que se encuentran en ejecución son:

- » Descripción y Evaluación del Sistema de Transporte en el Área de Influencia del Paso Pehuenche.
- » Caracterización del Territorio y del Sistema de Actividades en el Área de Influencia del Paso El Pehuenche.
- » Sistema de Información Territorial (SIT-Pehuenche).

SEGUNDA ETAPA:

El objetivo es realizar la identificación y evaluación técnica, económica, ambiental e institucional de proyectos que contribuyan a consolidar el potencial productivo y de generación y prestación de servicios del Área de influencia del Paso Pehuenche.

TERCERA ETAPA:

Tiene como objetivo el estudio de de los proyectos identificados, entre los que estará incluido el Centro de Fronteras. Considerando que ya existe una decisión de los gobiernos de Argentina y Chile acerca de la modalidad de control, que sería Integrada y de Única Cabecera en Argentina, y contando con las estimaciones de demanda provistas por el estudio de Transporte de la Primera Etapa, en el segundo semestre de 2010 se llamará a licitación para realizar el Estudio de Factibilidad y Anteproyecto Técnico del Centro Único de Frontera del Paso El Pehuenche.



ESTUDIO BINACIONAL PARA OPTIMIZAR LA CONECTIVIDAD ARGENTINA - BRASIL

En el marco de la Comisión Binacional Argentina-Brasileña para los Nuevos Puentes sobre el Río Uruguay (COMBI), ambos países han acordado la realización de un Estudio Binacional que permita contar con elementos técnicos para desarrollar el sistema de transporte entre Argentina y Brasil. El objetivo es analizar la viabilidad de nuevas conexiones, que comprenderán la construcción de nuevos puentes internacionales sobre el Río Uruguay, sus accesos, centros de frontera y vinculaciones con las redes troncales viales y/o ferroviarias.

El Estudio Binacional considerará a las nuevas conexiones como integrantes de un Sistema de Conectividad que involucra a toda la frontera argentina-brasileña. Por lo tanto, las evaluaciones de costos y beneficios de los proyectos se realizarán sobre la base de ese criterio, permitiendo identificar un Programa de Inversiones para el mediano y largo plazo. Esto significa que el Estudio Binacional no descartará las alternativas consideradas por las provincias argentinas o los estados brasileros, sino que las evaluará en un contexto integral.

En esta etapa de los trabajos de la COMBI, la SSPTIP -representando al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios- integra, junto con la Dirección Nacional de Infraestructura del Transporte de Brasil, el Comité Ejecutivo que está a cargo de la ejecución de los estudios.

Con el objetivo de llamar a una Licitación Binacional se elaboraron y consensuaron los Términos de Referencia del estudio, se elaboró un Pliego Único para la Licitación Binacional -pliego general y particular y modelo de contrato- a partir de la compatibilización de la normativa de contrataciones de ambos países, y se realizó el llamado a Licitación Binacional, actualmente en desarrollo.

El Estudio Binacional, cuyo costo será asumido en partes iguales por los países con fondos propios, se iniciará en el segundo semestre de 2010 y se espera contar con sus resultados a mediados de 2011. Cabe aclarar que las provincias de Corrientes y Misiones, por Argentina, y el Estado de Rio Grande do Sul, por Brasil, forman parte de la COMBI y participan en las instancias de trabajo previstas en su Reglamento de funcionamiento.

de la movilidad de personas, bienes y servicios en ciertos ámbitos microrregionales. Y, por otra parte, la constitución de un equipo de trabajo provisto por la Facultad de Geografía de la UBA y el Instituto del Conurbano de la Universidad de General Sarmiento, que tiene como objetivo el diseño preliminar de la currícula y el dispositivo con el que se implementará un programa federal de capacitación de recursos humanos destinado a agentes que revisten en las áreas de planificación provinciales y locales.

La cooperación con el sector académico cuenta con el antecedente de trabajos ya concluidos, que han hecho un aporte significativo a la profundización del PET. Se trata, concretamente, del Estudio de Integración y Conectividad del Territorio Argentino, llevado a cabo por la Facultad de Ingeniería de la UBA, y de los estudios de competitividad de nodos urbanos, realizados por equipos de distintas unidades académicas regionales, como parte del Programa Argentina Urbana -San Miguel de Tucumán (Universidad Nacional de Tucumán); Roque Saenz Peña (Universidad del Nordeste); Venado Tuerto (Universidad de Rosario) y Alto Valle del Río Negro (Universidad del COMAHUE)-.

Por último, es coincidencia entre todos los actores sociales involucrados en el PET que, para fomentar su consolidación como plataforma generadora de lineamientos adecuados a las distintas problemáticas y escalas territoriales, es indispensable el fortalecimiento institucional de la planificación territorial en todos los

ámbitos de gobierno. Esto se considera condición fundamental para hacer viable una segunda generación de programas y actividades, que provea instrumentos de intervención y de gestión concretos para el manejo del territorio, que amplíe la participación de los Gobiernos Provinciales y Locales y que posicione a estos últimos como sujetos de su propio desarrollo.

Las iniciativas surgidas a lo largo del proceso de producción del PET, ratificadas en el seno del Consejo Federal de Planificación y Ordenamiento Territorial, es de naturaleza diversa: planes estratégicos de desarrollo y ordenamiento regional, provincial o local, estudios de prefactibilidad de proyectos de inversión en infraestructuras, programas de fortalecimiento de oficinas de planificación, programas de capacitación de recursos humanos y desarrollo de Infraestructura de Datos Espaciales provinciales, entre otros. Se trata de una cartera amplia, cuya viabilidad está en gran medida asociada a la disponibilidad de recursos presupuestarios. En este marco, la SSPTIP, asumiendo su rol de organismo nacional promotor de la planificación territorial a nivel federal, ha iniciado la gestión de una línea de financiamiento específica, la cual cuenta actualmente con un significativo grado de avance. Se prevé que ésta tenga un horizonte temporal que trascienda al presente período de Gobierno Nacional, en correspondencia con la meta de mediano y largo plazo que supone lograr que la planificación y el ordenamiento territorial se constituyan en política de Estado.



OPTIMIZACIÓN DE LA CONECTIVIDAD TERRITORIAL ARGENTINA-PARAGUAYA

Paraguay y Argentina poseen 1.550 Km. de fronteras aproximadamente, delimitadas naturalmente por los ríos Pilcomayo, Paraguay y Paraná, cuestión que representa un condicionamiento importante en términos de proyectos que permitan la integración física. Frente a los avances de los procesos de integración regional es necesario lograr la optimización de las redes viales y de los pasos fronterizos, ya que estos son elementos articuladores de los corredores de transporte y, a la vez, puntos neurálgicos que condicionan los beneficios obtenidos por las mejoras de dichas redes.

Análisis realizados por ambos países en el marco del Grupo Técnico Mixto Argentino-Paraguayo, contenidos en un Plan Maestro de Pasos Fronterizos, determinaron la prioridad de realizar estudios que permitan implementar acciones tendientes a elevar la eficiencia de las principales conexiones fronterizas.

Se arribó a un acuerdo binacional sobre los estudios a realizar y su alcance; se hizo la presentación ante FONPLATA para la obtención de una asistencia técnica de recuperación contingente para su financiación y se acordó el mecanismo de ejecución y supervisión de dichos estudios. Aprobada la operación por el Directorio de FONPLATA, se completó la gestión para la aprobación interna y se firmó el contrato en Argentina y en Paraguay, en este último caso encontrándose en trámite de ratificación parlamentaria y ya cuenta con media sanción.

ESTUDIO BINACIONAL DE OPTIMIZACIÓN DE LA CONECTIVIDAD EN EL NODO CLORINDA-ASUNCIÓN

Se centra, desde el punto de vista de su ubicación geográfica, en el nodo que permite la conexión del área cercana a la localidad de Clorinda con el Área Metropolitana de Asunción. En dicho nodo existen distintas alternativas de cruces, siendo el más importante el Puente San Ignacio de Loyola, situado sobre el río Pilcomayo, que une Clorinda, en la República Argentina, con Puerto Falcón, en

la República de Paraguay. Otras posibilidades de cruce son la Pasarela Clorinda-Nanawa, que facilita el tránsito peatonal entre ambas orillas del río Pilcomayo y, más al este, el paso Puerto Pilcomayo-Itá Enramada, una conexión de tipo fluvial sobre el río Paraguay que se materializa mediante un servicio de balsa que transporta vehículos y pasajeros.

El objetivo del estudio es identificar y evaluar las inversiones necesarias para optimizar las conexiones físicas y el transporte multimodal que permitan captar plenamente los beneficios derivados de un buen estándar de la infraestructura y del funcionamiento pleno de un control integrado de frontera.

ESTUDIO BINACIONAL DE OPTIMIZACIÓN DE LA CONECTIVIDAD EN EL NODO RÍO BERMEJO-ÑEEMBUCÚ

Su objetivo es evaluar la factibilidad técnica, económica, financiera, ambiental e institucional de un Programa de Inversiones que permita desarrollar la conectividad territorial del nodo Ñeembucú-Río Bermejo, definido al sur del Paso Internacional Puerto Formosa-Puerto Alberdi y al norte del Paso Internacional Puerto Las Palmas-Humaitá.

Las inversiones deberán cubrir la implementación de una nueva conexión física sobre el río Paraguay en el área de estudio, mediante la ejecución de un Puente Internacional, vial o ferro/vial, sus accesos y vinculaciones a las redes troncales viales y/o ferroviarias; la implementación de obras y accesos locales, necesarios para la vinculación expeditiva de toda el área con el nuevo Puente Internacional; y las que lleven a un nivel óptimo de operación el cruce fluvial, en los pasos internacionales habilitados en el área.



DESARROLLO Y APLICACIÓN DE METODOLOGÍAS IIRSA

En el ámbito de la Iniciativa IIRSA se desarrollaron y consensuaron metodologías que permiten profundizar el proceso de planificación indicativa a escala regional mediante su aplicación en los Grupos de Proyectos, identificados y acordados por los países que conforman la Cartera de Proyectos de Suramérica.

Las Metodologías desarrolladas son:

- » Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE).
- » Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado (IPrLg).

La Subsecretaría de Planificación Territorial, como Coordinación Nacional de IIRSA por Argentina, está articulando la aplicación de ambas metodologías, persiguiendo el objetivo adicional de capacitar a los técnicos gubernamentales, nacionales y provinciales/regionales que integran los equipos de cada país.

Para la aplicación de las metodologías se cuenta con el apoyo de sendas asistencias técnicas no reembolsables del BID.

La Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico tiene como objetivo identificar con enfoque preventivo acciones complementarias para potenciar los efectos positivos de los proyectos y minimizar sus impactos negativos, tomando el área de influencia de los grupos de proyectos de la Iniciativa IIRSA. La aplicación EASE se está realizando en el Grupo 2 del Eje del Sur, denominado Circuito Turístico Binacional de la Zona de los Lagos, e involucra a las provincias de Río Negro y Neuquén, por Argentina, y las regiones De los Ríos, De los Lagos y Araucanía, por Chile. Esta es la primera experiencia de aplicación a nivel suramericano, y se espera concluir en el segundo semestre de 2010.

La Metodología de Integración Productiva y Logística permite la identificación de oportunidades de creación, desarrollo y fortalecimiento de encadenamientos productivos hacia atrás y/o hacia adelante, cuyos eslabones están situados en dos o más países de la región, así como la eliminación de cuellos de botella en los flujos logísticos que se desarrollan en las áreas de influencia de los Grupos de Proyectos de la Iniciativa IIRSA. Para la aplicación IPrLg en el Grupo 4 del Eje MERCOSUR-Chile, denominado Coquimbo- Región Centro Argentina-Paysandú, del que participan Argentina, Chile y Uruguay, se conformó un equipo de trabajo trinacional con funcionarios de cada país. El inicio de dicho grupo se realizará con un taller de lanzamiento a fines de julio del 2010, y se espera contar con las recomendaciones y el equipo capacitado a comienzos de 2011.

EXPORTACIÓN PARA MIPYMES POR ENVÍOS POSTALES - "EXPORTAFÁCIL"

El proyecto de implementación de un sistema de exportaciones por envíos postales EXPORTAFACIL se encuentra incluido en el grupo de 31 proyectos de implementación consensuada definidos en IIRSA en el año 2004 para su ejecución inmediata. El sistema ya se encuentra operativo en Brasil, Uruguay y Perú, y con diversos grados de avance en su implementación en Colombia, Ecuador, Chile y Argentina.

Dado que la implementación del proyecto requiere para su concreción el compromiso y participación de diversos organismos, se ha conformado una Comisión Multisectorial integrada por la Secretaría PYMES, la Administración Federal de Ingresos Públicos, la Comisión Nacional de Comunicaciones y el Correo Oficial de la República de Argentina, en la cual la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, en su carácter de Coordinadora de la IIRSA, cumple el rol de articuladora.

El proyecto propone el diseño y puesta en marcha de un sistema simplificado de exportación que permita a las MIPYMEs argentinas acceder al mercado internacional por medio de la reducción de costos y la simplificación de los procedimientos necesarios para la exportación desde cualquier punto del país a través de las oficinas postales.

Este nuevo servicio, además del incremento de las exportaciones en sí y de los beneficios que puede implicar para algún sector en particular, propende al desarrollo social y económico en las regiones en las que esas micro, pequeñas y medianas empresas con potencial exportador están inmersas.

La alternativa de vender sus productos en el mercado internacional fomenta y fortalece a toda la comunidad. El desarrollo de la cultura exportadora implica capacitación por parte de la empresa, evolución educacional de sus empleados y nuevos puestos de trabajo e ingresos para la población, incentivada así a permanecer en sus localidades de origen.

En suma, es un proyecto país que propone dar un fuerte impulso al desarrollo y a las exportaciones, aun desde los puntos más alejados del territorio, a través de las oficinas del correo, con muy bajo volumen de inversiones, en la medida en que se sustenta en las capacidades preexistentes (infraestructura de logística postal, capacitación para PYMEs, estímulo a las exportaciones) de los organismos públicos y entidades privadas ligadas al quehacer de las pequeñas y medianas empresas del país.



ARGENTINA 2010

HACIA EL MODELO
TERRITORIAL
DESEADO





LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS PARA EL DESARROLLO

El proceso de globalización y ajuste estructural de las últimas décadas en la Argentina provocó una notable adecuación de las estructuras productivas a los requerimientos contemporáneos. Esto ocasionó, paralelamente, la agudización de los problemas territoriales históricos, junto con el aumento de los niveles de deterioro y desigualdad distributiva entre las diferentes regiones del país. La inversión en infraestructura y equipamiento que acompañó los ciclos de crecimiento económico fue gestionada en forma discontinua, basada en procesos de toma de decisión disociados y ligados, fundamentalmente, a las necesidades del mercado. Esto trajo aparejadas la sobreutilización o subutilización de recursos naturales, la generación de conflictos ambientales y territoriales, la inequidad en la asignación de recursos públicos entre distintas regiones y la consecuente disminución de la calidad de vida de gran parte de la población.

A partir del año 2003, el gobierno del ex presidente Néstor Kirchner perfiló un nuevo proyecto de país basado en la firme voluntad de revertir la crisis heredada y de afianzar el crecimiento económico con inclusión social.

Un proyecto de país que la actual gestión de la Presidenta Cristina Fernández de Kirchner ha propuesto consolidar y que asume la inversión sostenida en infraestructura y equipamiento como pauta fundamental para garantizar el desarrollo equilibrado, integrado, sustentable y socialmente justo de la Argentina.

Las infraestructuras han sido, históricamente, los medios de vinculación entre personas, servicios y bienes, y su diseño en el territorio determina el grado de relación existente entre unos y otros. Su configuración, asociada a las características del medio natural, estructura la forma de ocupación del suelo, y su magnitud es directamente proporcional a las posibilidades de desarrollo relativo entre distintas regiones. Tal como afirmamos con anterioridad, en el contexto de la globalización, el comercio de bienes y servicios entre diversos lugares del planeta ha experimentado un crecimiento exponencial. La descentralización y segmentación de la producción que caracteriza la organización de la economía mundial conlleva el crecimiento cualitativo y cuantitativo de intercambios de todo tipo y la demanda de infraestructuras adecuadas para poder concretarlos. Producir y comerciar



bienes requiere de energía e infraestructuras de transporte -como puertos, carreteras, ferrocarriles- así como de redes de comunicación tecnológicamente acordes con la dinámica de toma de decisiones que exige el comando de estas operaciones. En este marco, la ausencia de dotaciones adecuadas a los estándares tecnológicos internacionales, así como la provisión ineficiente de servicios, constituyen obstáculos de primer orden para la obtención de buenas tasas de crecimiento económico.

El despliegue de infraestructuras en el territorio se asienta en la voluntad política de promover el desarrollo de las regiones rezagadas y de las comunidades que en ellas habitan, y ya no exclusivamente en los requerimientos de una economía volcada hacia el exterior.

Sin embargo, cuando está en juego la promoción del desarrollo regional o local, la constatación de la inequidad territorial -que produce el mercado como factor determinante de la inversión en infraestructuras- hace necesarias otras consideraciones. Éstas refieren, en primer lugar, a su valor como vehículos de cohesión social, en la medida en que permiten a los habitantes del territorio acceder a los bienes y servicios necesarios para garantizar su calidad de vida y desarrollar relaciones de complementariedad entre territorios vecinos. En segundo lugar, a su importancia para garantizar el acceso de las producciones locales a los mercados subnacionales, nacionales

e internacionales, promoviendo mejores oportunidades de desempeño económico para las regiones rezagadas. Y, por último, a su papel como promotoras de la inversión privada, dado que la mayor dotación de infraestructuras eleva las ventajas comparativas de una región a la hora de decidir la localización de inversiones productivas.

Esta visión modifica significativamente el enfoque de las inversiones. El despliegue de infraestructuras en el territorio se asienta en la voluntad política de promover el desarrollo de las regiones rezagadas y de las comunidades que en ellas habitan, y ya no exclusivamente en los requerimientos de una economía volcada hacia el exterior. Por el contrario, de no existir una voluntad de gobierno explícita que conduzca la toma de decisiones y se proponga modificar las tendencias, la dinámica del mercado tiende a concentrar la inversión en las regiones que ofrecen condiciones apriorísticas favorables, dadas las ventajas comparativas de las economías de aglomeración. La localización de la inversión industrial y la adecuación de las redes de infraestructura y servicios configuran así un círculo de acumulación de capital que retroalimenta la inequidad entre distintas regiones del territorio.

En síntesis, los efectos positivos que se esperan de la inversión en infraestructuras y equipamientos como promotoras del desarrollo regional pueden resumirse en:

» Mejorar la accesibilidad y dotación de servicios de zonas marginadas de los principales centros de producción y consumo.



» Disminuir la pobreza a partir de la provisión de infraestructura básica de agua y cloacas y posibilitar el acceso a la educación y cobertura de salud a la población residente en regiones con dificultades de comunicación.

Las modificaciones que se están produciendo en el territorio por efecto de las inversiones que se vienen ejecutando desde el año 2003 nos permiten afirmar que estamos transitando el camino hacia el Modelo Deseado.

» Facilitar los intercambios de bienes intangibles entre distintas comunidades, en tanto promueven lazos de complementariedad y solidaridad.

» Promover la atracción de más y mejores inversiones productivas, mejorando las ventajas comparativas de las regiones marginadas y disminuyendo los costos empresarios a partir de la provisión mayor y más eficiente de energía, transporte y servicios, entre otros.

» Viabilizar el proceso de integración regional, mediante la concreción de los acuerdos de inversión en infraestructura alcanzados en el marco de la UNASUR, que permitirán la efectiva cohesión económica, social y cultural suramericana.

Estas consideraciones fundamentan el vigoroso proceso de inversión en infraestructuras llevado a cabo por el Gobierno Nacional mediante el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, que ha supuesto pasar de un presupuesto ejecutado en el año 2003 de 1.097 millones de pesos a 25.600 millones de

pesos en el año 2009. Una inversión que se articula con políticas y proyectos vinculados a las dimensiones social, económica y ambiental de cada región, amparada en la visión integral que aportan los sucesivos productos del proceso de planificación. La Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial sintetizó en su momento las ideas rectoras del proyecto nacional que fijó como horizonte alcanzar una Argentina más equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa. El Avance I del PET perfiló los rasgos fundamentales del Modelo Deseado del Territorio Nacional y, nutriéndose de las iniciativas provinciales y de las estrategias sectoriales de los organismos ejecutivos, se constituyó en una guía para el despliegue integral de la inversión pública en materia de infraestructuras.

Las modificaciones que se están produciendo en el territorio por efecto de las inversiones que se vienen ejecutando desde el año 2003 nos permiten, sin duda, afirmar que estamos transitando el camino hacia ese Modelo Deseado. Si bien el efecto inercial del patrón heredado de organización del territorio hace que las transformaciones territoriales sean lentas, la representación de la Argentina del Bicentenario que se exhibe a continuación da muestra de las nuevas tendencias. Asumiendo que la dimensión espacial del territorio refleja en gran medida las múltiples dimensiones que lo componen, en estas tendencias subyace la mejora concreta de la calidad de vida y las posibilidades de desarrollo de los habitantes de nuestro país.



EMBALSE, CENTRAL
HIDROELÉCTRICA
CARACOLÉS;
SAN JUAN.

2008/2010/2016

Hacia el Modelo Deseado



Se realizaron obras de mantenimiento en el 90% de la Red Vial Nacional. La Red Vial pavimentada creció un 10% y se pavimentó el 40% de la no pavimentada. El monto pasó de una inversión anual de **500** millones de pesos en 2002 a **8.300** millones en 2009.



Más de **500.000** viviendas nuevas y mejoramientos terminados, y **233.000** en ejecución. La inversión a través de los Planes Federales I y II permitió que un 8% de la población accediera a una vivienda digna en los últimos 6 años.



Plan Director de Agua Potable AySA, Plan Agua + Trabajo. Se estima alcanzar un 80% de cobertura de red de agua potable y un 51% de red cloacal de todo el país.



Plan de Desagües Pluviales del Conurbano Bonaerense, Plan Director de Desagües de la Ciudad de Córdoba y Santa Fe. Plan Director de Cloacas AySA. Proyecto de Desarrollo Sustentable de la Cuenca Matanza - Riachuelo.



Programa Nacional de Obras Hidroeléctricas, con la incorporación en los próximos seis años de **2.900** megavatios de generación hidroeléctrica, que representa el 10% de la generación total de energía actual.



Programa Nacional 700 Escuelas, **850** escuelas terminadas, que benefician a más de **450.000** alumnos, y se encuentra en ejecución el Programa "Más Escuelas" que ya ejecutó **782** obras.



Incorporación de más de **3.900** megavatios de generación eléctrica y el tendido de más de **2.200** kilómetros de líneas de extra alta tensión en estos años.



Ampliación de más de **14,1** millones de metros cúbicos de la capacidad de transporte del sistema de gasoductos.

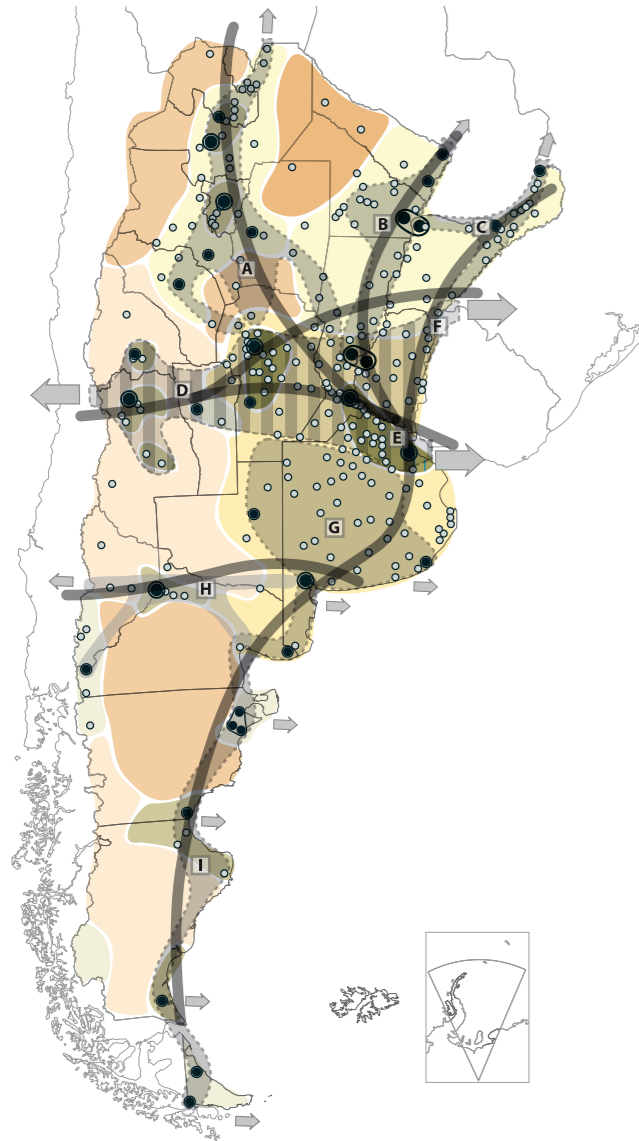


Ejecución de Hospitales en CABA, AMBA, Córdoba, Entre Ríos, Salta, Jujuy, La Rioja, Río Negro, Salta, San Juan, Tierra del Fuego y Tucumán.

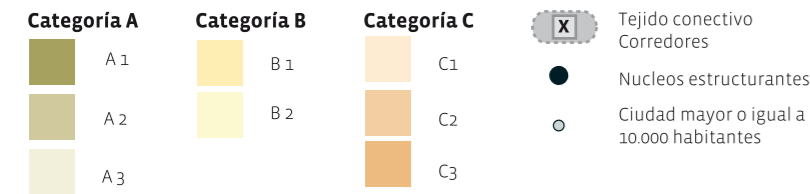


Argentina/Chile: Estudio Binacional de Optimización del Sistema Cristo Redentor y Estudio del Corredor Bioceánico Pehuenche.
Argentina/Bolivia: Anteproyecto Técnico de la nueva conexión Salvador Mazza (Argentina)-Yacuiba (Bolivia).
Argentina/Paraguay: Estudio Binacional de Optimización de la Conectividad Territorial en el nodo Clorinda-Asunción y en el nodo Río Bermejo-Ñeembucú.
Argentina/Brasil: Estudio de Evaluación de la solución integral del control de cargas en Paso de los Libres y el Estudio Binacional para los nuevos puentes sobre el río Uruguay.

MODELO HEREDADO



Categorías de Dinámica y Organización Territorial



2010

HACIA EL MODELO DESEADO

- RN N° 9, 34, 50, 68, 157
- Tren urbano de Tucumán
- Tren urbano de Salta
- FF.CC. Belgrano, recuperación del corredor "Los Libertadores"
- Centro multimodal de Civil Pozo
- Línea 220kv Güemes - Salta
- Ampliación de la central eléctrica de Güemes (Salta)
- Acueducto Norte de Salta
- Dique de Figueroa (Santiago del Estero)

- RN N° 12, 16, 34, 51, 52, 81, 86, 95
- Gasoducto del NEA
- Línea de 500kv NOA - NEA
- Segundo Puente Resistencia - Corrientes
- FF.CC. Monte Caseros - Corrientes
- Reactivación del FF.CC Belgrano Cargas
- Paso de Jama
- Gran Acueducto del Chaco

- RN N° 40, 60 (a San Francisco), 76 (a Pircas Negras), 150 (a Agua Negra)
- Tren Interurbano San Juan - Mendoza
- Línea 500kv Recreo - La Rioja
- Línea 500kv Comahue - Cuyo
- Presa El Bolsón (Catamarca)
- Central Hidroeléctrica de Caracoles (San Juan)
- Central de Punta Negra (San Juan)

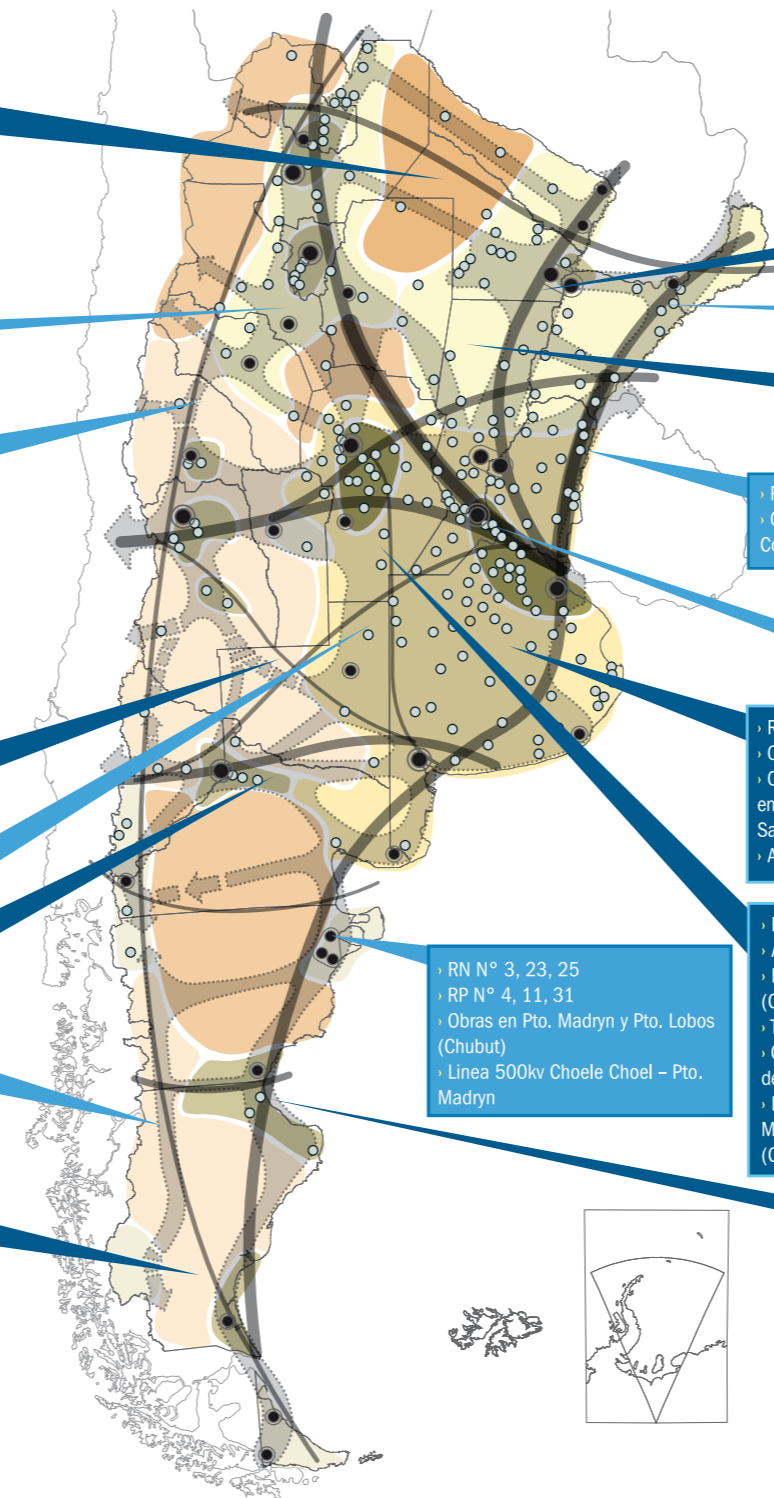
- RN N° 33, 35, 40, 143, 145, 152, 188
- Línea 500kv Comahue - Cuyo

- RN N° 33, 35, 152

- RN N° 22, 152
- Complejo Hidroeléctrico Chihuido I

- RN N° 40
- Presa Los Blancos I y II
- Central Térmica de Río Turbio (Santa Cruz)

- RN N° 3 (Autovía Trelew - Pto. Madryn)
- Gasoducto Transmagallánico
- Línea 500kv Pto. Madryn - Pico Truncado - Río Gallegos
- Complejo Hidroeléctrico Cóndor Cliff - La Barrancosa
- Ampliación de los gasoductos Fueguino y Cordillerano
- Acueducto San Julián - Pto. Madryn



- RN N° 3, 23, 25
- RP N° 4, 11, 31
- Obras en Pto. Madryn y Pto. Lobos (Chubut)
- Línea 500kv Choele Choel - Pto. Madryn

- RN N° 5, 33, 35
- Obras varias en el Puerto de Mar del Plata
- Obras de regulación y control de inundaciones en Laguna La Picasa y canalizaciones en el río Salado (Buenos Aires)
- Acueducto Santa Rosa - Gral. Pico (La Pampa)

- RN N° 7, 8, 9, 158
- Autopista Rosario - Córdoba
- FF.CC Mitre Río Primero - Sebastián Elcano (Córdoba)
- Tren de las Sierras (Córdoba)
- Central de ciclo combinado Pilar y ampliación de la Central de Maranzana
- Dique El Chañar, Achiras, Las Lajas, Tigre Muerto, Acueducto Etruria - Laboulaye (Córdoba)

- RN N° 12, 14, 18, 127
- Obras varias en el Puerto de Concepción del Uruguay (Entre Ríos)

- RN N° 11, 12
- Obras varias en el Puerto de Barranqueras (Chaco)
- Acueducto Centro - Oeste Santafesino

- RN N° 12
- RP N° 2, 17, 101

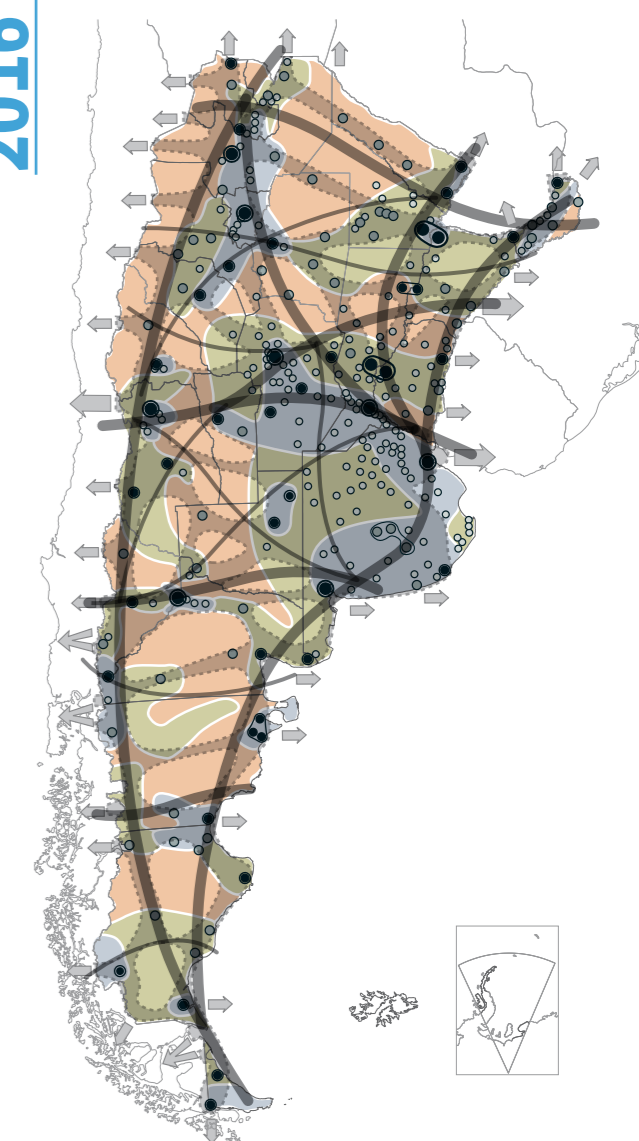
- RN N° 89, 119, 123
- Gasoducto del NEA
- Línea de 500kv NOA - NEA
- Línea de 500kv Yacypetá - Buenos Aires
- Estaciones Transformadoras en Mercedes y San Isidro (Corrientes)
- Puente Reconquista - Goya (Corrientes - Santa Fe)
- FF.CC. Monte Caseros - Corrientes
- Centro de Frontera de Paso de los Libres
- Acueducto Oeste (Santiago del Estero)

- RN N° 7, 8,
- Circunvalación de Rosario
- Nuevo acceso ferroviario al puerto de Buenos Aires (CABA)
- Tren del Este (Buenos Aires)
- Central Nuclear de Atucha II, Centrales de ciclo combinado Belgrano, San Martín,
- Anillo 220kv EDENOR - EDESUR
- Obras en los Puertos de Buenos Aires, La Plata (Buenos Aires), Diamante, Ibicuy (Entre Ríos) y Parque España (Rosario)
- Dragado de la Hidrovía del Paraná

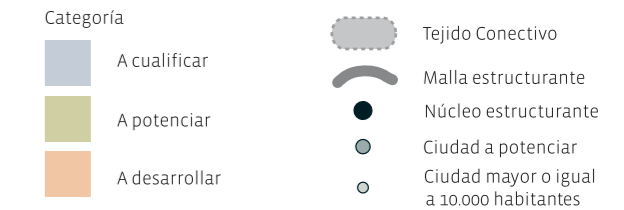
- RP N° 20
- Obras varias en los Puertos de Comodoro Rivadavia, Caleta Córdova (Chubut) y Caleta Paula (Santa Cruz)

MODELO DESEADO

2016



Categorías de Dinámica y Organización Territorial





CENTRAL NUCLEAR ATUCHA I Y II.

Obras como la elevación de la cota de la represa Yacyretá, la Central Atómica Atucha II y las Centrales Eléctricas de Belgrano y San Martín permiten mejorar el abastecimiento energético que se ve desafiado a diario gracias al aumento de la demanda por incremento de la actividad productiva.

En **materia energética**, y con el objetivo de posibilitar que nuevas zonas de nuestro país adquieran las condiciones necesarias para lograr su

desarrollo sin necesidad de que sus habitantes abandonen su lugar de origen, se pusieron en marcha la elevación de la cota de la represa de Yacyretá, la Central Atómica Atucha II y las centrales eléctricas de Belgrano y San Martín. Estas obras también permiten mejorar y sostener el abastecimiento energético nacional, que se ve desafiado a diario gracias al aumento de la demanda por incremento de la activi-

dad productiva. El nuevo gasoducto submarino Nuevo Cruce del Estrecho de Magallanes y las interconexiones Recreo-La Rioja, Pico Truncado-Río Turbio-Río Gallegos, Comahue-Cuyo y NOA-NEA representan el esfuerzo por integrar energéticamente al país. Este conjunto de infraestructuras se enmarca en el Plan Energético Nacional lanzado en mayo de 2004, y se complementa con políticas de promoción de inversiones privadas (a través de los programas Energía Plus, Gas Plus y Petróleo y Refino Plus) y políticas de promoción del uso racional y eficiente de la energía (a través del Programa de Uso Racional y Eficiente de la Energía, PRO-NUREE). Con el objetivo de diversificar la matriz energética, disminuyendo la dependencia de los hidrocarburos, se ha culminado la construcción de la Central Hidroeléctrica Caracoles, en San Juan, y está en proceso de licitación el Complejo Hidroeléctrico Cóndor Cliff- La Barrancosa,



FIRMA DEL ACUERDO PARA
LA CONSTRUCCIÓN DEL
DIQUE PUNTA NEGRA.
DIQUE CARACOCES, SAN JUAN.
8 DE AGOSTO DE 2008.

en la provincia de Santa Cruz. En este sentido, también es destacable la sanción de la Ley de Biocombustibles N° 26.093 en 2006 y la sanción de la Ley de Fomento Nacional N° 26.190 para el uso de fuentes renovables de energía destinada a la producción de energía eléctrica.

La conexión física de áreas aisladas o precariamente vinculadas y la mayor articulación regional son dos de los principales propósitos territoriales de la **inversión vial**. En los últimos seis años, la red nacional pavimentada creció un 10%, y se pasó de una inversión anual de 500 millones de pesos en 2002 a 8.300 millones en 2009. Algunas de las obras más importantes son la Ruta Nacional 14 en Corrientes y Misiones, que completa el Corredor Bioceánico que comunica una de las rutas comerciales más transitadas del MERCOSUR, la Ruta Nacional 38 en Tucumán, y la conversión en autopista de la Ruta Nacional 9, que vin-

cula las ciudades de Rosario y Córdoba. Otra obra de importancia estratégica en esta área, que responde a una demanda histórica y se vincula con la política de promoción de los distintos paisajes de la Cordillera de los Andes por parte de la Secretaría de Turismo, es la finalización de los tramos faltantes de la Ruta Nacional 40, que atraviesa 5.000 kilómetros desde Cabo Vírgenes, en Santa Cruz, hasta La Quiaca, en Jujuy.

La política en **materia aerocomercial y ferroviaria** promueve también el equilibrio geográfico. Mediante la estatización de Aero-líneas Argentinas como línea de bandera, se fomenta que los servicios entre las distintas regiones del territorio operen bajo una lógica de integración y equidad territorial, y no meramente de rentabilidad de mercado. La Ley 26.352 tiene como objeto el reordenamiento de la actividad ferroviaria basándose en la

idea del transporte ferrocarril como un servicio universal y promoviendo la recuperación de las conexiones de larga distancia de pasajeros y de carga. Algunas de las inversiones estratégicas en este sentido son la recuperación de las diferentes líneas del Ferrocarril Belgrano, la remodelación de coches en diferentes líneas de subterráneos y la extensión de la línea E en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En materia de **provisión de servicios básicos** para la población y con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas, promover la inclusión social y el arraigo, se estima haber alcanzado un 80% de cobertura de red de agua potable y un 51% de cobertura de red cloacal en todo el país, observando los niveles recomendados por los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Actualmente, promovidos por el ENO-HSA, se encuentran en ejecución los programas Agua + Trabajo y Cloacas + Trabajo, iniciativas que generan trabajo genuino y mitigan el riesgo sanitario por medio de la construcción de obras de expansión de las redes en todo el país.

En el marco de la renegociación de varias concesiones de prestación de servicios sanitarios, el Gobierno Nacional rescindió el contrato con Aguas Argentinas y creó la compañía AySA. De esta forma, el Estado retomó la prestación del servicio de agua potable y cloacas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en 17 partidos del primer cordón del Conurbano, garantizando el acceso efectivo de la población a los servicios básicos. Actualmente, se está implementando

el Proyecto de Desarrollo Sustentable de la Cuenca Matanza-Riachuelo, que consta de diversas obras que sanearán gradualmente el río, beneficiando a más de 3 millones de personas que habitan la zona y respondiendo a un reclamo de más de 50 años de antigüedad.

La conexión física de áreas aisladas o precariamente vinculadas y la mayor articulación regional son dos de los principales propósitos territoriales de la inversión vial.

La política en **materia habitacional**, herramienta fundamental en pos de posibilitar el arraigo en el territorio de origen, ha permitido que un 8% de la población accediera a una vivienda adecuada en los últimos seis años, a través de programas como los Planes Federales I y II, por medio de los cuales se han ejecutado más de 700 mil soluciones habitacionales. Esta acción posee, además, una fuerte articulación con políticas de promoción del empleo -como el Programa Argentina Trabaja- y de fomento de la actividad económica -como los proyectos de desarrollo productivo local y regional que se realizan a través del Fondo de Desarrollo Regional-. Queda así evidenciada la voluntad de trabajar en forma coordinada con los Ministerios de Economía y Finanzas Públicas, de Trabajo, Empleo y Seguridad Social y de Desarrollo Social, para que aquellos que lograron obtener una vivienda propia puedan generar los recursos necesarios para sostenerla.



Otra intervención fundamental orientada a la redistribución de la riqueza y al desarrollo equitativo es la **infraestructura social**. En el plano de la salud, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, en conjunto con el Ministerio de Salud, llevan adelante obras de construcción, refacción y ampliación en hospitales de todo el país, como el nuevo Hospital Materno Infantil de La Rioja y las refacciones en el Hospital Dr. Alejandro Posadas de El Palomar, en Provincia de Buenos Aires, y el Hospital Padilla de Tucumán. En el área educativa, se llevó adelante el Programa 700 Escuelas logrando que se finalizaran obras en 850 establecimientos, que benefician a más de 450 mil alumnos, y se encuentra en ejecución el Programa Más Escuelas, que ya ejecutó 782 obras. Se destacan, además, el Programa de Apoyo para el Desarrollo de la Infraestructura Universitaria, a través del cual se están realizando mejoras en 22 Universidades Nacionales. Dichos emprendimientos están reforzados por iniciativas como el Proyecto de Mejoramiento de la Educación Rural (PROMER) y el Programa de Apoyo a la Política de Mejoramiento de la Equidad Educativa (PROMEDU) del Ministerio de Educación, que apuntan a fortalecer la gestión educativa y a aumentar la retención de alumnos. A nivel normativo, es destacable la aprobación de la nueva Ley de Educación en 2006, que incrementa de 10 a 13 años el período de escolaridad obligatoria y otorga un piso del 6% del PBI nacional para presupuesto educativo.



Una medida con claros efectos en la inclusión social es la sanción de la nueva Ley de Servicios de Comunicación Audiovisual, que aspira a democratizar el acceso a los medios. Específicamente, en la órbita del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios se encuentra la puesta en marcha de la tecnología de televisión digital terrestre que permitirá, en el mediano plazo, tener acceso a más canales gratuitos, con mayor calidad de imagen y sonido. Se trata de un nuevo paradigma de televisión libre, gratuita, fija y móvil e interactiva, que posibilita el acceso universal a una producción audiovisual de calidad, permitiendo integrar tecnológicamente y comunicacionalmente a todos los habitantes del país. Además, gracias a este progreso técnico se podrán ampliar los contenidos televisivos incorporando la pluralidad de voces que forman parte del territorio nacional.

El Ministerio de Planificación Federal,

Inversión Pública y Servicios, a través de la SSPTIP, tiene entre sus funciones la de **concretar efectivamente la voluntad de integración física expresada por la mayoría de los mandatarios suramericanos**. La UNASUR, constituida en 2008, expresa la voluntad política de sus países miembros de construir, a través del diálogo, un espacio de integración en lo cultural, social, económico y político. La IIRSA funciona, actualmente, como Foro Técnico del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR para el desarrollo de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones con visión estratégica regional, con una agenda consensuada en la cual figuran proyectos clave, como la optimización del Paso Internacional del Cristo Redentor, la Interconexión Eléctrica NEA-NOA, la ampliación y rehabilitación de puertos en la Hidrovía Paraguay-Paraná, entre muchas otras.

La concreción de estos proyectos es posible porque están amparados en el modelo de desarrollo que ha impulsado el Gobierno Nacional desde el año 2003 y que está cimentado en el fomento de la demanda interna y de la producción con valor agregado. Esta estrategia ha permitido lograr en ocho años el crecimiento sostenido del Producto Bruto Interno y del empleo, factor esencial para la inclusión social. Se trata de los resultados del diseño y la aplicación de políticas económicas basadas en una perspectiva nacional, que no sólo han permitido a la Argentina recuperarse vigorosamente de la crisis estructural que hizo implosión en el año 2001, sino sortear también sin graves contratiempos la crisis internacional que desde el año 2008 afecta a la economía global.

En este contexto, la decisión política de acrecentar la inversión pública en infraestructura y equipamiento ha posibilitado proveer



El modelo de desarrollo que ha impulsado el Gobierno Nacional desde el año 2003, cimentado en el fomento de la demanda interna y de la producción con valor agregado permitió lograr en ocho años el crecimiento sostenido del Producto Bruto Interno y del empleo.

de dotaciones básicas a zonas históricamente postergadas, promoviendo paralelamente una fuerte inclusión social a partir del aumento de la demanda de mano de obra. El cambio operado ha permitido lograr una fuerte mejoría de los indicadores sociales y, por ende, la incorporación continua de sectores postergados que tiende a lograr equidad, de la mano de la redistribución del ingreso y la igualdad de oportunidades. Al respecto, cabe destacar el significado que ha cobrado la Asignación Universal por Hijo, por su incidencia en los sectores vulnerables de la

sociedad, garantizando una mayor inclusión, con un efecto multiplicador indiscutible, con mejoras en los índices de educación y salud, incremento en el consumo interno, reducción de los índices de indigencia e incentivo a la actividad económica. Estos resultados son una clara expresión del reposicionamiento del Estado Nacional como planificador de políticas públicas que articulan las voluntades individuales, en función de lograr un desarrollo equitativo de todo el territorio nacional, y confirman el acierto de haber revertido la teoría neoliberal del derrame, basada en la supuesta eficiencia del mercado como asignador de recursos.

En resumen, el liderazgo del Estado, el fomento de la demanda interna, la promoción del empleo y la producción con agregado de valor en origen, la estrategia de integración regional, el desendeudamiento y



el vigoroso proceso de inversión pública son las principales claves de un modelo elaborado sobre la base del reconocimiento de las diversas realidades del territorio nacional. Un modelo anclado en el concepto de soberanía política, con preceptos y nomenclaturas propias, e independiente de las recetas de los organismos multilaterales de crédito adoptadas antaño.

Esta renovada comprensión del territorio nacional permitió imaginar el modelo de país que hoy, en el Bicentenario de la Revolución de Mayo, comienza a delinearse. Se trata de un trabajo arduo, complejo y a su vez estimulante, que significa pensarlo con igualdad de oportunidades y como parte de la Patria Grande Latinoamericana. Como señaló la Presidenta durante su discurso pronunciado el 19 de abril de este año:

“...de eso se tratan las ideas: instrumentos que sirven para la liberación de los pueblos y para la construcción de sociedades más justas y equitativas. Las ideas que no pueden exhibir sus resultados sólo quedan en ideología. Cuando sí pueden hacerlo se transforman en políticas y adquieren la verdadera dimensión que tienen que tener las grandes batallas culturales, como la de transformar la historia. Nada nuevo se ha inventado cuando hablamos de libertad e igualdad. Esos son valores universales que vienen desde el fondo de los tiempos, que representan la necesidad de la autodeterminación de los pueblos, que muestran que cada sociedad puede construir su historia, su presente y su futuro. Nos encontramos ante la responsabilidad histórica de conducir y dirigir, por voluntad democrática de nuestras sociedades, los Estados que nos toca gobernar, y también ante el desafío de atrevernos, como aquellos hombres de 1810, a formular categorías de pensamiento que nos sean propias”.

Agradecimientos

A los organismos -nacionales, provinciales y municipales-, instituciones académicas y organismos de la sociedad civil que aportan, sistemáticamente, información y conocimiento; a los equipos técnicos provinciales que participan en cada instancia que se propone; a los responsables de cada nivel de gobierno que trabajan para que la planificación del territorio sea posible; y a todos los que diariamente y desde su lugar colaboran en el desarrollo de nuestra tarea.

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

desarrollo sustentable justicia social soberanía independencia



Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios
Hipólito Yrigoyen 250 CP (1086AAB) CABA, República Argentina.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Av. Paseo Colón 189, piso 11, of. 1108 CP (C1063ACB) CABA, República Argentina.
Tel: (54-11) 4349-7615 / 7732 / 7566 e-mail: pet@minplan.gov.ar
www.planif-territorial.gov.ar

ISBN 978-987-23585-7-0



9 789872 358570