

CONSTRUCCIÓN DE UN ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD TERRITORIAL DE LAS REGIONES CHILENAS INCLUIDAS EN EL CORREDOR BIOCEÁNICO NORPATAGÓNICO.

PABLO ANDRÉS FORGIA - pabloforgia@gmail.com

Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica (CONICYT - Chile); CEDER,
Universidad de Los Lagos, Chile
Universidad Nacional del Sur, Argentina

Resumen	<p>El aumento de los contrastes entre regiones dentro de un país como consecuencia del desigual grado de inserción en los circuitos económicos, es una tendencia general que amenaza a todos los territorios. Ante esta realidad, uno de los desafíos que se plantea para éstos es el de construir, a partir de los pilares de cooperación y complementariedad, corredores y ejes de crecimiento orientados a atenuar las desigualdades regionales y posicionar sus economías de manera más competitiva en el contexto mundial.</p> <p>En este marco, el siguiente trabajo propone un análisis comparativo de variables sociodemográficas, económicas, de infraestructura y ambientales, de las regiones de Chile que están incluidas en el proyecto del Corredor Bioceánico Norpatagónico, es decir, la del Bio Bío, La Araucanía y de Los Lagos (en la que se incluye a la actual Región de Los Ríos, segregada en 2007). Desde el punto de vista metodológico, a partir de estos indicadores se elabora un índice de competitividad territorial para determinar las fortalezas y debilidades que cada una presenta; los centros económicos más dinámicos; y las desigualdades e inconexiones existentes en la región.</p> <p>Palabras Clave: integración económica; Corredor Bioceánico Norpatagónico; competitividad territorial; desigualdades regionales.</p>
----------------	--

Abstract	<p>The increase of the resistances between regions as a result of inequalities in the economic integration process, is a general tendency that affects all the territories. In this sense, one challenge is to construct economic corridors in order to diminish the regional inequalities and to place its economies in a better position in the international context.</p> <p>In this context, the following work proposes to made a comparative analyses of sociodemographics, economics, of infrastructure and environmental variables, in the Chilean regions that are included in the Norpatagonic Corridor project, that is to say, Bio Bío, La Araucanía and Los Lagos (it is included the region of Los Ríos).</p> <p>Methodologically, orated from these indicators, it is elaborated an index of territorial competitiveness, to determine the strengths and weaknesses that each region presents; the economic centers; and the inequalities existing between them.</p> <p>Keywords: economic integration; Norpatagonic Corridor; territorial competitiveness; regional inequalities.</p>
-----------------	--



Introducción

El triunfo del capitalismo en el marco de esta nueva etapa de desarrollo que denominamos globalización¹, genera, como se conoce ya desde hace varios años en el mundo académico nacional y en el extranjero a partir de numerosos estudios y trabajos de investigación, una revolución no sólo económica sino ideológica, política, tecnológica y cultural que construye un escenario en el que predomina el cambio, la complejidad y la incertidumbre. La profundidad y rapidez de las transformaciones que este nuevo proceso impone, se presentan como una amenaza y

¹ Lejos de las definiciones metafóricas que abundan, esta visión histórico geográfica plantea que este proceso es "...una nueva configuración espacial de la economía y la sociedad global, bajo las condiciones del nuevo capitalismo informático global" (Dabat, A. 2000, p. 2). En esta misma línea de investigación que entiende a la globalización como una fase de la evolución histórica, se encuentran autores como Gereffi (1995), Petrella (1996), Axford (1995), Dicken (1998) y Moreno (2004), entre otros.

una oportunidad para las diversas sociedades y los territorios. En este sentido, y lejos de las visiones apocalípticas o las consideraciones conspirativas sobre la globalización, desde este trabajo se hace hincapié en la idea de que este proceso no debe ser entendido como un fenómeno que arrasa con todo a su paso sino como una interacción más, entre fuerzas globales y condiciones locales (estas últimas a veces muy precarias y poco desarrolladas hacen que esta relación, más que una negociación se asemeje a una lucha de David y Goliat), cuyo resultado va a estar directamente relacionado con la capacidad de los agentes territoriales para innovar y configurar territorios competitivos.

De cualquier manera, la competitividad territorial, que hace referencia a la aptitud que presentan las regiones para sostener y potenciar la participación de sus economías en los principales flujos del comercio internacional, no debe ser entendida como un fin sino como un medio para mejorar la calidad de vida de los habitantes a partir de la consolidación de un entorno físico, social, institucional, ambiental y tecnológico propicio para atraer inversiones². Por lo tanto es un atributo, que evidencia el desempeño y el potencial económico de los territorios y que se puede cuantificar en función del análisis de diversos indicadores.

Sin embargo, es necesario aclarar, que la actual visión constructivista de la competitividad es relativa, ya que si bien es cierto que se trata de un proceso de generación y difusión de competencias (Porter 1991), las variables que la determinan no se distribuyen de manera homogénea en el espacio sino que existe una herencia (Krugman 1996) que propicia la concentración de éstas en ciertas regio-

² En este sentido, diversos autores (Greene, 2005; Cabrero, Orihuela y Ziccardi, 2003; Ponce A., 2005) concuerdan que "...de nada sirve que una ciudad (o territorio) sea capaz de atraer empresas y capital si con ello no es capaz de mejorar la calidad de vida de sus habitantes..." (Greene, 2005, p. 16). De esta manera, y más allá de que la competitividad se genere a partir de acciones de los hombres, el mismo autor la considera como un *medio* cuando afirma que "...en tiempos donde la competitividad parece serlo todo, es fácil perder de vista lo que debiera ser el foco fundamental de las estrategias de desarrollo (...): producir mejoras crecientes en la calidad de vida de los habitantes (...). La competitividad, no debe plantearse como un fin, sino ante todo como herramientas o medios para alcanzar ciudades (o territorios) más amables, (...) más vivibles" (Greene, 2005, p. 16).

nes³. De esta manera, algunos territorios tienden a acumular población, capital y *modernidades*⁴ (como consecuencia de las diversas trayectorias que evidencian) generando de esta forma un espacio en el que no predominan las diferencias sino las desigualdades (Gorelik 1994), es decir, una fragmentación y marginalidad estructural caracterizada por áreas que evolucionan a velocidades diferentes. En este sentido, de Mattos (1998) señala que "... con respecto a las desigualdades intra-nacionales, estudios recientes demuestran empíricamente una tendencia creciente a la "divergencia inter-regional", o sea, al aumento de desigualdades internas cada vez más asociada a la expansión de la economía globalizada" (de Mattos, 1998 en Veiga, 2005, p. 20). Regiones integradas, inestables y marginales, aparecen entonces como los efectos territoriales resultantes de las transformaciones que genera el proceso de globalización y la nueva organización en base a nodos y redes (hubs & networks).

En este contexto de integración organizacional (Gilhon, 1997) y aparición de

³ El territorio, como un conjunto integral de variables materiales e inmateriales que configuran una *forma durable* tiende a reproducir, a través de la historia, lo que Remy (1976) denomina desarrollos acumulativos. En este sentido, Santos (1990) habla de una inmovilidad duradera de las ventajas, en lo que define como una inercia dinámica que mantiene las tendencias heredadas. De esta manera, se puede afirmar que "Las antiguas localizaciones condicionan las nuevas (Bergsman y otros, 1971, en Santos, 1990, p. 152)"; y que, "...en suma, el principio de acumulación nos enseña que cuando la acción (la utilización) del mercado es libre, un grupo de personas, una ciudad o una región de un país que, por circunstancias precisas, se encuentran históricamente en una posición dominante, ven reforzarse en dicha posición, en tanto continúa estacionaria la posición de los grupos, personas, regiones o países que caen en el dominio de los primeros o, en el mejor de los casos, permanecen fuera del proceso acumulativo" (Marrama, 1960, en Santos, 1990, p. 152).

⁴ Concepto relacionado con lo que Santos (1990) denomina *tiempo espacial* que hace referencia a las diferentes edades que presentan los elementos de un territorio y, en este sentido, a la "...receptividad específica de los lugares, ocupados o vacíos, hacia los flujos de modernización o innovación" (Santos, 1990, p. 228). Acosta (1996) habla de racimos tecnológicos en los que se configuran nuevas y modernas áreas de producción y consumo; y Formiga (2005), al describir las características del área portuaria de la ciudad de Bahía Blanca, destaca que "...las nuevas inversiones dan lugar a la formación de un espacio particularizado, donde se acumulan modernidades..." (Formiga, 2005, p. 2), consolidando a este sector de la ciudad como un *área luminosa*, densa en cuanto a la presencia de flujos de modernización.

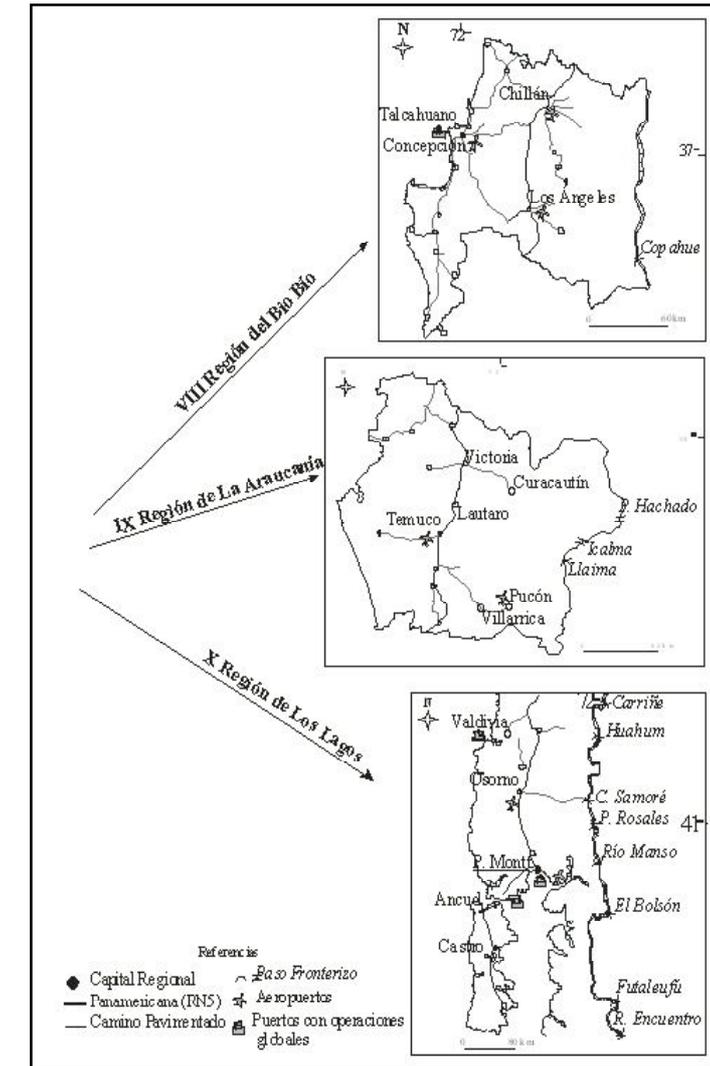
un único espacio de interdependencias, flujos y movi­lidades (Bervejillo 1995; Castells 1996)⁵ en el que adquieren mayor relevancia las condiciones internas, la capacidad de interacción y articulación de los territorios, el desafío es el de configurar redes dinámicas capaces de generar rendimientos crecientes y aumentar la competitividad. A esto apunta el proyecto del Corredor Bioceánico Norpatagónico (CBN), que tiene como objetivo vincular de manera multimodal los puertos argentinos de San Antonio Este (Río Negro) y Bahía Blanca (Buenos Aires) con los chilenos de Puerto Montt (Región de Los Lagos), Corral (Región de Los Ríos)⁶ y Talcahuano (Región del Bio Bío).

El trabajo propone un análisis de diversas variables que influyen en la competitividad de las regiones de Chile que están incluidas en este proyecto, es decir, la del Bio Bío, de La Araucanía y de Los Lagos (Fig. 1), a partir de la elaboración de un índice

⁵ Bervejillo (1995) destaca que, “Emerge una nueva geografía política. La geografía emergente de la globalización, está caracterizada por la conformación simultánea de un espacio único y múltiples territorios...” y más adelante acentúa esta idea, hablando de la configuración de “...un único espacio global de interdependencias, flujos y movi­lidades, que cubre al planeta entero y se superpone al viejo territorio estructurado como un mosaico de continentes, países y regiones” (Bervejillo, 1995, p. 111).

⁶ Más allá de la reciente emancipación de la Región de Los Ríos el 2 de Octubre de 2007, la inexistencia de datos estadísticos específicos de esta unidad administrativa hace imposible su disgregación de la Región de Los Lagos para este trabajo. Por lo tanto, cada vez que se mencione a ésta última (Los Lagos), se está haciendo referencia a la conformación regional previa a la creación de Los Ríos.

Fig. 1. Regiones chilenas incluidas en el proyecto del CBN.



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de mapas y datos del Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP), Síntesis Regional Bio Bío, La Araucanía y Los Lagos, 2008.

para determinar las asimetrías existentes entre éstas. Se plantea la hipótesis de que el desigual grado de atractividad y acceso a los mercados internacionales, consolida una fragmentación territorial que tiende a incrementarse. En este sentido, la conformación de un Corredor Bioceánico que incluya a la región centro-sur chilena, se presenta como una alternativa de estructuración y dinámica territorial que puede potenciar la inserción del área de estudio en el contexto del MERCOSUR y la economía internacional, de manera más competitiva.

Objetivos

En este contexto de territorios integrados, inestables y marginales como resultado de las desigualdades en el proceso de integración económica, este trabajo pretende caracterizar las regiones chilenas que están incluidas en el proyecto del CBN, determinar la competitividad territorial de cada una a partir de la construcción de un indicador, y realizar un análisis comparativo que permita identificar desigualdades en el área de estudio.

Metodología

El primer objetivo se lleva a cabo a partir de una revisión bibliográfica de documentos de carácter científico y de diversos informes realizados por el Ministerio de Obras Públicas, Aduanas y gobiernos regionales, que permiten acceder a datos que posteriormente son sistematizados y cartografiados.

Para determinar la competitividad de las regiones se construye una metodología propia a partir de la tipificación de variables socio-demográficas, económicas, de infraestructura y ambientales, que se obtiene mediante la fórmula

$$Z_i = \frac{X_i - \bar{X}}{S}$$

donde Z_i es la variable estandarizada, X_i el dato de la distribución original, \bar{X} la media aritmética, y S el desvío. Mediante estos cálculos estadísticos, es posible estandarizar las variables y elaborar de esta forma un ranking que pondere los

resultados parciales obtenidos (correspondientes a cada variable) y el total (la suma de los anteriores).

Las variables consideradas son las siguientes:

Socio-demográficos: población total (PT) y población económicamente activa (PEA).

Económicos: producto interno bruto regional (PIBR); PIBR per cápita (PIB/c); exportaciones (E); e inversión extranjera directa (IED).

De Infraestructura: kilómetros de caminos pavimentados (PAV); aeropuertos internacionales y secundarios (AE); puertos y muelles (P); y pasos fronterizos (PF).

Ambientales: superficie de áreas silvestres protegidas por cada mil habitantes (ASP); y número de Parques Nacionales (PN) en cada región.

El estudio de las variables utilizadas para definir este índice, permite identificar desequilibrios específicos, por lo que más allá del ranking final de competitividad, el análisis sectorial previo es un paso necesario para interpretar de manera más exacta las realidades que presenta cada región. Finalmente, se realiza un análisis comparativo de los resultados que se obtienen del proceso de investigación científica que se desarrolla sobre las regiones.

El proyecto del CBN

El CBN es un ambicioso proyecto binacional que pretende vincular, de manera multimodal, puertos del Pacífico en territorio chileno con otros del Atlántico en la costa argentina. Si bien en su totalidad cubre una superficie cercana a los 550.000 km² de los que casi el 70% corresponden a las provincias argentinas de Buenos Aires (zona sur), La Pampa, Río Negro, Neuquén y norte de Chubut, y el restante 30% está repartido entre las regiones chilenas del Bio Bío, La Araucanía y Los Lagos, en este trabajo se hace hincapié exclusivamente en las unidades administrativas de Chile, con el objetivo de determinar cuál de las tres presenta mejores condiciones demográficas, económicas, de infraestructura y ambientales, para consolidarse como un centro de importancia en el marco de este proyecto⁷.

⁷ En este sentido es que no se tienen en cuenta las medias nacionales de las variables analizadas,

Surge como una alternativa al eje de estructuración Santiago (Chi) - Buenos Aires (Arg) y adquiere institucionalidad con la creación del Comité de Frontera Región de Los Lagos⁸ que se orienta a "...promover la facilitación y coordinación de las medidas operativas que agilicen el tránsito de personas y vehículos, y el tráfico de mercaderías, así como también el intercambio comercial, turístico, cultural, deportivo y científico, y toda labor destinada a la profundización de la integración subregional y fronteriza" (Acta de Entendimiento de Buenos Aires, 1984, p. 1). Desde ese entonces, y sumado a la importancia constitucional que adquieren estos Comités en el año 1997⁹, el correspondiente a la Región de Los Lagos trabaja de manera continua y coordinada para materializar y potenciar la articulación binacional entre organismos, instituciones y privados que pertenecen a las regiones que lo conforman¹⁰.

En este contexto, y teniendo en cuenta que el área de influencia del CBN se expande a lo largo de las tres regiones del Bio Bío, La Araucanía y Los Lagos en territorio chileno, es necesario indagar sobre las condiciones que cada una presenta ya que, en definitiva, determinarán las rutas de comercialización, puertos de transferencia y nodos de intermediación de este proyecto binacional.

ya que deformarían los valores regionales obtenidos por el índice de competitividad. El propósito del índice es determinar, exclusivamente en el área de influencia chilena del CBN, qué región presenta mejores condiciones y se perfila como área de preferencia para este proyecto. De esta manera, se puede definir el paso fronterizo, el puerto, los centros urbanos y las rutas que tienden a adquirir un rol protagónico en el contexto del CBN.

⁸ Si bien surge como un instrumento de gestión de la región binacional a partir del Acuerdo de Paz y Amistad firmado por ambos países en 1984, se pone en marcha en el año 1991 y queda constituido por las provincias argentinas de Neuquén, Río Negro y Chubut, y las regiones chilenas del Bio Bío, La Araucanía, Los Lagos y Aysén.

⁹ Año en el que se consolida el "Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina para establecer un Reglamento para los Comités de Frontera", y se los renombra con la denominación de "Comités de Integración", concepto más amplio que supone abarcar cuestiones que superan lo estrictamente fronterizo y se orienta a promover la cooperación, integración y desarrollo de los territorios que lo conforman.

¹⁰ Se debe mencionar también a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) como un foro de diálogo destacado que trabaja con este mismo objetivo, entre diversos proyectos que maneja en su agenda.

Características socio-demográficas de las regiones

La región del Bio Bío contiene una población de 1.861.562 habitantes según el censo de 2002 distribuidos en una superficie de 37.062,6 km², valor que representa el 12,3% del país. Ubicada en segundo lugar en el contexto nacional chileno (superada sólo por la Región Metropolitana), alcanza en la actualidad una densidad de población cercana a los 50 hab/km² y evidencia un crecimiento intercensal del orden del 7,3% (1992-2002). Si bien no presenta desequilibrios en su estructura poblacional según género (49,2% de hombres y 50,8% de mujeres), sí existen desigualdades en el número de personas que habitan en ciudades (82,1%) y en las áreas rurales (17,9%), por lo que se la considera una región preferentemente urbana. La Población Económicamente Activa (PEA), es decir la comprendida entre los 14 y 65 años, está constituida por alrededor de 1.257.500 personas, valor muy importante en el contexto del área de estudio.

La Araucanía, en cambio, presenta una población total de 869.353 habitantes según el mismo censo (con un crecimiento intercensal del 11 % en el período 1992-2002) correspondiente al 5,7% del total nacional, que se encuentran distribuidos en una superficie de 31.842 km². La densidad, considerada de media a baja en el contexto nacional, es de 27,2 hab/km². Similar a Bio Bío en lo referente a la estructura según sexo, se diferencia de ésta por el alto índice de ruralidad que presenta (32,3%), esto se debe a la gran cantidad de población perteneciente a la etnia mapuche en la región que, según datos censales alcanza a 203.211 habitantes (sólo los mayores de 14 años) y que habitan en su mayoría en comunas con características netamente rurales. La PEA regional está compuesta por alrededor de 557.000 personas, valor sustancialmente menor que la de Bio Bío.

La región de Los Lagos por su parte, posee 1.073.135 de habitantes que equivalen al 7,09% del total nacional y presenta un crecimiento intercensal de 1,13% (1992-2002). Distribuidos en 3.063.878 km², la densidad de población es baja (16,01 hab/km²) y, al igual que la región de La Araucanía, evidencia un alto índice de ruralidad ya que el 31% de sus habitantes se localizan en áreas rurales. Si bien presenta una estructura equilibrada con respecto al sexo (51% de hom-

bres y 49% de mujeres), en los sectores rurales la presencia masculina es sensiblemente mayor (55%). La PEA de la región está constituida por 668.400 personas aproximadamente, valor más alto que en La Araucanía pero inferior al que presenta Bio Bío.

Estas dos variables sociodemográficas de las regiones, es decir la población total (PT) y la económicamente activa (PEA), son las que propician el crecimiento y la competitividad, ya que se los considera como el capital humano presente y la fuerza de trabajo que contiene un territorio. En este sentido, y a partir de una estandarización de datos, es posible elaborar una ponderación que nos permite identificar la región que presenta características sociodemográficas más competitivas (cuadro 1).

Cuadro 1. Estandarización de variables socio-demográficas

Región	PT	PEA	ST1
Bío Bío	1,38	1,39	2,77
La Araucanía	-0,93	-0,91	-1,84
Los Lagos	-0,45	-0,47	-0,92

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de datos del INE, año 2002.

Teniendo en cuenta los resultados sub-totales (ST1) correspondientes a las variables sociodemográficas, se observa claramente como Bio Bío presenta, en relación a las otras dos unidades administrativas chilenas incluidas en el Corredor Bioceánico, valores más competitivos. Esto no sólo corresponde al mayor número de habitantes que contiene la región sino a su gran proporción de PEA, ya que casi el 70% del total de la población está en edad laboral, lo que significa una importante fuerza de trabajo que hace que la región se perfile como más atractiva para las inversiones. La concentración de población no es un dato menor en los análisis de competitividad territorial ya que suele ser proporcional a concentraciones de equipamiento, servicios, capital, tecnologías y disponibilidad de recursos humanos formados, en una tendencia que amenaza con consolidar desigualdades y generar regiones dinámicas y otras residuales o retrasadas que quedan libradas a la subordinación y/o asistencia.

Características económicas de las regiones

El PIBR de Bio Bío alcanza para 2004 valores que giran en torno a los 3.421.200 (MM\$ de 1996) que representan el 9% del total del país. La estructura se mantiene constante en los últimos diez años siendo la industria manufacturera la que más aporta (31%) debido al gran crecimiento de los subsectores forestales, alimentos y, en menor medida, papel y cartón. Las actividades terciarias presentan valores en alza, particularmente los correspondientes a los comercios y diversos servicios que ofrece la región. Otra de las variables a tener en cuenta, ya que es determinante en el crecimiento de las economías regionales y evidencia el grado de apertura externa, es el de las exportaciones. En este sentido, y si bien evidencia una evolución más lenta que los valores nacionales, Bio Bío detenta un incremento del 80% en este rubro en el período de 1996-2004 y, en el año 2007, registra exportaciones por 5.414 millones de dólares FOB, en su mayoría de productos provenientes de la actividad forestal. De acuerdo con el destino, el NAFTA sigue siendo el principal socio económico y la región totaliza ingresos cercanos a los 1.360 millones de dólares provenientes de este bloque económico. Con respecto a la inversión extranjera directa, para el período 1990-2004 Bio Bío registra 987 millones de dólares, valor muy significativo que permite inferir que posee condiciones favorables para atraer capitales.

La región de La Araucanía presenta un PIBR notablemente inferior al de Bio Bío, cercano a los 930 MM\$ de 1996, que representa un aporte de apenas 2,4% al total nacional. Su estructura se mantiene sin modificaciones importantes ya que, en los últimos diez años, las actividades que más le aportan a la región siguen siendo las mismas, es decir, los servicios personales (20%), el sector agropecuario (16%), la construcción (11%) y la industria manufacturera (10%), que totalizan alrededor del 70% del PIBR. Con respecto a las exportaciones, si bien evidencian un crecimiento sostenido en estos últimos diez años, tienen un ritmo sustancialmente más lento que el país (58% de la región contra 160% del país). En 2007 alcanzan valores de 429 millones de dólares FOB que representa poco más que el 1% del total exportado por el país (más de diez veces menor a la cifra de Bio Bío) y que evidencia su escasa conexión con la economía internacional. La Unión

Europea y APEC son los principales destinos de estas exportaciones que se concentran en la especialización productiva correspondiente a la fabricación de celulosa, papel y cartón (y frutas en los últimos años) que caracteriza a la región. La inversión extranjera directa acumulada (1990-2004) que presenta la región es de U\$S 77 millones, otro dato que permite inferir que, considerando estas variables, es la menos competitiva de las tres regiones analizadas.

La región de Los Lagos alcanza un PIBR de 1.736 MM\$ de 1996, que representa un valor cercano al 10% del total nacional. Su estructura evidencia modificaciones a partir del boom de las actividades relacionadas con la industria del salmón, que progresivamente desplaza a las tradicionales actividades económicas de la región: la agropecuaria y silvícola. Los rubros que mayor aporte tienen en el PIBR son la pesca (17, 1%), la industria manufacturera que se mantiene en el orden del 14% y, en tercer lugar desplazando a la actividad agropecuaria y silvícola, aparece el rubro de servicios personales (11,5%). Con respecto a las exportaciones, Los Lagos presenta un crecimiento constante en los últimos trece años evidenciando el perfil exportador y la gran apertura externa de la economía regional. A partir del año 2001 se observa un incremento notable en esta variable (114% en estos últimos cinco años) que responde al gran progreso de la industria alimenticia de productos derivados de la actividad pesquera y que la posiciona en un lugar de privilegio en el mercado internacional. En el 2007 registra envíos por un total de U\$S 2.641 millones de los que el 93% corresponden al sector industria y particularmente al subsector alimentos (concentra el 95% de la industria) que tiene como principales productos a los salmones del pacífico congelados (Coho) y fresco, trucha congelada y fresca enfriada, filete salmón atlántico fresco y congelado, y merluza congelada y fresca enfriada. Todos estos, además de generar ingresos a la región, le imprimen un sello característico y una identidad propia. Los destinos de estas exportaciones se dividen entre el NAFTA y APEC (Japón concentra el 94% de la participación de este bloque) como principales, seguido por la Unión Europea. Por último, las inversiones directas materializadas acumuladas en el período 1990-2004 presentan valores de U\$S 2.641 millones, principalmente concentradas en la acuicultura, evidenciando el alto grado de especialización de la

región en esta actividad y su competitividad en este rubro.

Estas variables se consideran apropiados para la elaboración del índice de competitividad ya que reflejan el volumen de las actividades económicas de la región y el acceso del área en términos de ingreso y poder de compra. Paralelamente, y teniendo en cuenta la teoría del crecimiento regional basado en exportaciones que sostiene que este proceso se origina a partir de impulsos externos, se considera esta variable y la de inversión extranjera directa que nos permiten identificar el crecimiento, estancamiento o retroceso regional a partir del grado de apertura externa que presentan. En este sentido, estandarizados los indicadores los valores parciales que se obtienen son los siguientes (cuadro 2).

Cuadro 2. Estandarización de variables económicas

Región	PIBR	PIBR/C	E	IED	ST2
Bío Bío	1,34	0,97	1,26	1,25	4,82
La Araucanía	-1,05	-1,29	-1,17	-1,19	-4,70
Los Lagos	-0,28	0,32	-0,09	-0,06	-0,11

Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de Informes Económicos Regionales del INE, 2008.

Considerando los sub-totales (ST2) se observa que la región del Bio Bío se perfila también como la más competitiva de la tres en el ámbito económico. Los Lagos presenta valores intermedios mientras que La Araucanía vuelve a posicionarse en el último lugar con un índice que permite pensar que las desigualdades inter-regionales son una realidad y que la "distancia" económica entre ésta y las otras es muy amplia. Este es un dato a considerar en el marco del proyecto del Corredor Bioceánico, es decir, que ante esta realidad, es necesario propiciar la formulación de políticas territoriales que tiendan a atenuar esta fragmentación, y consolidar un crecimiento equilibrado entre las tres regiones.

La infraestructura vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria de las regiones

La red vial de Bio Bío se estructura sobre la base de la Ruta 5 que atraviesa longitudinalmente la región y su vinculación con el exterior por vía terrestre se

materializa a partir del paso fronterizo Copahue, que conecta las localidades de Victoria (Chile) con Zapala (Argentina) a través de 293,5 km. La red de caminos se extiende por 8.655 km aunque sólo 2.022 km están pavimentados, los demás son de ripio o tierra. Presenta un sistema portuario muy desarrollado y altamente articulado con el exterior a partir de la presencia de los puertos de Lirquén, Talcahuano, San Vicente y Coronel, los muelles de Penco, CAP, Puchoco, Jureles y la terminal Oxiquim Escuadrón. El sistema ferroviario no es importante, aunque se prevén inversiones para reactivar ramales que están en desuso o deteriorados y que atraviesan las comunas más importantes de la región. El sistema aeroportuario, en cambio, constituido por el aeropuerto de Concepción y los aeródromos de Chillán y Los Ángeles, presenta un tránsito fluido de pasajeros que se comunican con el de Santiago de Chile.

La región de La Araucanía presenta una estructura de la red vial similar a la del Bio Bío ya que se articula de norte a sur a través de la Ruta 5 (en la que nacen los caminos secundarios que conectan las áreas interiores) y se extiende a lo largo de 12.232 km de caminos de los que aproximadamente 1.500 km se encuentran pavimentados. Con respecto a la vinculación transfronteriza, existen tres pasos que la comunican con Argentina y son el de Pino Hachado, que conecta las ciudades de Curacautín (Chile) con Zapala (Argentina) a lo largo de 235 km totalmente pavimentados; el de Icalma, que vincula Temuco (Chile) con Zapala (Argentina) a través de 254 km; y el de Llaima, que articula las localidades de Pucón (Chile) y Junín de Los Andes (Argentina), separadas por 140 km (estos últimos se encuentran parcialmente pavimentados). Los sistemas portuario y ferroviario presentan grandes deficiencias que se van a reflejar en el índice de competitividad final. La falta de infraestructura básica es una debilidad estructural de la región que debe exportar las diversas producciones a través de los puertos de las regiones del Bio Bío o Los Lagos (en menor medida). Por otro lado, cabe destacar que más allá de esto, cuenta con dos aeropuertos que pertenecen a la red troncal y secundaria (Maquehue y Pucón) y con seis pequeños aeródromos en buen estado de conservación.

La región de Los Lagos presenta una red vial similar a las anteriores consti-

tuida por 11.154 km de caminos de los que 2.049 km están pavimentados. Sin embargo se diferencia de las otras y se caracteriza por la vinculación transfronteriza fluida con Argentina, ya que presenta ocho pasos internacionales, entre los que se destaca el Paso Internacional Cardenal Samoré (ex Puyehue) que está asfaltado en su totalidad y permanece abierto todo el año. Esto se refleja en los datos aduaneros del año 2007 que demuestran que, teniendo en cuenta los ingresos al territorio chileno de vehículos (44.287, que representan el 9% del total nacional) y las salidas correspondientes al transporte de carga (178.144.260 kgs., que constituyen el 19% del total nacional de Tn transferidas), es el segundo más importante de las 42 avanzadas fronteras que posee Chile, siendo superado sólo por los registros del Paso Internacional Los Libertadores, que vincula las ciudades de Santiago de Chile y Mendoza. El transporte marítimo regional está estructurado a partir de tres puertos importantes, el de Corral, Puerto Montt y Calbuco, y unas 183 caletas distribuidas principalmente entre las provincias costeras de Chiloé, Llanquihue, Osorno y Palena; y el aéreo está constituido por los aeropuertos El Tepual (Puerto Montt) y Carlos Hott (Osorno) que pertenecen a la red internacional y nacional respectivamente, y por 26 aeródromos que cumplen una función social más que comercial, ya que conectan localidades que se encuentran en condiciones de mayor aislamiento. Por otro lado, hay que mencionar que si bien la reactivación del sistema ferroviario en el año 2001 con el servicio de carga hasta Puerto Montt marca una intención de potenciar la articulación multimodal en Los Lagos, el deterioro actual de la línea férrea imposibilita el óptimo funcionamiento de este transporte.

Estas variables, se consideran a partir de la importancia que tienen las redes de infraestructura física en la competitividad territorial como determinantes de la productividad y el crecimiento regional, ya que permiten reducir costos y tiempos de transferencias y potenciar la accesibilidad a mercados nacionales e internacionales. De esta manera, estructuran y articulan jerárquicamente territorios y nos permiten identificar diferencias, asimetrías e inconexiones intra e interregionales. Estandarizadas las variables de caminos pavimentados (PAV), pasos fronterizos (PF), aeropuertos (A) y puertos y muelles (P) que presentan cada región, los re-

sultados que se obtienen son los siguientes (cuadro 3).

Cuadro 3. Estandarización de variables correspondientes a la infraestructura

Región	PAV	PF	AE	P	ST3
Bío Bío	0,77	-1,02	0,83	1,32	1,9
La Araucanía	-1,41	-0,34	-1,25	-1,1	-4,1
Los Lagos	0,63	1,36	0,83	-0,22	2,6

Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos del Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP), 2008. Teniendo en cuenta los valores sub-totales (ST3) que se obtienen a partir de los datos de infraestructura, la región de Los Lagos se presenta como la más competitiva de las tres debido, principalmente, a la cantidad de pasos fronterizos que contiene y el fluido intercambio con Argentina (en particular en el eje Osorno-Bariloche). Bio Bío evidencia datos que, si bien son inferiores, demuestran una eficaz articulación interna y externa y el sistema portuario más dinámico del área de estudio (la debilidad es la escasa vinculación con Argentina). Por último, y tal como sucede en las anteriores variables, la escasez de infraestructura en La Araucanía refleja una debilidad estructural de la región que se perfila como la menos competitiva de las tres.

Características ambientales de las regiones

La región del Bio Bío presenta apenas un Parque Nacional denominado Laguna del Laja, que contiene 11.600 has, y 4 Reservas Nacionales, la de Ñuble, Isla Mocha, Los Huemules de Niblinto y Ralco que abarcan un total de 72.759 has. De esta manera, la superficie de áreas silvestres protegidas (ASP) cada mil habitantes es de 43 has. No posee ningún monumento natural.

La Araucanía, en cambio, presenta 5 Parques Nacionales, el de Conguillío, Huerquehue, Nahuelbuta, Tolhuaca y Villarrica que suman un total de 147.538 has y 6 Reservas Nacionales, que son las del Alto Bio Bío, China Muerta, Malalcahuello, Malleco, Nalcas y Villarrica que abarcan alrededor de 149.022 has, lo que representa una superficie de ASP cada mil habitantes es de 322. Contiene 2 monumentos naturales, el de Contulmo (82 has) y el Cerro Nielol (90 has).

Los Lagos, por su parte, es la región que presenta la mayor cantidad (6) de Parques Nacionales en el contexto nacional, estos son los de Chiloé, Puyehue, Vicente Pérez Rosales, Alerce Andino, Hornopirén y Corcovado, y abarcan una

superficie total de 700.720 has. Posee 5 Reservas Nacionales, las de Lago Palena, Llanquihue, Futaleufú, Valdivia y Mocho-Choshuenco que incluyen 112.716 has. De esta manera, refleja una superficie de ASP de 530 has por cada mil habitantes y es también la que más monumentos naturales (junto con la región de Magallanes) contiene, los de Alerce Costero (2.308 has), Islotes de Puñihuil (9 has) y el de Lahuen Ñadi (200 has).

Estas variables son importantes ya que determinan el capital natural de las regiones y, principalmente, porque son extensas áreas de conservación en las que se fomentan las actividades educativas y científicas que, potencialmente, se traducen en la conformación de capital humano especializado. Paralelamente, y a partir de la innegable cantidad y calidad de atractivos naturales que ofrecen, la presencia de Parques Nacionales y Áreas Silvestres Protegidas potencia la actividad turística que, en ocasiones, puede transformarse en un motor de la economía regional, ya que la llegada de personas implica todo un conjunto de comercios y servicios que funcionan de manera articulada en torno a esta actividad. Estandarizados los datos, los resultados son los siguientes (cuadro 4).

Cuadro 4. Estandarización de variables ambientales

Región	ASP	PN	ST4
Bío Bío	-1,27	-1,38	-2,65
La Araucanía	0,11	0,46	0,57
Los Lagos	1,16	0,92	2,08

Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de la Corporación Nacional Forestal de Chile, 2008.

El subtotal correspondiente a las variables ambientales (ST4) refleja cambios con respecto a los anteriores. El más notable es que Bio Bío evidencia los valores más bajos, por lo que podemos inferir que los temas ambientales no son prioridad en la región (tampoco la presencia de atractivos, en relación con las otras dos). La Araucanía presenta valores intermedios, mientras que Los Lagos es la que se perfila como la más competitiva desde el punto de vista del capital natural.

Índice de competitividad territorial

Se construye a partir de la suma de los subtotales anteriores y permite identificar las áreas más dinámicas, competitivas y el desempeño regional que cada una de estas unidades administrativas presenta (cuadro 5).

Cuadro 5. Índice de competitividad territorial (suma de las variables estandarizadas)

Región	ST1	ST2	ST3	ST4	TOTAL
Bío Bío	2,77	4,82	1,9	-2,65	6,84
La Araucanía	-1,84	-4,70	-4,1	0,57	-10,07
Los Lagos	-0,92	-0,11	2,6	2,08	3,65

Fuente: Elaboración propia.

Los resultados obtenidos evidencian las desigualdades interregionales que presenta el área de estudio. Bio Bío se consolida como el centro demográfico y económico por excelencia y posee una articulación interna y externa (principalmente) muy sólida que se refleja en los indicadores analizados. De esta manera, se convierte en una región altamente atractiva para las inversiones y se perfila como un nodo de importancia en el contexto del CBN que acumula personas, capital y modernidades.

Si bien la Región de Los Lagos se ubica en segundo lugar con valores intermedios en los aspectos sociodemográficos y económicos, su importancia en los indicadores ambientales y de infraestructura la consolidan como un territorio definitivamente competitivo, que se destaca por la gran vinculación interna, transfronteriza y global que presenta. En este contexto, la conformación de un Corredor Bioceánico en la región sustentado en las ventajas competitivas que ésta presenta, permiten inferir que la oferta de oportunidades y funciones regionales se diversificaría y ampliaría, revalorizando sus recursos en una nueva articulación que la posicionaría en condiciones más ventajosas en el contexto global.

El caso de La Araucanía es diferente. Posicionada cómodamente en el tercer lugar de este índice, presenta valores muy por debajo de las otras unidades administrativas analizadas evidenciando una fragmentación y marginalidad notable. La falta de infraestructura y equipamiento se traduce en una desarticulación

de sus áreas productivas con los centros de distribución y comercialización, que repercute negativamente en la competitividad de la región y la convierte en un sector con pocas posibilidades de atraer inversiones¹¹. Más allá de estas desigualdades estructurales, hay que mencionar que la actividad turística se perfila como una alternativa de crecimiento y que la potencial concreción del Corredor Bioceánico, contribuiría a mejorar la articulación interna y externa de la región a partir de los pilares de cooperación y complementariedad.

Consideraciones finales

El actual proceso de internacionalización económica genera oportunidades diferenciales en los territorios, ya que sólo los que han alcanzado cierto grado de desarrollo son los que se favorecen y consolidan como áreas preferenciales a partir de las ventajas (comparativas y competitivas) que ofrecen para atraer flujos de modernización, innovación, capital y población. Esta receptividad específica que presentan los lugares, origina desigualdades regionales que tienden a incrementarse y a configurar un paisaje de atraso y modernidad que se puede verificar a distintas escalas (áreas dinámicas/estáticas, luminosas/opacas, integradas/no integradas, etc.).

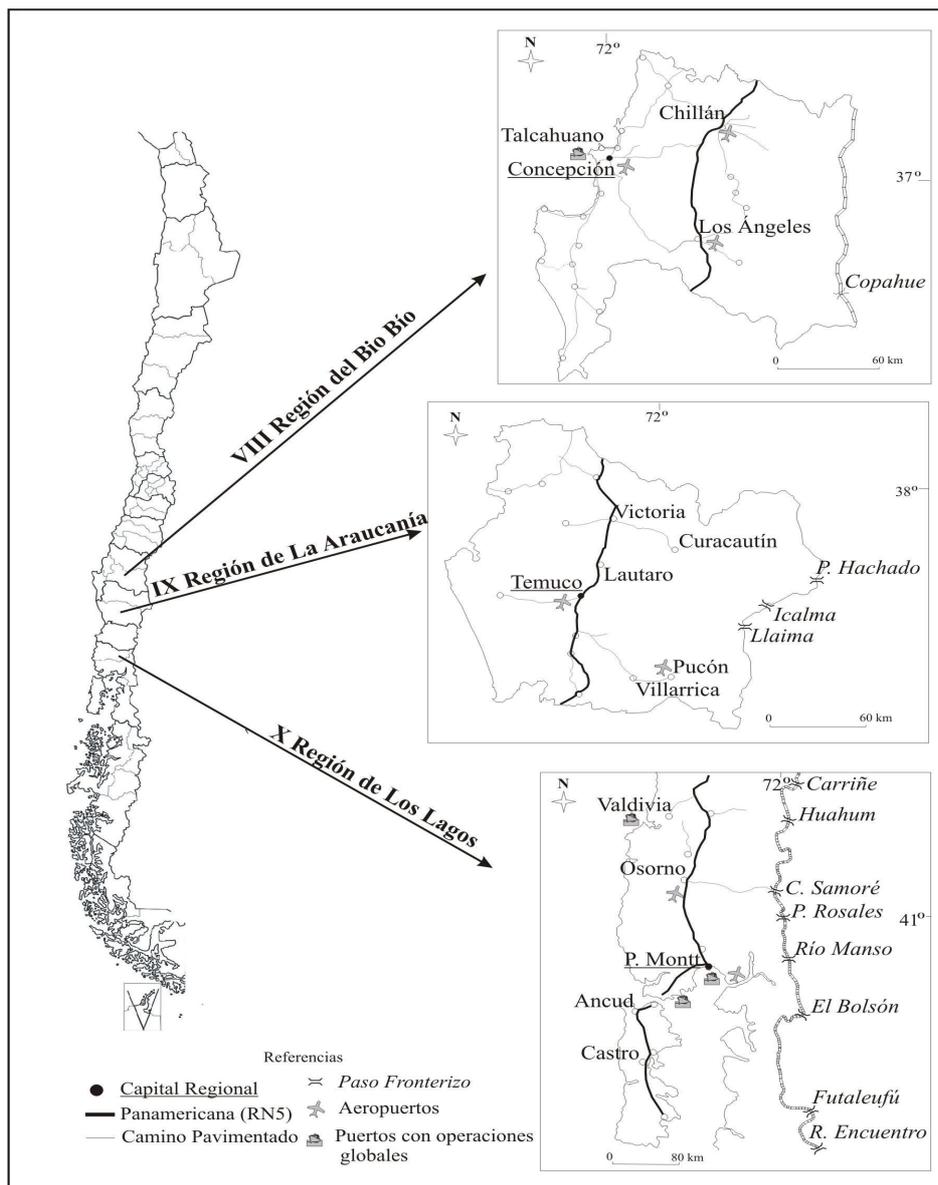
Los resultados obtenidos a partir de la elaboración del índice de competitividad

¹¹ En este sentido, y haciendo específica referencia a la región de La Araucanía, un informe Desarrollo Local elaborado por la CEPAL y la Sociedad Alemana de Cooperación Técnica (GTZ) sostiene que "el proceso de apertura del país hacia el mercado externo ha sido asumido de manera desigual en la región, ya que si bien un número determinado de empresas ha logrado modernizarse y acceder a nichos internacionales de mercado (...), no ha sido así para la mayoría de las empresas locales. Por tal motivo, al no poder lograr la modernización tecnológica y gerencial que les habría permitido enfrentar con éxito la mayor competencia de los mercados local, nacional y externo, muchos empresarios (...) se han quedado estancados. Esta situación se ve agravada, además, por la existencia de algunos déficits importantes en infraestructura básica, ya que no hay puertos de embarque en la región, el aeropuerto no cuenta con las instalaciones necesarias para la inspección y certificación de los productos agropecuarios, y la región tampoco tiene acceso expedito a los puertos o aeropuertos de las regiones vecinas, todo lo cual constituye un serio obstáculo para que la producción regional llegue a los mercados" (CEPAL/GTZ, 2001, p. 192). Fig. 1.

propuesto en este trabajo, demuestran que en el área de estudio se verifican asimetrías en las variables analizadas que reflejan las condiciones de cada región en el contexto del proyecto del CBN. En este sentido, Bio Bío y Los Lagos (en menor medida) se presentan como regiones dinámicas, integradas y consolidadas como centros económicos que han sabido aprovechar las ventanas de oportunidad que ofrece el actual contexto mundial; mientras que La Araucanía se perfila como una región atrasada y poco competitiva. En este contexto, y teniendo en cuenta la inmovilidad duradera de las ventajas que habla Santos (1990), se puede inferir que el rol la región de La Araucanía en el CBN tiende a ser secundario, y las rutas, ciudades y áreas portuarias de Bio Bío y Los Lagos (que reflejan un mayor índice de competitividad), adquieren relevancia y se presentan como las más preparadas para materializar el proyecto binacional.

La metodología utilizada permite entonces, detectar las fortalezas y debilidades que presenta el área de estudio para la concreción del CBN, que deben servir como base para la elaboración de políticas territoriales que se orienten a atenuar las desigualdades, asimetrías e inconexiones existentes, y potenciar la competitividad de la región norpatagónica chilena. Para esto, es necesario interpretar al CBN no como un puente terrestre entre puertos sino como un proceso multiplicador de actividades y generador de oportunidades para los territorios que atraviesa, que pueden, a partir de asociaciones en diversos rubros productivos, propiciar un crecimiento integrado e integrador que permita: incorporar las áreas que se encuentran en una situación de marginalidad estructural; ampliar y diversificar la oferta de oportunidades y funciones de las regiones; y revalorizar sus recursos y economías, en una nueva articulación que las puede posicionar de manera más competitiva en el marco internacional.

Fig. 1. Regiones Chilenas incluidas en el CBN-1



BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, A. (1996). "¿La glocalización pesa más que la globalización? En *Democracia Local* nº 48-49, pp. 6-8.
- Axford, B. (1995). *The Global System*. New York: St. Martin Press.
- Bervejillo, F. (1995). "Territorios en la globalización. Nuevos procesos y estrategias de desarrollo". En Revista *Prisma* nº 4, pp. 9-52.
- Cabrero, E.; Orihuela, I.; Ziccardi, A. (2003). "Ciudades competitivas - Ciudades cooperativas: conceptos claves y construcción de un índice para ciudades mexicanas". *Documento de Trabajo* 139. Toluca: División de Administración Pública, CIDE.
- Castells, M. (1996). *La era de la información*. Madrid: Ed. Alianza.
- CEPAL/GTZ (2001). *Desarrollo económico local y descentralización en América Latina: Análisis comparativo*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Dabat, A. (2000). *Globalización: capitalismo informático global y nueva configuración espacial del mundo*. Universidad Autónoma de México: Mimeo.
- de Mattos, C. (1998). "Nuevas teorías del crecimiento económico: una lectura desde la perspectiva de los territorios de la periferia". Paper presentado en el *IV Seminario de la RII*, Bogotá, Colombia.
- Dicken, P. (1998). *Transforming the world economy. Global Shift*. New York/London: The Guilford Press.
- Formiga, N. (2005). "Transformación en el espacio productivo Bahiense y su relación con el Mercosur". En línea (Marzo de 2010): http://www.cyta.com.ar/suplementos/gecon/articulos/articulos_archivos/v4n3_geo_n2a1.htm
- Gereffi, G. (1995). "Global production system and third world development", en Stalling, B. (Ed.) *Global Change, regional response. The New International Context of Development*. New York: Cambridge University Press.
- Gilhon, B. (1997). *Economie de la Connaissance et des Organisations*. París: L'Harmattan.
- Gobierno de Argentina y Gobierno de Chile (1984). *Acta de Entendimiento de Buenos Aires*.
- Gorelik, A. (1994). "Lo local y lo global: un debate sobre el reformismo". En *Cuadernos del CIESAL*, vol. 2-3, pp. 11-24.
- Greene, R. (2005). "Pensar, dibujar, matar la ciudad: orden, planificación y competitividad en el urbanismo moderno". En Revista *Eure*, XXXI, 94, pp. 77-95.
- Instituto Nacional de Estadísticas del Gobierno de Chile (2002). *Síntesis resultados del XVII Censo Nacional de Población y VI de Vivienda*.
- Instituto Nacional de Estadísticas del Gobierno de Chile (2008). *Informe Económico Regional*.
- Krugman, P. (1996). "Making sense of competitiveness debate". En *Oxford Review of Economic Policy*, vol. 2, num. 3, pp. 483-499.
- Ministerio de Obras Públicas (MOP) de Chile (2008). *Síntesis regionales*. Dirección de Planeamiento.
- Moreno, A. (2004). *La globalización, última fase del capitalismo*. En línea (Marzo de 2010): http://www.profesionalespcm.org/_php/MuestraArticulo2.php?id=818.

- Petrella, R. y Grupo de Lisboa (1996). *Los Límites de la competitividad*. Buenos Aires: Ed. Sudamericana.
- Porter, M. (1991). *La ventaja competitiva de las naciones*. Barcelona: Plaza & Janes Eds.
- Remy, J. (1976). *La ciudad y la urbanización*. Traducción de Hernández Orozco, J. (Primera Ed. en francés). Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Santos, M. (1990). *Por una Geografía Nueva*. Madrid: Ed. Espasa-Calpe.
- Veiga, D. (1995). "Notas para una agenda de investigación sobre procesos emergentes en la sociedad urbana". En A. C. Torres Ribeiro (Comp.) *Repensando la experiencia urbana de América Latina: Cuestiones, conceptos y valores*. Buenos Aires: Ed. CLACSO.