

Algunos rasgos territoriales de Sudamérica y su significado en la integración política

Marcelo E. Lascano
mejlascano@yahoo.de

RESUMEN

Este artículo tiene por objetivo trazar un primer panorama de los rasgos macro del mapa sudamericano. Si un proceso político sudamericano es un beneficio potencia, será conveniente tener claro aquí y ahora los desafíos territoriales para la integración. Las reflexiones que proponemos parten de análisis a escala continental de las redes de ciudades (sistemas urbanos) en Sudamérica. En esta ocasión analizaremos exclusivamente su disposición a lo largo del territorio, sin profundizar en factores económicos o políticos.

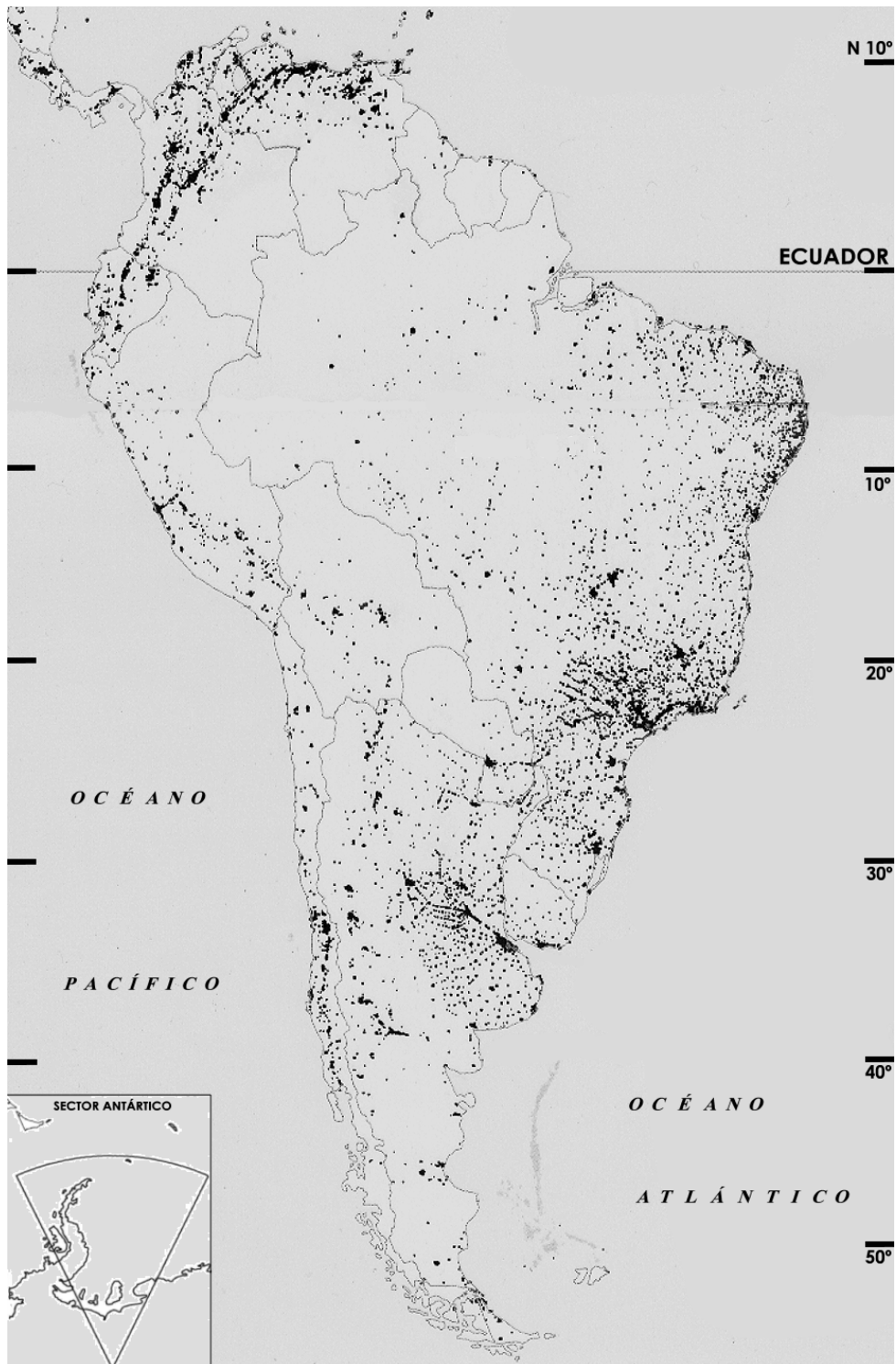
Este artículo tiene por objetivo trazar un primer panorama de los rasgos macro del mapa sudamericano. Si verdaderamente esta comenzando un proceso político sudamericano, será conveniente tener claro aquí y ahora los desafíos territoriales para la integración. Las reflexiones que proponemos parten de análisis a escala continental de las redes de ciudades (sistemas urbanos) en Sudamérica. En esta ocasión analizaremos exclusivamente su disposición a lo largo del territorio, sin profundizar en factores económicos o políticos. Para esta tarea utilizaremos un indicador del dispositivo espacial de las ciudades : el mosaico de imágenes satelitales nocturnas, compuesto por tomas hechas entre octubre del 94 y mayo del 95, publicado por la NGS en octubre de 1998. Este mapa temático no refleja completamente el despliegue del poblamiento. Las satelitales nocturnas sólo captan concentraciones de población (pueblos y ciudades) y otros puntos donde el alumbrado al aire libre se extiende en una determinada superficie¹. La incidencia de esta limitación del indicador es distinta según del país que se trate. Aún así consideramos que no es suficiente como para sesgar un análisis territorial a escala continental y subcontinental. Por lo tanto el mosaico satelital nocturno del subcontinente es un recurso informativo disponible lo suficientemente preciso para el objetivo de este breve análisis.

Grandes rasgos del poblamiento de Sudamérica

El poblamiento del sur de América se ha desarrollado básicamente en dos vertientes : una andina-pacífica, y otra que podríamos denominar Atlántica. Estos dos macrosectores se disponen de forma longitudinal, de norte a sur, paralelos a las costas oeste y este. En una posición intermedia quedan los Llanos del Orinoco, la Amazonia, parte del Mato Grosso, y parte del Gran Chaco, desde el sur de Venezuela hasta el norte de la Argentina. Chile, el Perú, el Ecuador, Colombia y Venezuela pertenecen al grupo Andino-Pacífico. La Argentina, el Uruguay y el Brasil, en cambio, se desarrollan sobre el Atlántico. El Paraguay representa una singularísima situación dentro del continente. Aparentemente un estado mediterráneo, su posición respecto a los ríos Paraguay y Paraná le dan un carácter oceánico. Por su parte, Bolivia comprende en su territorio una parte muy importante del desarrollo territorial hispánico, pero abarcando también un ámbito cuyo desarrollo más reciente asume modalidades muy diferentes. De esta forma puede sintetizarse la actual organización territorial del sur de América de acuerdo a tres franjas, dos costeras y una mediterránea.

Bajando la escala puede analizarse cada franja por separado. En cuanto a las costeras, lo primero que puede reconocerse es su composición a partir de eslabones. Cada eslabón está centrado en uno de los núcleos originarios de poblamiento hispánico. Como veremos a continuación en detalle, aquí puede ya sentirse una diferencia entre las dos franjas costeras : la atlántica no sólo tiene mayor peso demográfico, sino que también tiene mayor tendencia a la integración. Este dispositivo espacial, junto a la presencia de una franja intermedia, nos hablan del tipo de proceso que puede llegar a ser la integración económica y/o

¹ La superficie umbral tiene que ver con el tamaño del píxel que compone la grilla del sensor satelital que capta la imagen. El mosaico utilizado fue compilado por el servicio meteorológico de los EEUU (NOAA).



Las redes urbanas de los países de América del Sur. Mapa publicado por la National Geographic Society, modificado.

política del sur de América. Los europeos tuvieron un punto de partida mucho más fácil, no sólo con siglos de historia en común, sino con un espacio sin discontinuidades a escala continental. El actual nivel de

desarrollo territorial de Sudamérica muestra un panorama aún fragmentado a gran escala. Esto no es casual : se trata de una de las porciones de la tierra con menor densidad demográfica.

En la franja Atlántica puede distinguirse un primer sector que aún hoy refleja mucho del poblamiento portugués que precedió el traslado de la capital de Salvador a Río de Janeiro. El nordeste del Brasil, que alguna vez buscó la independencia, es en gran parte un remanente del colonialismo portugués, lamentablemente sumergido en una suerte de inercia histórica. Un segundo sector corresponde al estado de San Pablo. Es sorprendente cuan claramente puede reconocerse su contorno. Parcialmente su dinamismo demográfico se proyecta sobre los estados de Minas Gerais y de Río de Janeiro. Brasil muestra entonces una estructura territorial particularmente fragmentada. El estado de San Pablo delinea un sector al sur, con fuertes componentes particulares de identidad y con un centro en Puerto Alegre. Otro al oeste, escenario de expansión agrícola paulista. Luego figura el propio estado Paulista y su proyección hacia el este. El resto del Brasil se compone del Nordeste, aparentemente fuera de la historia actual del Brasil, y de una extensísima zona de poblamiento puntual y disperso (que incluye el sector brasileño de la Amazonía, pero que supera sus límites).

El Uruguay muestra una disposición del poblamiento hacia el río de La Plata. Finalmente en la Argentina la región Pampeana asume la misma claridad que tiene en el Brasil el estado Paulista. Acá podemos reflexionar y notar que al contrario que en el Brasil, el núcleo demográficamente predominante de la Argentina es multijurisdiccional, abarcando las provincias de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos, Buenos Aires y La Pampa.

En cuanto a la Franja Andina-Pacífica puede reconocerse una franja intermontana de poblamiento que se extiende desde Venezuela hasta el Ecuador. Sin interrumpirse este corredor alcanza Guayaquil continuando ya sobre la costa hasta Lima. En Colombia lamentablemente las actividades terroristas ponen serias restricciones al tránsito terrestre, impidiendo un mayor efecto de la continuidad del poblamiento sobre la integración continental. En cuanto al Perú, la proyección de la propia ciudad de Lima hacia el sur del País es débil. Este pone límites a su integración con Bolivia, al igual que con Chile. Creemos que este rasgo será el escollo que más tiempo llevaría superar. Para terminar Puede reconocerse el poblamiento puntual y disperso de Chile al norte de su capital. Al contrario al sur de esta ciudad y hasta Puerto Montt se presenta casi todo el desarrollo territorial del país, a lo largo de la ruta 5. Podríamos decir que la fragmentación del poblamiento sudamericano sobre el pacífico es más marcado que sobre el atlántico.

La integración Andino-Atlántica

Bolivia y el norte de Chile representarían en la actualidad el desafío de mayor largo plazo para una integración sudamericana. Bolivia hoy muestra la fragmentación política generada entre Santa Cruz de la Sierra, efectivamente integrada con el Atlántico, con un Altiplano culturalmente dissociado de la economía monetaria. Este último rasgo también alcanza el sur y centro del Perú. Creemos que la presencia de esta extensa área binacional orientada a la economía familiar de la autosubsistencia debe llevar a plantearnos la siguiente pregunta : ¿puede tenderse a una integración completa de Sudamérica respetando este modo de vida milenario?. No hay una ruta pavimentada que una Bolivia y Perú, y al sur de La Paz la ruta nacional 1 (la única pavimentada de todo el altiplano) ni siquiera alcanza Potosí. Una integración carretera entre el ámbito de la Comunidad Andina de Naciones y el Mercosur requeriría implementar en Bolivia y el sureste del Perú rutas de paso. Nuestro interrogante se dirige al potencial impacto de tales infraestructuras sobre la organización comunitaria y la cultura del sector que hemos delineado. Creemos que estamos ante un factor muy singular a tomar en cuenta en la planificación física de la integración sudamericana.

La posición del Altiplano sugiere la importancia del norte de Chile como segmento de paso entre el atlántico (desde el norte de nuestro país) y el Perú con proyección hacia el norte de Sudamérica. En este punto habría que analizar las actuales condiciones de tránsito entre Chile y el Perú y su compatibilidad para el tránsito de terceros países. Por último, el despliegue del Perú, y del sur del Ecuador sobre el atlántico, separados del Amazonas por una triple cordillera de los Andes, generan dudas sobre el potencial del Amazonas como eje logístico más allá del propio territorio del Brasil. Este capítulo también debería llevar a un estudio en particular.

La posición geográfica del país y su rol en la integración Sudamericana.

El tránsito terrestre de personas y mercaderías desde nuestro país está consolidado hacia el Paraguay, el Brasil, el Uruguay y Chile. Además últimamente ha crecido significativamente el tránsito hacia Santa Cruz de la Sierra, a través del paso internacional en Salvador Mazza. Entre estos países la Argentina es el único que se comunica con todos los demás si requerir paso por un tercer país. A su vez es país de paso para el resto. Recordemos que contar con una posición de paso implica una renta diferencial. La exportación de servicios de transporte cuenta con posibilidades que merecen consensuar una política de estado al respecto. No sólo se trataría de vender algo distinto a las materias primas, sino también de una actividad generadora de divisas localizada varias ciudades del país (Resistencia-Corrientes, San Francisco, Villa Mercedes, Mendoza, etc.).

Algunos comentarios más se pueden hacer sobre el paso Mazza hacia Santa Cruz de la Sierra. Si bien cuenta con infraestructura jerarquizada, la importancia que está teniendo el desarrollo territorial del oriente boliviano justifica una evaluación entorno a su adecuación. Creemos que, considerando las grandes distancias, la red ferroviaria de trocha métrica (ex-ferrocarril Belgrano) puede comenzar a jugar un rol central en la circulación de cargas. Este corredor, que muestra signos de consolidación cada vez mayores, podría alcanzar un nivel de diversificación de cargas y de bidireccionalidad similar al que posee su par Bueno Aires-Santiago. Todo el entorno de Santa Cruz de la Sierra podrá contar con una mejor alternativa en el transporte ferroviario hacia el Paraná Plata a través del paso Mazza-Yacuiba, continuando a lo largo de los diferentes ramales de la red de trocha métrica que cruzan las planicies argentinas. Para alcanzar puerto Suárez desde S.C. de la Sierra hace falta recorrer 630 km, a lo que hay que sumar un costo de trasbordo. En esta parte de la cuenca superior del Paraguay Bolivia no es estado ribereño, a contrario de lo que se cree. Su acceso al colector principal de la cuenca depende del dragado de un canal. Bolivia sí comparte la ribera del Paraguay algo más al sur (Corredor "Man Césped"). A esta serie de condiciones de tránsito se agrega el hecho de que desde allí restan 2400 km de navegación fluvial hasta Rosario. A través de la red de trocha métrica (vía JV. González y Avia Terai) San Lorenzo está a 2070 km, lo cual no requiere un trasbordo (ramales C-15, C-18, C-12, C-6, C y F1). Esta alternativa, al contrario de la navegación del alto Paraguay, también serviría al transporte binacional de pasajeros. Y también puede tomarse en cuenta que el mantenimiento del Pantanal y la regulación hídrica que ejerce sobre el Alto Paraguay es de interés para la navegación desde Asunción hacia el sur (Cardozo y Lascano, 2003).

Conclusión

Aparentemente la integración física de Sudamérica será una etapa posterior a la del Mercosur, lo cual ha constituido la posición de la Argentina ante el repentino interés que mostró el Brasil por Bolívar en Cuzco en 2003. En segundo término será posterior a un eventual proceso paralelo de la CAN. La posición del país nos asigna una cuota bastante importante de responsabilidad para impulsar esa segunda etapa. Sin perder de vista el plazo más largo probablemente convenga concentrar la atención en los puntos pendientes que tiene cada sector de Sudamérica respecto al tránsito terrestre de pasajeros y cargas.