

La globalización: el plan de cofinanciamiento y el modelo isopotencial demográfico

Las ciudades funcionan como nodos centrales de descomunales relaciones económicas, expresadas en complejas redes comunicacionales, de transportes y de movimientos financieros.

Patricia Brieger

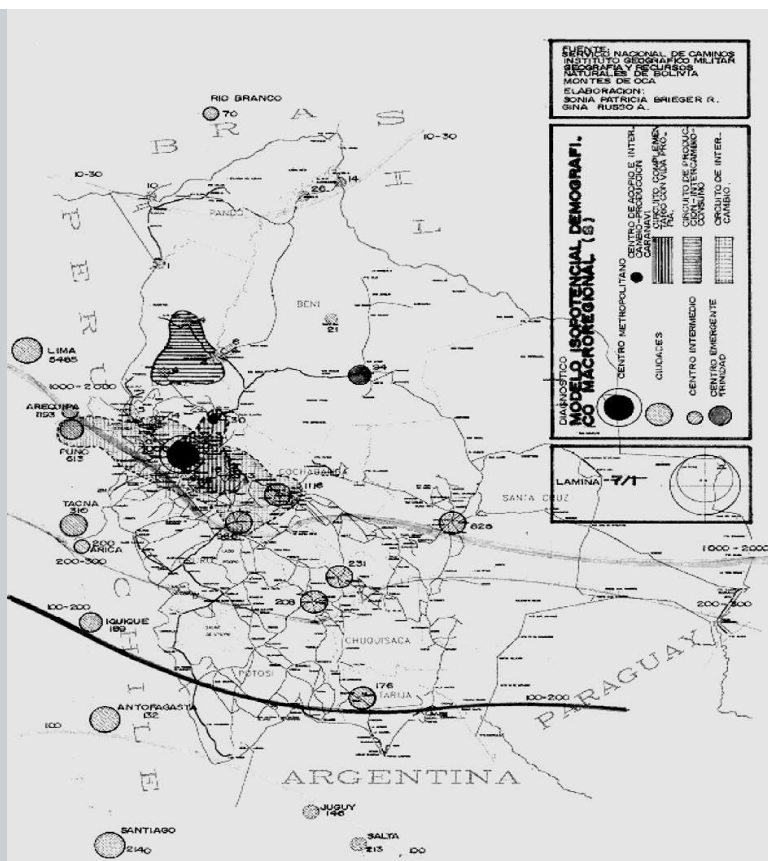
Uno de los grandes obstáculos para el desarrollo nacional es nuestra deficiente infraestructura vial y caminera, que tiene gran importancia cuando los inversionistas deciden invertir o no en Bolivia, dado que encarece los costos de transporte y almacenamiento en un país que por razones históricas y objetivas tiende a mantener su mediterraneidad y junto con ella su atraso¹, todo ello al margen de la pésima y dolosa administración que históricamente tuvo el Servicio Nacional de Caminos.

La solución de este obstáculo al desarrollo se hace más urgente, en la medida en que comprendemos que vivimos en un mundo globalizado, que aceleró notablemente la velocidad de circulación de las transacciones, reales y virtuales, por la inmediata necesidad que tienen las mercancías de realizarse como tales en el consumo, ya que son producidas con tecnologías cada vez más productivas y

competitivas. Así, la globalización se constituye en el nuevo factor de reestructuración de las economías urbanas, que deviene de las relaciones de interdependencia entre los países y que se manifiesta en la transferencia de la responsabilidad de la solución de los problemas de los gobiernos nacionales a los gobiernos locales.

El nuevo rol de las ciudades globalizadas

En estas circunstancias, las ciudades funcionan como nodos centrales de descomunales relaciones económicas, expresadas en complejas redes comunicacionales, de transportes y de movimientos financieros. Por ello, se deben buscar nuevas formas de readecuación y readaptación para las ciudades, que les permitan desempeñarse eficientemente y desarrollarse en el marco del modelo vigente, en el que la magnitud y velocidad de las relaciones comerciales exigen la simplificación de las relaciones



internacionales que existen entre los países. En el caso boliviano, los centros urbanos deben jugar un nuevo rol facilitador y generador de la actividad empresarial, cuya característica sea ofrecer condiciones óptimas en infraestructura y servicios para optimizar el vertiginoso e ininterrumpido flujo económico.

En ese contexto surge la primera interrogante ¿Estarán preparadas las ciudades bolivianas para este reto que exige un cambio de visión en la gestión urbana? En caso de ser negativa la respuesta, surge una segunda interrogante ¿Qué acciones se deben tomar para adecuar sistemáticamente las ciudades bolivianas hacia este cambio?

Para implementar un cambio de timón en la política urbana, se están planteando nuevas propuestas de cofinanciamiento y compensación, las que responden al más elemental principio de equidad y justicia: tanto más pobre y necesitado el municipio, tanto mayores los recursos de cofinanciamiento de los que se beneficia.

Esta premisa lleva a otro cuestionamiento. ¿Cómo establecer qué municipios son más necesitados que otros? Es decir, como medir y priorizar la pobreza, si todos los municipios son pobres, sobreendeudados y requieren de esos recursos con urgencia para solucionar sus problemas.

La anterior interrogante nos conduce a establecer una modalidad de asignación y ejecución de los recursos provenientes del cofinanciamiento, partiendo de un modelo de distribución racional, equilibrado y fiscalizado por la comunidad de manera directa.

El Modelo Isopotencial Demográfico

Como respuesta a esta problemática de distribución planificada de los recursos, se diseñó el Modelo Isopotencial Demográfico, que es una propuesta que permite analizar el comportamiento de las ciudades, las tendencias de crecimiento de cada una de ellas y el establecimiento de las poblaciones de mayor peso respecto de otras. A partir de esta metodología, donde se manejan variables de distancia entre la Sede de Gobierno y las distintas ciudades del país, construimos un ejercicio para poder comprender la lógica de ordenamiento y crecimiento espontáneo de las ciudades, concluyendo en un esquema de cotas y curvas paralelas al eje troncal², donde a medida que se alejan las ciudades del eje troncal la influencia respecto al centro es menor³.

Esta metodología demuestra que existen ciudades que se establecen espontáneamente⁴ sin contar con el apoyo del gobierno central y que por su ubicación estratégica requieren de una inyección de recursos que permita su reestructuración respecto a la generación de nuevos ejes de vinculación y de integración nacional e internacional.

Si recurrimos a una relación matemática simple para el análisis:

$$P_d = p_{j/d(ij)} a$$

donde:

Pd = Número Isopotencial

Pj = Población año 1992

$d(ij)$ = Distancia en Kms. entre la Sede de Gobierno y las ciudades del país.

a = Ajuste por dispersión

Descubriremos que la estructuración del territorio se debe a la tendencia de generar ejes paralelos de interconexión que faciliten las relaciones interregionales, siempre paralelas al eje troncal, donde se concentran ciudades como La Paz, El Alto, Cochabamba y Santa Cruz. Analizando una tendencia paralela hacia el sur del eje troncal, descubriremos que estaría conformado por las ciudades de Oruro, Potosí, Sucre, Puerto Suárez, por contar estas con cotas equiparables. Existe, además, otra curva paralela hacia el sur, estructurada por la ciudad chilena de Iquique, que podría vincularse con Tarija y con las ciudades del Paraguay, consolidando nuestra salida al Océano Atlántico.

Hacia el norte, cercanas al eje troncal, encontramos tres importantes ciudades no vinculadas, a saber:

MACROREGION

MODELO GRAVITATORIO ISOPOTENCIAL DEMOGRAFICO

POBLACION Año 1992(PJ)	DISTANCIA km d(ij)	ISOPOTENCIAL Pd= pj/d(ij)a	CIUDAD (j)
518	742	1	Pto. Heat
539	248	2	Charazani
536	182	3	Inquisivi
1256	346	4	Ixiamas
1628	406	4	Apolo
2994	702	4	San Buena Ventura
1081	203	5	Pto Acosta
4192	710	6	Reyes
5004	670	7	Rurrenabake
1001	1020	10	Cobija
2048	147	14	Sorata
26778	1855	14	Guayamerin
2718	170	16	Quime
2192	115	19	Chulumani
7406	352	21	Santa Ana
41584	1610	26	Riberalta
7651	258	30	Caranavi
5908	101	58	Patacamaya
56846	607	94	Trinidad
159841	907	176	Tarija
100000	500	200	Arica
112291	539	208	Potosi
130952	567	231	Sucre
91877	150	613	Puno
694616	839	828	Santa Cruz
222254	230	966	Oruro
412917	370	1116	Cochabamba
226749	1714	132	Antofagasta
685700	558	1193	Arequipa
502426	1662	302	Asuncion
167894	1391	121	Cuiba
1778494	1906	933	Matogroso
178177	575	310	Tacna
101644	1220	83	Porto Velho
370302	1735	213	Salta
5180000	2421	2140	Santiago
152654	809	189	Iquique
229500	1577	146	Jujuy
6932700	1264	5485	Lima
80000	1136	70	Rio Branco
1118870	0	0	La Paz- El Alto

En este nuevo concepto de integración, al interior de una economía globalizada, radica la importancia de encauzar el criterio de la política de cofinanciamiento.

Sapecho, San Buena Ventura e Ixiamas. Es decir, potenciales polos de desarrollo, que no tienen relación entre sí y que se han "encerrado" por no contar con vinculación caminera suficiente, y que podrían ser potenciadas sobre la base de una vialidad de primer orden, extendiendo la política de integración hacia Trinidad y Rondônia.

Una nueva curva de cotas y pesos similares, es la que está conformada por las ciudades de Cobija, Riberalta y Guayamerin.

Como se puede observar, el país cuenta con ejes que se están conformando de manera improvisada, forzadas por la anárquica lógica del mercado. Sin embargo, toda política de ordenamiento territorial debe potenciar estos canales de circulación de bienes y servicios, única manera de lograr integrar inteligentemente al país con los nuevos retos de la globalización. Por tanto, dentro del Diseño para la Implementación de la Política Nacional de Cofinanciamiento, se debe incluir el concepto de privilegiar estos corredores que se están estructurando sobre el caos de una nación que no ha sabido estructurar su territorio de manera científica y ordenada.

El Modelo y sus ventajas para el desarrollo

A partir de esta propuesta de ordenamiento territorial,

es posible redefinir políticas crediticias destinadas a apoyar el crecimiento de los municipios, priorizando proyectos que apoyen la creación de nuevos corredores, hecho que repercutiría con efectos multiplicadores positivos para el país.

En conclusión, se trata de generar nuevos ejes paralelos de circulación de bienes y servicios que articulen el territorio nacional y lo vinculen con los países vecinos:

- Ciudades del Perú - Cobija - Riberalta - Guayamerin.
- Lima - Sapecho - Ixiamas - San Buena Ventura - Trinidad - Rondonia.
- Arica, Tacna - Sucre - Puerto Suárez - Ciudades del Brasil.
- Iquique - Potosi - Tarija - Ciudades de Paraguay.

El Plan de cofinanciamiento, no ha incluido estos aspectos de ordenamiento territorial para la distribución de los fondos crediticios, manteniendo el centralismo del siglo pasado. Mientras los centros urbanos mayores alberguen la masa migrante sin dar respuestas reales a los centros intermedios y menores, a través de políticas de Estado que incentiven la actividad productiva agrícola, industrial y de servicios, que permitan incrementar el valor agregado, generando empleo y conteniendo los flujos migratorios, el país seguirá desperdiciando su potencial como eje articulador insustituible del cono sur y de este con el resto del mundo; negándose a sí mismo, la oportunidad de desarrollarse y mejorar su nivel de vida homogéneamente, por negarse la oportunidad de generar condiciones más equitativas para sus habitantes de participar en el proceso económico.

En este nuevo concepto de integración, al interior de una economía globalizada, radica la importancia de encauzar el criterio de la política de cofinanciamiento. Porque dicho modelo de integración demuestra, lógicamente, que el impacto será real y logrará transformar el país, lo cual significaría insertar a los distintos pisos ecológicos, según sus ventajas comparativas y competitivas, con el mercado mundial, logrando una real complementariedad entre las potencialidades del país y el desarrollo del capitalismo mundial, lo que resultaría en un mayor grado de desarrollo económico de Bolivia y un mejor nivel de bienestar de los bolivianos ■

1 Al respecto ver: Sachs, Jeffrey D. *Latinoamérica y el desarrollo global*. En: Harvard Club de Bolivia. *Bolivia en el Siglo XX. La formación de la Bolivia Contemporánea*. Pág. 23 - 46. Editorial Harvard Club de Bolivia. La Paz, 1999.

2 Ver Mapa Nº 1

3 Ver Cuadro Nº 1

4 En *The Self-Organizing Economy*, Paul Krugman, profesor de la Standfor University, elaboró un modelo para analizar el caso del crecimiento espontáneo en las ciudades de los EE. UU. Para una reseña del mismo ver: Collque, Juan. *La Organización Espontánea de la Economía de Paul Krugman*. En *abc ECONOMÍA Y FINANZAS* Nº 14. La Paz, Noviembre de 2000. Páginas 38 - 40.