

MERCOSUR, LA INTEGRACIÓN REGIONAL EN TENSION. MERCADO DE TRABAJO Y FRACTURAS EN EL CORREDOR CENTRAL

La Colmena, 2014, 320 págs.

Marta Panaia (coordinadora)

A partir de la década del 70 del siglo pasado, comienza a producirse un amplio desplazamiento del centro de gravedad geográfico del capitalismo, lo cual trajo aparejado innumerables consecuencias a nivel mundial. La modificación de las estrategias productivas –fruto de una innovación tecnológica creciente–, la predominancia de una lógica comercial aperturista y un proceso de financiarización creciente fueron algunos de los elementos que lograron darle un impulso fortalecedor a la dinámica globalizadora. En este contexto, proliferaron nuevas unidades territoriales de muy diversas escalas en distintos puntos geográficos; entre ellas se encuentra el Mercosur.

En *Mercosur, la integración regional en tensión. Mercado de trabajo y fracturas en el Corredor Central*, Marta Panaia coordina una serie de informes de investigación que profundizan acerca del impacto que provocó en el campo productivo y sociolaboral el proceso de integración regional dentro de un espacio geográfico determinado: el Corredor Central argentino.

Brindando un contexto que resalte con mayor intensidad los inconvenientes que resultan de un proceso de integración regional complejo con fracturas territoriales muy marcadas, el libro no solo logra describir las tensiones que emergen en este sentido, sino que también ofrece propuestas a aplicar en pos de solucionar diversos aspectos problemáticos de esa integración. Específicamente, se trata de delinear las transformaciones tanto en la organización productiva como en el mercado de trabajo a la luz del nuevo marco regulatorio establecido por el Mercosur para, luego, marcar las repercusiones que estas tuvieron en términos sociales y territoriales.

En la Introducción, Panaia hace referencia a la etapa de crisis de larga duración por la que está transitando nuestro territorio, en la que “lo nuevo no termina de nacer y lo viejo no termina de morir” –observación que deja entrever un razonamiento gramsciano–. En este sentido, las históricas heterogeneidad y desigualdad territoriales –propias de un país de gran extensión como es la Argentina– se vieron aún más agravadas luego de la súbita ausencia del Estado

en muchas zonas periféricas y despobladas del país durante la década del noventa. Según la autora, esta crisis de desarticulación territorial se encuentra signada no solo por factores locales sino también por elementos regionales y globales, tales como: el impacto en el empleo local generado por la deslocalización de las empresas transnacionales; un insuficiente proceso de integración regional debido a un Mercosur que no logró atenuar la vulnerabilidad diferencial de algunas regiones; y la lógica voraz del capital agroindustrial que explota de forma abusiva la tierra. Estos son algunos de los componentes que participan en la conformación de una estructura territorial en constante desequilibrio. Dentro de este contexto, se encuentra un Estado que no logra paliar la instauración de una fractura nacional signada por los fenómenos de segregación, exclusión y precarización laboral que sufre gran parte de las clases populares.

Más adelante, Panaia profundiza sobre una nueva dimensión territorial de la globalización: los Corredores Bioceánicos. Al hablar de corredores, la autora hace alusión a un espacio geográfico dentro del cual se intenta impulsar un desarrollo productivo preferencial basado en planes, intervenciones y promoción con el propósito de generar una libre y dinámica circulación de mercancías intra y extra Mercosur. Esta estrategia formal de los países sudamericanos es analizada en toda su extensión, haciendo hincapié tanto en los beneficios como en los inconvenientes que la misma puede generar en lo que concierne a la desarticulación territorial.

El primer capítulo del libro, también escrito por Panaia, indaga acerca de los niveles de calificación profesional demandados por el mercado laboral del Corredor Central, en el contexto de alteración del perfil productivo acontecido durante las últimas dos décadas en la economía argentina. Deteniéndose en tres zonas diferentes del Corredor Central –General Pacheco y sus municipios aledaños, en el conurbano norte de la Provincia de Buenos Aires; Río Cuarto, en el sur de Córdoba; y Villa Mercedes, en San Luis–, ahonda en las estrategias tecnoproductivas adoptadas por el empresariado y en la inserción de los graduados de las distintas especialidades de ingeniería en cada una de las regiones. En tal sentido, se exponen con amplitud tanto las estrategias adoptadas por el empresariado de cada región –conforme con los niveles de demanda, calidad de productos y costos–, como los razonamientos prácticos de los profesionales recién graduados y el modo en que ambas cuestiones se vinculan entre sí.

Facundo Solanas, en el segundo capítulo, indaga acerca de los Sistemas de Educación Superior (SES) de los distintos países que conforman el bloque Mercosur y sobre la forma en que estos se relacionan en el marco de un proceso creciente de mercantilización e internacionalización de las instituciones académicas. A la luz de las grandes tendencias mundiales, y haciendo mención al estado de avance de otras regiones como la Unión Europea, el autor analiza las potencialidades y dificultades que tiene la movilidad académica y profesional dentro de los países que conforman el Mercosur. En este aspecto, se mencionan los nítidos progresos en materia de libre circulación de personas

–hecho que coadyuva a la movilidad de los profesionales y académicos de la región– junto a los considerables obstáculos que enfrentan los profesionales para realizar sus labores en los distintos países que conforman el bloque. La alta heterogeneidad que demuestran los distintos sistemas de educación superior entre sí y un proceso de homologación de títulos universitarios muy complejo, oneroso y lento son, según el autor, elementos a abordar si se pretende conformar un sistema de movilidad profesional coherente del que participen todos los países asociados.

El capítulo “Migraciones y desarrollo en el Corredor Central”, a cargo de María José Mallea, aborda la interrelación entre migración y desarrollo económico a fin de ilustrar las brechas socioterritoriales que existen entre las distintas regiones que componen la Argentina. La migración es un componente vital de la dinámica demográfica, y la autora desarrolla un preciso trabajo comparativo sobre la base de notables cuadros estadísticos con los cuales demuestra la forma en que la migración puede contribuir a favorecer, trabar o retrasar el proceso de desarrollo de los espacios subnacionales. Luego de realizar una síntesis sobre la estructura que asumieron los movimientos migratorios según los distintos modelos de desarrollo por los que fue transitando nuestro país, Mallea analiza el caso del Corredor Central, región dentro de la cual la concentración poblacional y económica es más elevada. Uno de los aspectos que la autora resalta es el robustecimiento y la ampliación de la brecha socioterritorial entre algunas zonas más ricas del Corredor Central y las provincias con un bajo producto bruto. En este sentido, propone la intervención estatal en todos sus niveles –nacional, provincial y local– en pos de promover cambios en los patrones de localización poblacional compatibles con el modelo de desarrollo del país y así resolver esas profundas asimetrías espaciales existentes.

En el cuarto capítulo, Melina Ramos y Álvaro Munizaga analizan los factores que determinan la magnitud y las características del empleo en la fase primaria del Complejo Agroindustrial Arrocero de las provincias de Corrientes y Entre Ríos en un contexto de avance del eje Mercosur-Chile. Se detalla la reconversión productiva de la zona litoraleña y mesopotámica durante los años noventa luego de la firma del Tratado de Asunción, demostrando las marcadas transformaciones territoriales y laborales que ello produjo. En esta línea, las posibilidades de inversión abiertas por un marco normativo más aperturista y el sostenido incremento de la producción de arroz impactaron de manera desigual entre los diferentes estratos de productores y actores pertenecientes a la cadena del arroz, siendo los trabajadores el agente más vulnerable de este sector.

El capítulo “Inversiones en infraestructura, organización de espacios regionales y auge de las obras públicas en el Corredor Central”, nuevamente a cargo de Marta Panaia, explica la configuración de las obras de infraestructura en el Corredor Central, un territorio que resulta vital dentro del Corredor Bioceánico que se extiende desde Río de Janeiro hasta Valparaíso. Luego de detenerse en la baja institucionalidad y el arcaísmo con el que se manejan los

actores encargados de planificar las inversiones, detalla los ejes centrales para la gestión de grandes obras de infraestructura capaces de lograr un avance significativo del nivel de integración regional. La autora menciona la disyuntiva presente a la hora de conformar un sólido sistema de transporte de mercancías entre los países del bloque: ponderar las vías navegables o las terrestres. Finalmente, Panaia describe la estructura que asume la matriz energética de la Argentina en general y del Corredor Central en particular, analizando geográficamente los actores que intervienen en la producción, el transporte y la distribución de las distintas fuentes de energía y destacando las virtudes y déficits que ella posee.

En el sexto capítulo, Ariel Sigal analiza el mercado de trabajo en San Luis relacionado con el plan de promoción industrial impulsado en esa provincia a principios de la década de 1980. El autor nos muestra el cambio estructural recorrido por el sector productivo puntano luego de la aplicación de ese plan estatal –desde el comienzo de su implementación hasta la actualidad– y las nuevas posturas y roles que tuvo que adoptar la Población Económicamente Activa (PEA) de la provincia para percibir una remuneración. Mientras que en un primer momento el plan rindió sus frutos, logrando un crecimiento sustancial del sector secundario en detrimento del primario, esta tendencia comenzó a estancarse en la segunda mitad de la década del noventa, cuando el sector terciario fue tomando un impulso que provocó la contracción significativa del sector industrial. El avance del sector terciario, que se extiende hasta la actualidad, derivó en la consolidación de un núcleo duro de trabajadores informales, precarizados, autoempleados y beneficiarios de planes asistenciales, quienes fueron perdiendo la estabilidad y los elevados niveles de protección social que definían al plan de promoción en su etapa inicial. Según el autor, la instrumentación de una política capaz de combinar la flexibilidad a corto y mediano plazo con la estabilidad de objetivos a largo plazo será vital para reconducir a la provincia a recuperar el carácter industrialista que dejó atrás.

En “La antinomia entre el enclave y la integración en el turismo del Corredor Central”, Marta Panaia profundiza sobre el ordenamiento espacial provocado por el turismo dentro de cuatro zonas del Corredor Central: la Ciudad de Buenos Aires, el litoral marítimo de la Provincia de Buenos Aires, la Provincia de Córdoba y la Provincia de Mendoza. Para ello, la autora se ubica en el centro del debate entre las dos propuestas conceptuales que se oponen en el intento de definir las formas de configuración del territorio delimitadas por el turismo: la primera, denominada “de enclave”, muestra una dinámica a partir de la cual una estación turística aislada contiene todos los servicios que se estima necesarios para la manutención y el placer de los turistas, sin establecer ningún tipo de lazos con el entorno social y cultural de la sociedad hospedante; por su parte, la segunda, designada “de integración”, procura establecer una inserción armoniosa con el ambiente, buscando, a través de ello, un contacto directo con el tejido social del espacio a visitar. Sin caer en un maniqueísmo elemental entre las dos posiciones conceptuales, se establece un análisis del turismo dentro

del Corredor Central mencionando las formas en que sus variantes “de enclave” o “de integración” se presentan en cada una de las regiones seleccionadas y los efectos que la actividad turística imprime sobre las culturas autóctonas.

El capítulo 8, escrito por Nicolás Damin y Joaquín Aldao, indaga acerca de las transformaciones generadas a nivel simbólico en los pueblos ferroviarios luego de la pérdida del ferrocarril de pasajeros. Los autores se detienen tanto en la construcción de identidad colectiva como en el proceso de reconstrucción de la memoria de los pueblos del Corredor Central, demostrando, mediante ello, la confluencia de una pluralidad de actores, intereses, representaciones e imaginarios sociales congregados alrededor de la consigna del regreso del tren. La pérdida del horizonte de sentido a partir de la desaparición del tren genera la emergencia de diversos proyectos tales como prácticas de memoria, iniciativas económicas y acciones políticas que pugnan, dentro del espacio simbólico, por conformar un proceso de resignificación identitaria a nivel comunitario. En ese sentido, es interesante la expresión “mito movilizador del regreso del tren” utilizada por los autores para describir los diversos proyectos que cohabitan en tensión en la tarea de recrear un símbolo que actúe como catalizador de identidad común luego del trauma que, a nivel simbólico, ocasionó el cierre de esos ramales.

En el penúltimo capítulo del libro, Eric Moench explora las estructuras, actores e instituciones que se conjugan dentro del mercado de los *call centers* en la Argentina. A través de una sociohistoria de este sector, se demuestra la incidencia que tuvieron los cambios tecnológicos, la privatización del servicio de telecomunicaciones y la posterior desregulación del sistema, entre otros elementos, en la instalación de este nuevo agente económico a nivel local. El autor indaga acerca de la estructura que asume la actividad, cuestión central para comprender la configuración que tomará a nivel territorial a partir de la conformación de mercados de cobertura en donde se entrecruzan lo local, lo nacional y lo global. En un contexto de avance tecnológico, la dinámica global se introduce indefectiblemente en los territorios locales, pues, aunque las actividades se realicen en un espacio geográfico limitado, el capital, la organización y la gestión de los mercados de cobertura están organizados a escala global por empresas que, en su mayoría, son transnacionales. Pese a que durante la última década se logró una expansión de esta actividad hacia territorios que no forman parte de la zona más desarrollada del país, la lógica que asumieron los principales capitales del mercado –desarrollo de actividades de baja jerarquización y presión a los Estados provinciales para conseguir exenciones impositivas, subsidios y donación de infraestructura edilicia para disminuir costos laborales– no permitió que las zonas de localización de los *call centers* logaran cierto nivel de desarrollo económico. En este sentido, se generaron economías de enclave en donde el territorio es utilizado como una simple plataforma de operación para la realización de estos servicios, puesto que su llegada a provincias como Chaco o Tucumán no atrajeron nuevas inversiones ni una mayor cualificación de la mano de obra.

Por último, Marta Panaia y Vanina Simone realizan un estudio en clave comparativa a partir de una serie de datos obtenidos en entrevistas y observaciones en plantas industriales de dos zonas del Corredor Central: Avellaneda y sus partidos aledaños, en la zona sur de la Provincia de Buenos Aires, y Río Cuarto, en el sur de la Provincia de Córdoba. El capítulo desarrolla algunas reflexiones sobre las características de cada una de las zonas, narra la estrategia tecnoproductiva adoptada por el empresariado y, finalmente, profundiza en la inserción laboral de los ingenieros de distintas especialidades graduados en las regiones. En este aspecto, las autoras muestran marcadas diferencias entre ambos espacios geográficos: mientras que en Avellaneda los estudiantes de ingeniería tienen una inserción laboral elevada –por tratarse de una importante zona fabril en donde predominan pequeñas y medianas empresas metalmecánicas–, en Río Cuarto –sitio con un marcado perfil agroindustrial– la mayoría de los ingenieros allí formados deciden migran hacia otros lugares, dadas las escasas oportunidades laborales que se presentan en esa región.

Podemos concluir señalando que las investigaciones congregados en este libro, además de la claridad, precisión y profundidad con la que fueron realizadas, constituyen un acervo importante para el estudio de una temática que muchas veces se presenta ardua y compleja, dados los innumerables flancos por los que puede ser abordada. Logrando trascender las barreras de lo meramente académico, el libro se enriquece aún más a partir de las valiosas propuestas incorporadas –basadas en datos actualizados y en un amplio conocimiento– que pueden ser aplicadas en diversas esferas que van desde lo laboral hasta lo atinente a la planificación estratégica. En esto radica su principal aporte, y por eso merece ser leído y debatido tanto por actores académicos como por aquellos encargados de ejecutar distintas políticas públicas.

Lic. Juan Arrarás

UNLa-IDAES-UNSAM