

La lógica de la inversión pública en infraestructura en la provincia de Buenos Aires. Entre las necesidades sociales y ¿la política?
Patricio Narodowski
Geograficando, 2013 9(9). ISSN 2346-898X

ARTÍCULOS/ARTICLES

La lógica de la inversión pública en infraestructura en la provincia de Buenos Aires. Entre las necesidades sociales y ¿la política?¹

Patricio Narodowski*

* Universidad Nacional de La Plata. Universidad Nacional Arturo Jauretche
Universidad Nacional de Moreno. Argentina
p.narodowski@gmail.com

Cita sugerida: Narodowski, P. (2013). La lógica de la inversión pública en infraestructura en la provincia de Buenos Aires. Entre las necesidades sociales y ¿la política? *Geograficando*, 9(9). Recuperado de <http://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/view/GE0v09n09a06>

Resumen

El presente estudio se enfoca en la inversión en infraestructura en la provincia de Buenos Aires como un elemento central del cambio estructural pregonado para minimizar los diferenciales de productividad que constituyen la clave de los problemas del ciclo económico argentino. En el enfoque se asume la relación bidireccional entre territorio y escala nacional. Se diferencian para el análisis la infraestructura social, productiva y aquella que es consecuencia de la estructura económica dominante. Se incluye un estudio descriptivo del peso de cada tipo de infraestructura y de la lógica de localización de la inversión, y también se realiza una regresión econométrica mediante la cual se buscan variables explicativas significativas.

Palabras clave: Infraestructura; Cambio estructural; Territorio.

The logic of public investment in infrastructure in the province of Buenos Aires: Between social needs and politics?

Abstract

This study focuses on the investment in infrastructure in the province of Buenos Aires as a central element in the structural change proclaimed in order to minimize the productivity differentials which are key to the Argentine economic cycle problems. The bidirectional relation between territory and national scale is assumed in our approach. To carry out the analysis, we differentiate between three different infrastructures: social, productive and that which is a consequence of the dominant economic structure. We also include a descriptive study of the importance that each kind of infrastructure has and of the investment localization logic, and we also make an econometric regression by means of which we try to find significant explanatory variables.

Key words: Infrastructure; Structural change; Territory.

Introducción

En este trabajo se intenta realizar una contribución al debate sobre las decisiones de infraestructura tomadas en la escala provincial desde el 2005 al 2012. Se utiliza un enfoque que rescata el concepto centro-periferia y se asume la relación entre territorio y escala nacional. Se analizan las inversiones realizadas en relación con el objetivo del cambio estructural dentro del ciclo económico argentino. Se define para el análisis la necesidad de diferenciar infraestructura social, productiva y aquella que es consecuencia de la estructura económica dominante. Se plantea que en los últimos años, la Provincia

Universidad Nacional de La Plata.
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Geografía

Esta obra está bajo licencia [Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Argentina](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/argentina/)



ha priorizado la inversión social. Además se expone el enfoque conceptual y se describen los datos analizados y las características de la regresión mediante la cual se buscan variables explicativas significativas. Luego, se analizan los resultados: tipos de infraestructura y localización de la misma con un enfoque descriptivo; por último, se realiza el análisis econométrico y se sacan conclusiones.

Enfoque teórico y aspectos metodológicos

A fin de analizar las decisiones de infraestructura tomadas en la escala provincial en los últimos años, se adopta un enfoque que retoma el concepto centro-periferia para argumentar que, a pesar de los cambios operados a nivel mundial, en la actualidad se sostienen los rasgos fundamentales de una división internacional del trabajo que explica los diferenciales de desarrollo. En las zonas centrales de los países desarrollados sigue dominando la actividad estratégica de cada rama. Las regiones periféricas son aquellas donde se localiza un vasto grupo de empresas con ganancias marginales porque se dedican a actividades poco complejas (Wallerstein, 2000). En los países periféricos, dichos diferenciales se verifican dentro de la economía, lo que genera desequilibrios estructurales. En el caso argentino, se asume una economía de baja complejidad (Narodowski, 2008), compatible con la idea de Diamand (1983) de una estructura productiva desequilibrada (EPD), y se explica el ciclo por la asimetría en las productividades verificadas entre las actividades de base primaria y las industriales y de servicios. Siguiendo a Diamand, en los momentos de crecimiento, generalmente luego de la devaluación y si la situación internacional es favorable, es más fácil que surja una alianza popular que intente sostener el mercado interno; en la fase del ajuste, una corriente conservadora tratará de frenar la inflación a costa del deterioro del estatus general de los sectores vulnerables.

En este marco conceptual, el territorio en sus escalas provinciales y locales, se plantea que éste es una consecuencia del modelo de desarrollo general y de la interacción entra esas escalas, en cada momento del ciclo. El proceso de des-complejización general de las producciones industriales y la persistencia del comercio y los servicios típicos de la terciarización temprana (Viganoni, 1989) se verifican con mayor violencia en la RMBA. Este es el origen de la fragmentación urbana existente, especialmente de los problemas de infraestructura social que sufren los sectores vulnerables típicos de las regiones metropolitanas de toda América Latina. La situación mencionada se hace más profunda cuando –como sucedió en los '90- la alianza gobernante desatiende las necesidades de los segmentos populares y prioriza la inversión funcional a los sectores concentrados.

Para analizar las políticas necesarias para revertir el ciclo, debe tenerse en cuenta que la sociedad produce un conjunto de objetivos contradictorios que deben afrontarse en alguna escala: la nacional, la provincial o la municipal. En este caso se aborda la dirección del esfuerzo llevado a cabo en la infraestructura de la provincia de Buenos Aires. Según los propios enunciados del Modelo (Narodowski, Panigo, 2010), la prioridad es el cambio estructural mediante políticas que permitan resolver los problemas de la EPD; esto es, mejorar la productividad industrial y de los servicios, sin desatender el consumo, mediante una política de contención social de corto plazo. Se supone que en el largo plazo estas necesidades sociales disminuirían debido al desarrollo logrado.

Si bien no se han explicitado estrategias territoriales claras, el camino debería ser la implementación de instrumentos específicos y la infraestructura es uno de ellos. Por un lado, la infraestructura relativa a la contención social y el hábitat; por el otro, la tendencia a generar proyectos productivos que permitan sustituir importaciones y aumentar las exportaciones complejas (fundamentalmente laboratorios, centros de diseño, etc.). En tercer lugar, surgirán inversiones a consecuencia de las presiones de la estructura existente, que es la base de la actividad económica actual y la fuente de los recursos estatales, aquellos que han permitido llevar a cabo las políticas esenciales al modelo a nivel macro y territorial: se trata de las tradicionales obras vinculadas a los puertos granarios y de contenedores, y las rutas que unen los lugares de producción y distribución con esos puertos; también son las obras que soportan la urbanización fragmentada del GBA, tan típicas todas ellas del rol del Estado de los '90 (Ciccolella, 2000; Pintos y Narodowski, 2012).

La hipótesis de este trabajo es que, en los últimos años, la Provincia no ha priorizado la inversión que refleja la presión de la estructura existente; aunque no ha podido relevarse cuantitativamente (ni es nuestro objetivo), estas infraestructuras han sido encaradas por el Gobierno nacional (como el puerto de La Plata o la Autopista Juan Domingo Perón). Por otro lado, se plantean las dificultades que existen desde la periferia para llevar a cabo profundas transformaciones productivas. Esto se refleja en la escasa magnitud de la inversión en infraestructura para la innovación de la Provincia. Por último, se trabaja con la hipótesis de que donde más ha actuado el gobierno provincial es en el sostén social y político de su propia base electoral, el sector popular; no tanto en la construcción sistemática de un hábitat sino en el intento de cubrir déficits en materia de infraestructura social básica.

Para verificar estas hipótesis, se tomaron las obras de infraestructura que han sido proyectadas, en estado de licitación, en estado de adjudicación, en estado de contratación, en ejecución o recientemente finalizadas dentro de la Provincia de Buenos Aires en el período 2005-2012, con fondos propios de la provincia y provenientes de organismos internacionales, a valores constantes según IPC² o el valor del dólar oficial al momento en que se fijó el último precio de la obra. Las mismas representan un monto superior al que surge del presupuesto. Para el caso de las obras que atraviesan y sirven a más de un municipio, se distribuyó el monto total proporcionalmente entre los mismos. Los tipos de infraestructura considerados han sido Educación, Salud, Vivienda, Agua y cloacas, Gas, Viales, Energía, otros (turismo, espacios verdes, deportes, etc.).

Primero se realiza un abordaje descriptivo; luego, se realizan regresiones. Para establecer las variables explicativas se agruparon las mismas en las siguientes dimensiones: Productiva (Producto bruto geográfico per cápita y Actividad principal del municipio); Socio- demográficas (Superficie, Población, Densidad poblacional, Variación relativa de la población, Índice de desarrollo humano a falta del dato de NBI, Cantidad de años desde que se creó el municipio, Déficit de vivienda, Analfabetismo,); Políticas (Sección electoral a la que pertenece el municipio, Número de electores habilitados, Afiliación y continuidad del intendente, Número de diputados y senadores provinciales que aporta la sección electoral de cada municipio y el partido político de los mismos. Fiscales (Presión y esfuerzo fiscal, Coparticipación municipal per cápita).

Finalmente, se procede a realizar un análisis econométrico. Para dicho análisis se plantea un modelo de determinación del gasto público per cápita en cada municipio, cuyas variables explicativas son representativas de las distintas dimensiones de las características de los municipios.

El modelo propuesto es:

$$y_i = \beta_0 + \beta_1 \cdot \varphi_i + \beta_2 \cdot \delta_i + \beta_3 \cdot \theta_i + \beta_4 \cdot \tau_i + \mu_i$$

En donde:

y es la variable explicada; en nuestro caso, el logaritmo del gasto total en infraestructura per cápita.

φ es un vector de variables productivas, entre las que incluimos al Producto geográfico per cápita en el 2010 y la actividad principal del municipio.

δ es un vector de variables sociales y demográficas, entre las que incluimos la densidad poblacional en el 2010, la variación poblacional entre el 2001 y el 2010, los años que pasaron desde la creación de la cabecera del municipio y el índice de desarrollo humano del municipio. Al momento de procesar los datos no estaba disponible el de NBI.

θ es un vector de variables políticas, entre las que incluimos la afiliación política del intendente, el hecho de que el intendente fuera reelecto o no y el número de diputados y senadores provinciales que aporta la sección electoral de cada municipio, entre otras.

τ es un vector de variables fiscales, entre las que incluimos la coparticipación per cápita, la presión

fiscal y el esfuerzo fiscal por habitante en el 2010. μ es el término de error, que se supone independiente e idénticamente distribuido.

La interpretación de la ecuación anterior es directa: se trata de explicar el gasto público en infraestructura –variable dependiente- en función de una serie de variables de distintas categorías. La relación que se postula entre la variable dependiente y las variables explicativas es lineal, de forma tal de poder usar el método de Mínimos Cuadrados Ordinarios (MCO) para estimar la significatividad de las distintas variables. En el análisis de regresión se intenta estimar el valor promedio de una variable con base en los valores fijos de otras variables³.

Para la estimación de los resultados se ha optado por una metodología que va de lo general a lo particular. La estrategia consiste en poder incorporar diversas variables potencialmente explicativas y dejar “que los datos hablen”; es decir, que el modelo resultante sólo considere aquellas variables que son estadísticamente significativas y elimine el resto, con lo que se gana el máximo grado de explicación posible. Por eso, partimos de un modelo que incluya todas las variables explicativas y estimamos por MCO el siguiente modelo:

$$\begin{aligned}
 lgtpc_i = & \beta_0 + \beta_1 \cdot lpbgpc + \beta_2 \cdot idh + \beta_3 \cdot defviv + \beta_4 \cdot varp + \beta_5 \cdot dens + \beta_6 \\
 & \cdot longev + \beta_7 \cdot tanalf + \beta_8 \cdot reelecto + \beta_9 \cdot numdip + \beta_{10} \\
 & \cdot numsen + \beta_{11} \cdot copfedpc + \beta_{12} \cdot esfis + \beta_{13} \cdot presfis + \beta_{14} \\
 & \cdot dipfpv + \beta_{15} \cdot senfpv + \beta_{16} \cdot difdipnum + \beta_{17} \cdot propdip + \beta_{18} \\
 & \cdot propsen + \beta_{19} \cdot numelec + \beta_{20} \cdot actind + \beta_{21} \cdot actserv + \beta_{22} \\
 & \cdot actotro + \beta_{23} \cdot intfpv + \beta_{24} \cdot intudeso + \beta_{25} \cdot secelec1 + \beta_{26} \\
 & \cdot secelec2 + \beta_{27} \cdot secelec3 + \beta_{28} \cdot secelec4 + \beta_{29} \cdot secelec5 + \beta_{30} \\
 & \cdot secelec6 + \beta_{31} \cdot secelec7 + \mu
 \end{aligned}$$

La ecuación anterior es la ecuación general del modelo, pero con cada uno de los vectores escritos de manera explícita y de forma extendida. Como se mencionó, este primer modelo se estima por MCO y en una primera etapa eliminamos todas las variables con un estadístico $|t| \leq 1$ (aquellas no significativas de manera estadística). Así, se llega al siguiente modelo:

$$\begin{aligned}
 lgtpc_i = & \beta_0 + \beta_1 \cdot lpbgpc + \beta_3 \cdot defviv + \beta_5 \cdot dens + \beta_7 \cdot tanalf + \beta_{11} \\
 & \cdot copfedpc + \beta_{12} \cdot esfis + \beta_{13} \cdot presfis + \beta_{15} \cdot senfpv + \beta_{24} \\
 & \cdot intudeso + \beta_{28} \cdot secelec4 + \beta_{30} \cdot secelec6 + \mu
 \end{aligned}$$

Siguiendo el mismo criterio e iterando de nuevo llegamos a la siguiente:

$$\begin{aligned}
 lgtpc_i = & \beta_0 + \beta_1 \cdot lpbgpc + \beta_5 \cdot dens + \beta_7 \cdot tanalf + \beta_{11} \cdot copfedpc + \beta_{12} \\
 & \cdot esfis + \beta_{15} \cdot senfpv + \beta_{24} \cdot intudeso + \beta_{28} \cdot secelec4 + \beta_{30} \\
 & \cdot secelec6 + \mu
 \end{aligned}$$

Repetimos de nuevo, pero esta vez para aquellos valores que no son significativos al 10%, es decir $|t| \leq 1,65$.

$$\begin{aligned}
 lgtpc_i = & \beta_0 + \beta_1 \cdot lpbgpc + \beta_7 \cdot tanalf + \beta_{11} \cdot copfedpc + \beta_{12} \cdot esfis + \beta_{15} \\
 & \cdot senfpv + \beta_{24} \cdot intudeso + \beta_{28} \cdot secelec4 + \mu
 \end{aligned}$$

Así, obtenemos las variables que son significativas al 10%. Dado que todas las variables tienen un

estadístico $|t| \geq 1,96$, son también significativas al 5%.

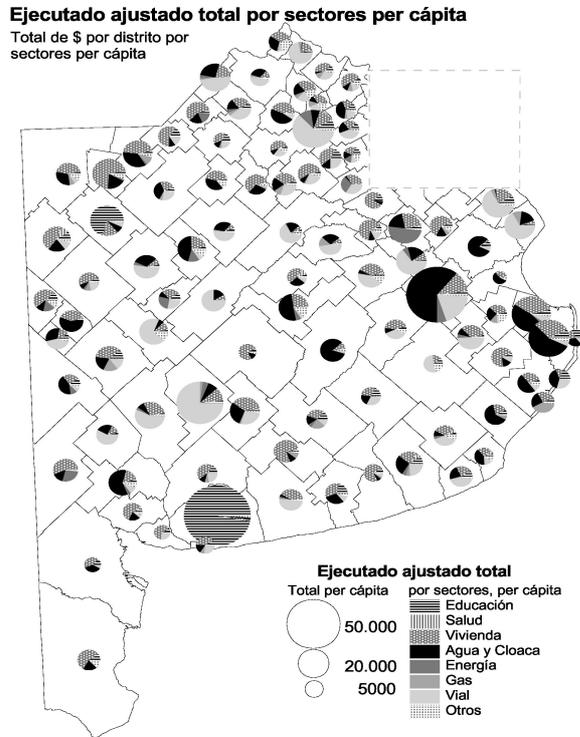
Este modelo final nos muestra que el gasto público en infraestructura depende de manera lineal de siete variables, pues son estas las que resultaron estadísticamente significativas a lo largo de todo el proceso de iteración.

El modelo resultante tiene un coeficiente de determinación (R^2) de .5041. Esto quiere decir que alrededor de la mitad de la varianza del gasto público en infraestructura es explicada por nuestro modelo; sin embargo, la otra mitad queda sin sus variables explicativas. Tal vez esto se explique por la imposibilidad de medir variables relevantes como las de calidad institucional, ciertas coyunturas políticas y económicas o el azar. Si bien la gran mayoría de los resultados son estadísticamente significativos, hay que tomar los resultados con cautela. La razón es que cualquier análisis econométrico de este tipo cuenta con cierto sesgo por omisión de variables relevantes, problemas de endogeneidad, multicolinealidad no estricta y problemas de causalidad inversa (Gujarati, 2004).

Tipo de infraestructura y localización en un enfoque descriptivo

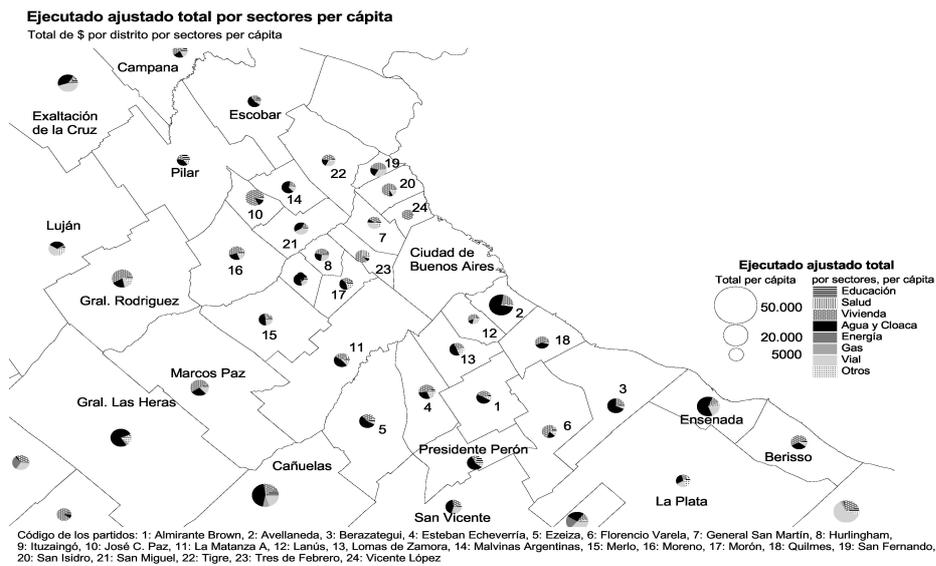
El gasto en infraestructura per cápita promedio en cada municipio de la Provincia de Buenos Aires es de \$7.660, pero el desvío estándar es de 227%; la mediana es \$4.088, muy inferior a la media. Los municipios que forman parte del 10% que más recibe están en una media de \$12.890, y a la inversa, los que menos reciben presentan una de \$2.340. Naturalmente, esto se debe al piso de recursos que reciben las localidades del interior, de baja densidad. Este elemento es fundamental e influye en esta gran distorsión. Por eso los municipios con mayor gasto per cápita son Pila, General Lamadrid y Carmen de Areco. Los que menos recursos reciben son Lanús y Vicente López. La problemática de los mínimos que se invierten en el interior distorsiona el esfuerzo en valores absolutos. De los 24 municipios que componen el Gran Buenos Aires, ninguno tiene un gasto per cápita mayor al promedio del interior. En la Figura 1 y 2 se pueden ver esos valores, diferenciados para la Región Metropolitana de Buenos Aires⁴.

Figura 1. Gasto ejecutado per cápita en inversiones relacionadas con la Educación, Salud, Viviendas, Vialidad, Agua y Cloacas, Energía y Gas para el interior de la provincia de Buenos Aires



Fuente: Elaboración propia sobre la base de diversas fuentes nacionales y provinciales

Figura 2. Gasto ejecutado per cápita en inversiones relacionadas con la Educación, Salud, Viviendas, Vialidad, Agua y Cloacas, Energía y Gas para la Región Metropolitana de Buenos Aires



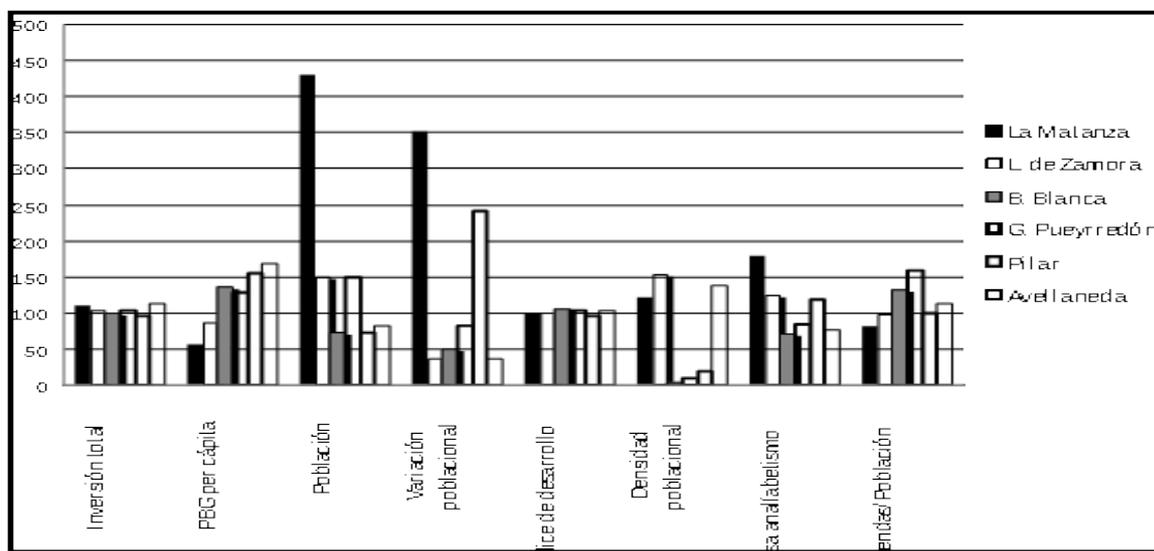
Fuente: Elaboración propia sobre la base de diversas fuentes nacionales y provinciales

Aquí también puede verse la forma en que se distribuyen las distintas categorías del gasto en infraestructura. Se observa que el principal componente de la inversión corresponde al gasto en construcción de infraestructura para la provisión de agua potable, construcción de desagües pluviales, reparación de entubamientos, construcción de presas y puentes, vinculación de servicios de agua y cloacas, construcción de desagües cloacales. Representan un 35%. El segundo lugar corresponde al gasto en construcción, adecuación y terminación de viviendas con un 32% del total; luego, la repavimentación, ensanche, bacheo y otras intervenciones en rutas provinciales, con un 16%.

Estos datos están influidos por lo ocurrido en algunos municipios. En primer lugar, hay que considerar que La Matanza tuvo una variación poblacional entre el 2001 y el 2010 del 40.5%. Allí las principales inversiones son en Agua y Cloacas, con alrededor del 45% de la inversión total, por las obras de saneamiento de la Cuenca del Arroyo Finochietto, perteneciente a la Cuenca Matanza-Riachuelo. Le siguen las inversiones en Viviendas, que participan en alrededor del 30% de las inversiones totales, debido a la construcción de 5.400 viviendas. Luego está Avellaneda, aunque con un crecimiento del orden del 4.2%-, menor al promedio en los últimos 10 años. Allí se destacan las estaciones de planta de entrada y salida de tratamiento y las estaciones de bombeo del Riachuelo. Por otra parte, también se destacan las inversiones en Viviendas, con la construcción de más de 3.600. En Lomas de Zamora, que es el cuarto municipio más poblado de toda la Provincia, y tuvo una variación del orden del 4.2%, las obras de Agua y Cloacas representan alrededor del 49% del total. Las principales obras son la construcción de estaciones de bombeo y del aliviador este del Arroyo Unamuno y los desagües pluviales en la cuenca Arroyo del Rey con el objetivo de solucionar definitivamente el problema de las inundaciones en las localidades de Fiorito, Villa Centenario y Banfield Oeste. También son relevantes las inversiones en Viviendas, con un 27% del total de las inversiones, signadas por la construcción de más de 2.000 viviendas. Pilar por su parte, con una variación en los últimos 10 años del 28,7%, tres veces más alta que el promedio, tiene un 37% en Agua y Cloacas debido a las obras del Arroyo Garín (en conjunto con los municipios de Escobar y Malvinas Argentinas) y la expansión de redes de agua potable. En segundo y tercer lugar, se destacan las inversiones en Educación con un 30% y Viviendas con un 17% del total, con la construcción de más de 800 viviendas y 65 establecimientos educativos respectivamente, como consecuencia del alto crecimiento poblacional de la localidad sumado a la alta densidad poblacional y a una de las proporciones de número de viviendas por habitantes más bajas de todo el interior.

Fuera de la RMBA, en General Pueyrredón, con un crecimiento ligeramente superior al promedio en los últimos 10 años del orden del 9.7%, de nuevo el 40% refiere a Agua y Cloacas por la construcción del Emisario Submarino en Mar del Plata, cuyo objetivo es transportar los efluentes cloacales lejos de la costa. Por otra parte, también se destacan las inversiones en viviendas con un 24% del total, con la construcción de alrededor de 1.600 viviendas y la obra vial con el 15%, debido fundamentalmente a la repavimentación del camino 88 (obra conjunta con Lobería) y la ruta provincial número 11 (obra conjunta con General Alvarado). Bahía Blanca muestra una variación poblacional moderadamente inferior al promedio y, a diferencia de los anteriores, tuvo un 60% de construcción de viviendas, le sigue Agua y Cloacas, con un 20%, destacándose la infraestructura de riego del Valle Bonaerense del Río Colorado y ampliación de la red de servicios cloacales en la localidad de Cerri.

Figura 3. Varios indicadores para municipios seleccionados de la Provincia de Buenos Aires. Promedio GBA = 100



Fuente: Elaboración propia sobre la base de diversas fuentes nacionales y provinciales

Análisis econométrico y conclusiones

Como vimos en el apartado metodológico, partiendo de un modelo que incluya variables productivas, sociales y demográficas, fiscales y políticas, y siguiendo una metodología de general a particular, llegamos a un modelo con la siguiente especificación, cuyas variables son todas significativas al 5% ($|t|$ mayor a 1,96). El test de significativdad conjunta F nos indica que en conjunto nuestro modelo tiene relevancia para determinar nuestra variable explicativa.

Tabla 1. Síntesis de los resultados econométricos

	<i>Gasto público en infraestructura</i>
Logaritmo del Producto Bruto Geográfico per cápita	0.5330*** (0.135)
Tasa de analfabetismo	25.54** (11.93)
Esfuerzo fiscal	80.25*** (24.82)
Proporción de senadores del partido Frente para la Victoria	0.669** (0.274)
Intendente afiliado al partido Unión para el Desarrollo Social	-0.493*** (0.174)
Coparticipación federal per cápita	0.0002*** (0.00007)

Cuarta sección electoral	-0.397*** (0.165)
Número de observaciones	134
R ²	0.5041
Nota: Desvío estándar en paréntesis. Las variables significativas al diez por ciento de confianza se denotan con un *; al cinco por ciento, con ** y al uno por ciento, con ***.	

La variabilidad que explica nuestro modelo con respecto a la variabilidad total del gasto es de 50.41% (R²). La variable más significativa fue la tasa de analfabetismo, que llamativamente ha tenido más influencia que otras relacionadas con la pobreza y las condiciones precarias de vida. El signo del coeficiente nos dice que los municipios con mayor tasa de analfabetismo son aquellos en los cuales hay un mayor gasto total en infraestructura per cápita. Dicho resultado es coherente con la gran proporción de inversión social descripta, que supera largamente al resto. Otra de las variables significativas al 5% es la proporción de senadores provinciales del Frente Para la Victoria de la sección electoral del municipio. El signo es positivo, lo cual nos dice que a mayor proporción de senadores, en promedio existiría un mayor gasto en infraestructura total.

Hay una variable vinculada aunque indirectamente a la pobreza y otra a la política, con un poder explicativo similar y ambas con signo positivo. Ambas tienen un poder explicativo similar debido a que el R cuadrado parcial de la tasa de analfabetismo es de .2412, mientras que el de la proporción de senadores del FPV es de .2396, cifras muy similares.

Hay otras variables que parecen menos significativas. Prácticamente no ha habido –con financiamiento provincial- inversión productiva, de largo plazo dentro de proyectos de desarrollo y cambio estructural.

Este ejercicio entonces ha permitido mostrar diversos elementos de la inversión en infraestructura financiados por la Provincia de Buenos Aires de los últimos años. En primer lugar, se observa que, debido al piso de inversión en el interior, estos municipios son siempre beneficiados relativamente. En segundo lugar, se pudo ver que el gasto priorizado ha sido agua y cloacas, tal vez uno de los déficits más importantes pero al mismo tiempo un tipo de obra simple, que a la vez es intensiva en empleo. En este segmento influyeron algunas obras importantes vinculadas a cuestiones ambientales. Luego aparece la construcción de viviendas, similar al anterior y de igual importancia. En tercer lugar aparece el gasto en obras viales, que suele ser producto de las urgencias del mantenimiento; hay escasa obra nueva. Casi el 20% del total debe distribuirse entre el resto de las infraestructuras. Como se ha dicho, prácticamente no hay inversión en infraestructura que represente proyectos directamente destinados a sostener procesos de desarrollo productivo.

En lo que hace al intento de comprender la lógica de la localización de la inversión, surgen dos variables: por un lado, la tasa de analfabetismo, que da una idea de que se ha priorizado la situación de los sectores vulnerables; por el otro, la identificación partidaria del municipio que prioriza la base electoral.

Notas

1 El presente trabajo es parte del análisis que se viene realizando dentro del Proyecto de Investigación “Desarrollo e infraestructura: la búsqueda de una metodología de abordaje a tres escalas. Una primera aproximación al Oeste del Gran Buenos Aires” de la Universidad Nacional de Moreno. El procesamiento de los datos ha sido realizado por M. Antonella Manfredó y Germán Reyes.

2 Este deflactor pudo haber minimizado el impacto del tipo de obra que prevalece sobre el resto en los últimos años.

3 La interpretación de los coeficientes de regresión cuando las variables están expresadas en logaritmos es distinta de cuando el modelo es lineal en las variables. Por ejemplo, el coeficiente del Logaritmo del Producto Geográfico per cápita de 0,533 presentado en la página 10 quiere decir que si el PBG per cápita aumenta 1% manteniendo el resto de las variables constantes, el gasto público en infraestructura aumenta en promedio 0,533%.

4 La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) es el área geográfica que, además de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, abarca las siguientes jurisdicciones, sobre una superficie de 13.975 km²: [Avellaneda](#), [Berazategui](#), [Berisso](#), [Brandsen](#), [Campana](#), [Cañuelas](#), [Ensenada](#), [Escobar](#), [Esteban Echeverría](#), [Exaltación de la Cruz](#), [Ezeiza](#), [Florencio Varela](#), [General Las Heras](#), [General Rodríguez](#), [General San Martín](#), [Hurlingham](#), [Ituzaingó](#), [José C. Paz](#), [La Matanza](#), [La Plata](#), [Lanús](#), [Luján](#), [Lomas de Zamora](#), [Malvinas Argentinas](#), [Marcos Paz](#), [Merlo](#), [Moreno](#), [Morón](#), [Pilar](#), [Presidente Perón](#), [Quilmes](#), [San Fernando](#), [San Isidro](#), [San Miguel](#), [San Vicente](#), [Tigre](#), [Tres de Febrero](#), [Vicente López](#) y [Zárate](#).

Bibliografía

CICCOLELLA, Pablo (2000) "Grandes inversiones y dinámicas metropolitanas, Buenos Aires ¿Ciudad global o ciudad dual del siglo XXI?". *Revista Mundo urbano*, N° 5, en: www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php/año-2000/41-número-5-septiembre/58-2-grandes-inversiones-y-dinámicas-metropolitanas-buenos-aires

DIAMAND, Marcelo (1983) *El péndulo argentino ¿Hasta cuándo?* Bs. As.: Centro de Estudios de la Realidad Argentina.

GUJARATI, Damobar (2004). *Econometría*. México D.F: McGraw-Hill, 4ª edición.

PANIGO, Demian y NARODOWSKI, Patricio (2010) *El nuevo modelo de desarrollo nacional y su impacto en la provincia de Buenos Aires*. Cuadernos de Economía N° 75. La Plata: Editorial Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires. http://www.ec.gba.gov.ar/areas/Hacienda/estudios_fiscales/UIM/Archivos/Cuaderno75.pdf

PINTOS, Patricia y NARODOWSKI Patricio (Coords.) (2012) *La privatopía sacrílega. Efectos del urbanismo privado en humedales de la cuenca baja del Río Luján*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Imagomundi.

NARODOWSKI, Patricio (2008) *La Argentina Pasiva. Desarrollo, subjetividad, instituciones, más allá de la modernidad. El desarrollo visto desde el margen de una periferia, de un país dependiente*. Buenos Aires: Editorial Prometeo.

VIGANONI, Lida (1989) "Citta' e metrópoli del mezzogiorno: i limiti strutturali". En: DEMATTEIS G., *Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive, politiche*. Milán: Franco Angeli.

WALLERSTEIN, Immanuel (2000) *Capitalismo storico e civiltà capitalistica*, Trieste: Asterios Editore.

Recepción: 28 de mayo de 2013.

Aceptación: 18 de septiembre de 2013