



Investigaciones Geográficas (Mx)
ISSN: 0188-4611
edito@igg.unam.mx
Instituto de Geografía
México

Sánchez Crispín, Álvaro; Quiroga, María Francisca; Propin Frejomil, Enrique
Potencial territorial e integración económica en América del Sur: el caso del noroeste argentino
Investigaciones Geográficas (Mx), núm. 41, abril, 2000, pp. 139-149
Instituto de Geografía
Distrito Federal, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56904110>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

Potencial territorial e integración económica en América del Sur: el caso del noroeste argentino

Álvaro Sánchez Crispín¹
María Francisca Quiroga²
Enrique Propin Frejolini³

Recibido: 11 de mayo de 1999

Aprobado en versión final: 30 de agosto de 1999

Resumen. Este trabajo examina las condiciones geográficas que explican el movimiento integracionista de la economía entre las provincias del noroeste argentino (NOA) y naciones tanto del MERCOSUR (Brasil, Paraguay, Uruguay) como las limítrofes con esa zona (Bolivia, Chile). En la primera parte se reúnen hechos significativos relacionados con las tendencias de integración económica de Argentina, en tanto que, en la segunda, se evalúan los rasgos geográficos básicos del NOA, que funguen como condiciones favorables para reconocer su individualidad y definir el papel central que puede jugar esta zona en el contexto de América del Sur.

Palabras clave: Argentina, noroeste argentino, MERCOSUR.

Abstract. This paper deals with the issue of the strategic location of the Argentinean Northwest (NOA), a region which may well play a significant role in the process of economic and political integration, taking place in South America. There are two parts in the paper: the first examines the trends in economic integration pursued by Argentina in the last few years. The second part reveals the role of the geographical individuality of the NOA regarding the economic integration of the area to the rest of the South American continent.

Key words: Argentina, northwest Argentina, MERCOSUR.

INTRODUCCIÓN

Este trabajo tiene como objetivo revelar las condiciones geográficas que explican el movimiento integracionista de la economía del noroeste argentino (NOA) y su potencial participación en el bloque económico de los países del extremo sur de América. Se parte de la idea de que el NOA posee una situación geográfica privilegiada, con límites internacionales hacia tres naciones: Bolivia, Chile y Paraguay, que posibilitará en un futuro mediato el intercambio entre las naciones de fachada atlántica y el frente pacífico de América del Sur. Ante los procesos globalizadores de la economía mundial, esta región argentina se revela como estratégica para consolidar ejes de articulación económica y regional con sentido este-oeste.

La integración económica en América del Sur: Argentina y el MERCOSUR

Aunque los procesos de integración económica no son un fenómeno nuevo, en la

actualidad uno de los objetivos de los gobiernos de los países latinoamericanos es poder hacer que sus respectivas naciones se conviertan en miembros de distintos bloques de agrupamiento, con independencia de las desigualdades regionales que existan hacia el interior de esos países. Frente a los procesos de globalización económica, nada nuevos en la historia mundial, América Latina necesita consolidar e incrementar los vínculos comerciales y financieros internos y reorientar su producción industrial hacia el mercado externo.

En este contexto, Argentina se encuentra desde 1986 en un período de redimensionamiento del Estado y de integración económica con los países vecinos, mediante su participación en múltiples organismos, en particular el MERCOSUR, por las consecuencias que ha acarreado en el campo del intercambio comercial con los países vecinos (Pontussi, 1993).

Dentro de los procesos de conformación de bloques económicos que se han registrado en

¹ Instituto de Geografía, UNAM, Cd. Universitaria, Coyoacán, 04510, México, D. F. E-mail: asc@igiris.igeograf.unam.mx

² Facultad de Ciencias Económicas y GREDES Universidad Nacional de Salta, Argentina.

el último decenio, el del MERCOSUR representa la cristalización de los intereses de cuatro países: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Uno de los pilares básicos de este mercado común es la movilidad de mercancías de todo tipo dentro de sus confines. En el caso argentino, la producción relacionada con el sector primario y las manufacturas constituyen una base sobre la cual esta nación hace ingresar una serie de bienes al MERCOSUR. Además, el país cuenta con la ventaja comparativa de la producción agrícola de los climas templado, frío y cálido, circunstancia que complementa la actividad económica de los otros países conformantes.

Los inicios del proceso de integración del MERCOSUR datan del decenio de los setenta, cuando Brasil y Argentina, y este país y Uruguay, suscribieron entre sí convenios de cooperación económica entre ellos el Programa de Integración y Cooperación Económica (PICE). Esta tendencia siguió en los años ochenta, con iniciativas integracionistas por parte de Argentina y Brasil, que cobran impulso como resultado de la consolidación de las democracias recién reinstaladas (Fernández y Cicciolla, 1993). La culminación de este proceso se alcanza con el Tratado de Asunción, firmado el 26 de marzo de 1991, que establece un mercado común, como una forma superior de integración económica. A casi cuatro años de su firma, el 1 de enero de 1995, entró en vigor el MERCOSUR. Esta asociación se distingue de otras que le han precedido, como la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) o la Asociación Latinoamericana de Integración Industrial (ALADI), en que es más veloz en sus avances y más ambiciosa en sus objetivos ya que contempla a todos los sectores de la economía, no sólo al comercio (Garrone *et al.*, 1993).

Deben cumplirse cuatro condiciones para que el MERCOSUR tenga éxito (Daguerre, 1992): primera, que el mercado sea funcional con respecto al alcance de los fines de la política económica y las estrategias de desarrollo de cada país. Segunda, que haya beneficios netos para los países que integran el bloque.

Tercera, que se encuentre un respaldo en los proyectos políticos de cada país, y cuarta, que se registre un apoyo generalizado al mercado entre los distintos estratos de la población.

Al mismo tiempo que se reconoce lo anterior, se plantea la existencia de asimetrías que provienen de las diferentes políticas macroeconómicas y sectoriales de cada país, región y provincia, y se afirma que la integración económica se soporta sobre procesos de especialización y complementariedad regional. En este sentido, pueden referirse ejemplos típicos como la especialización del trigo en Argentina, la complementariedad entre Argentina y Brasil con la soya, entre otros.

El propósito del MERCOSUR es la creación de un mercado común en el que los bienes y servicios puedan ser intercambiados libremente entre los países miembros y que permita el movimiento no restringido del capital y, posteriormente, de la fuerza de trabajo, la preservación del medio ambiente, el mejoramiento de las comunicaciones, la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales (comerciales, industriales y agrícolas) y la armonización de la legislación nacional, en cada país, para promover la competitividad y la complementación de los diferentes sectores de las economías involucradas (Banco Interamericano de Desarrollo, 1996; RAU, 1996).

Gracias a la puesta en marcha del MERCOSUR, el comercio intragrupal de los países que lo constituyen ha crecido de 4.1 billones de dólares de Estados Unidos en 1990 a 10.7 billones en 1994 (*Ibid.*:2). Son claros los bienes y servicios en los que los países comunitarios pueden contribuir dentro del mercado: generación de energía eléctrica, en el caso de Paraguay; bancos extranjeros en Argentina y Uruguay; industria alimentaria, textiles, materiales de construcción y plásticos en los casos de Argentina y Brasil. Asimismo, destacan en este movimiento regional el acero, los productos siderúrgicos de bajo valor agregado como los laminados, la industria automotriz y la vitivinícola, que emplea a destacarse como sofisticada en el ámbito mundial.

En el caso argentino, el desarrollo tecnológico (comparable con el del sur de Brasil), los centros de potencial agrícola y agroindustrial como es el caso de las provincias centrales, así como la capacidad de generación hidroeléctrica y producción de gas natural y petróleo, son factores que colocan al país en situación ventajosa dentro del MERCOSUR.

Para que este mercado común amplie su área geográfica, sería deseable la incorporación de Chile porque, además de que el mercado común gozaría de los beneficios de una salida al Pacífico, también se dispondría de una élite gerencial de alta calidad y una relativa abundancia de recursos de capital a largo plazo. También sería un logro en la integración económica de América del Sur que Bolivia se incorporara a este mercado sólo que, en este caso, su pertenencia a otra asociación económica (Pacto Andino) limita su ingreso al MERCOSUR. En todo caso, lo importante con una consolidación de este bloque económico es alcanzar y competir con los mercados de Asia y Estados Unidos, con éxito.

Las políticas que ha seguido el gobierno argentino respecto a esta asociación, obligarán a reorientar la producción en las distintas regiones del país. Así, la integración de las naciones que la constituyen es necesaria si se pretende alguna inserción favorable en el nuevo escenario internacional. En forma ideal, tal objetivo debería basarse en la competitividad y un desarrollo genuino que condujeran a la reestructuración conjunta de las economías de los países del grupo (Fernández y Ciccolella, 1993). A pesar de las consecuencias negativas relacionadas con la subordinación tecnológica y financiera respecto a los países industrializados, que derivan de una especialización productiva en rubros en los que hay ventajas comparativas, esta variante parece ser –en el corto plazo– la factible y común en el proceso de integración mercosureño.

Otra evidencia de los procesos de integración que se registran en América del Sur, se inserta en un ámbito más regional y guiado por la iniciativa privada; tal es el caso del Grupo

Empresarial Interregional del Centro Oeste Suramericano o GREICOS que, desde hace más de 25 años, aglutina a diversos empresarios del NOA, del norte chileno, del sur de Bolivia y Perú, y de Paraguay. Se trata de promocionar el intercambio entre las distintas regiones y países que constituyen el grupo mediante el aprovechamiento de la infraestructura ya existente. El reforzamiento de los lazos entre los diferentes países se basa en el objetivo central de tener acceso a los puertos del Pacífico. En este contexto, la complementación económica del NOA registra fuertes intercambios con el sureste de Bolivia (por razones de tipo histórico), que envía a Argentina una producción agrícola especializada, en particular de productos tropicales, así como de bienes derivados de la explotación forestal.

El NOA también muestra intercambio con el norte chileno, aunque con dificultades debido a la presencia de la barrera andina. Hay sólo cuatro maneras de cruzar esas montañas, el paso de Sico (en la carretera Salta-Sico-Antofagasta) es el único que permite un tránsito adecuado en todo tiempo (Cámara de Comercio Exterior de Salta, 1991). Los otros pasos son el de Jama, en la provincia de Jujuy, que en realidad es el más transitado; el de Huaytiquina, en la provincia de Salta y el de San Francisco, en Catamarca. El elemento principal de coalescencia es la posibilidad de llegar desde el NOA al Pacífico, vía el puerto de Antofagasta. El intercambio chileno-argentino tiene ya bases importantes con la exportación de mineral de hierro de Chile a Zapla, en la provincia de Jujuy. La oportunidad de tener acceso a los productos del mar también es importante para el NOA.

RASGOS GEOGRÁFICOS BÁSICOS DEL NOA

Existen distintas concepciones del NOA. En este estudio se adopta a la región, en su división político-territorial, planteada por el Instituto Nacional –Argentino– de Estadística y Censos (INDEC), la cual comprende las provincias de: Catamarca, Jujuy, La Rioja, Salta, Santiago del Estero y Tucumán. En su

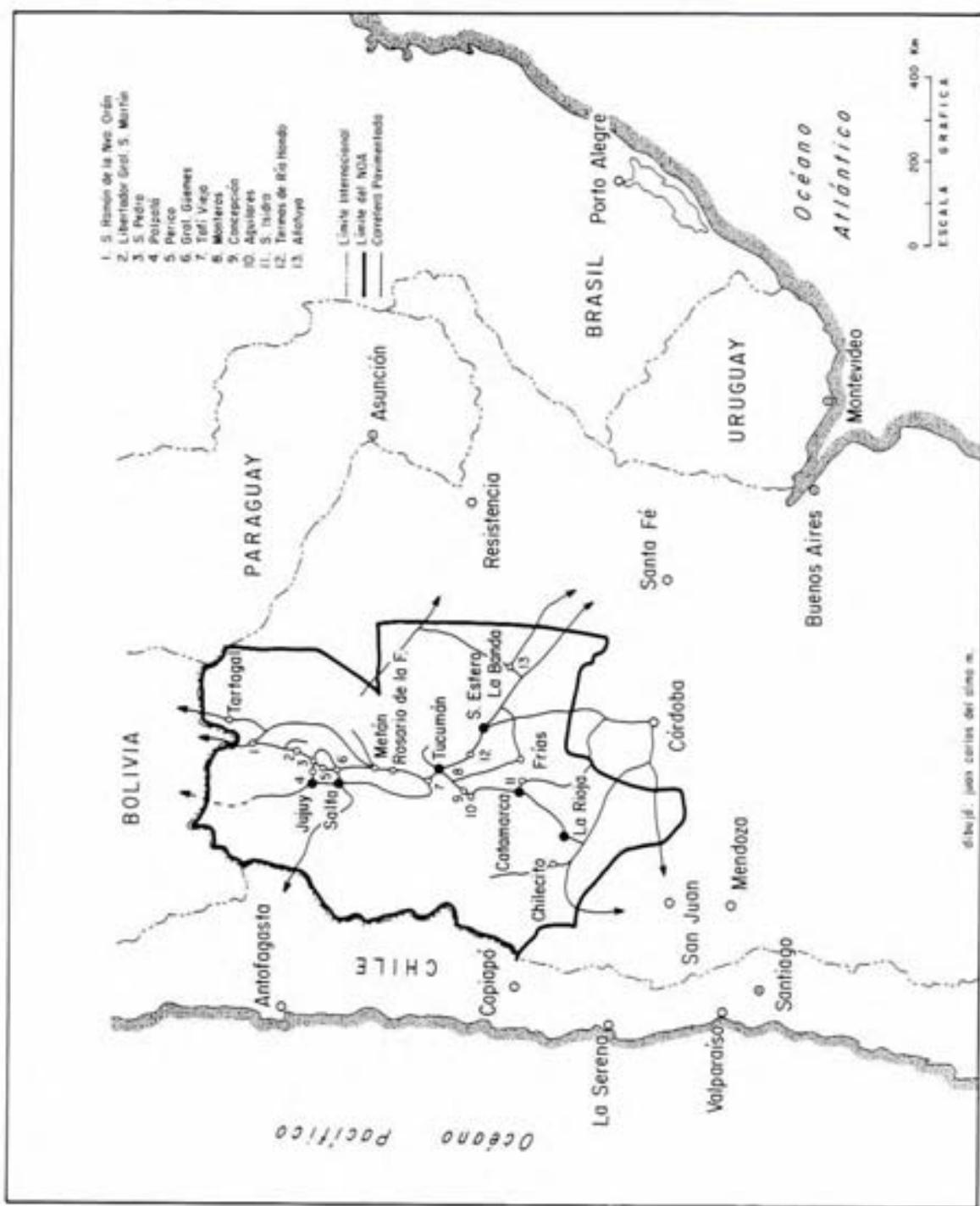


Figura 1. Situación geográfica y ciudades principales del NOA.

conjunto, esta parte del país representa más de 20% de la superficie nacional con cerca de 560 mil km² (Figura 1).

El que la extensión de cada una de estas provincias sea considerada en su totalidad como parte del NOA es con fines estadísticos ya que, desde el punto de vista geográfico, la única provincia que está íntegramente incluida en el noroeste es Jujuy. Así, en el NOA hay una diversidad de paisajes que se relacionan con pisos altitudinales diferentes y, en consecuencia, con escenarios climáticos que abarcan de lo árido a lo subtropical, que dan lugar a una diversificada economía regional.¹

La geomorfología del NOA presenta valles y quebradas, la gran barrera montañosa de los Andes define con evidencia clara los límites regionales al occidente. En contraste, la frontera oriental no está bien establecida, a menos que se considere que las sierras subandinas sean el límite natural del noroeste argentino. Los valles intermontanos del NOA son el asiento de la mayor parte de la población que habita en la región, en especial a lo largo del eje norte-sur, que tiene puntos extremos al norte en la frontera argento-boliviana a la altura de La Quiaca y, al sur, en la provincia de La Rioja (Figura 1).

La cantidad de habitantes de cada ciudad del NOA aparece en el Cuadro 1.² La mayor aglomeración urbana de la región es la zona metropolitana de San Miguel de Tucumán, que tiene un poco más de 600 mil habitantes y que es considerada como metrópoli de equilibrio en el sistema urbano argentino (Roccatagliata, 1986). Siguen en jerarquía, las otras cinco capitales provinciales, cada una de ellas con más de 100 mil personas: Salta, Santiago del Estero-La Banda, San Salvador de Jujuy, San Fernando del Valle de Catamarca y Todos los Santos de la Nueva Rioja.

Es evidente la macrocefalia urbana que tiene lugar en cada una de las provincias del NOA, atestiguada en estudios como el de Boleda (1993). El resto de las ciudades del noroeste, dieciocho en total, se reparte en la siguiente forma: cinco en la provincia de Salta, cuatro en

las de Jujuy y Tucumán, tres en Santiago del Estero y una en las de La Rioja y Catamarca.

Estas ciudades pequeñas del NOA tienen una población conjunta de más de 537 mil habitantes, que representan 15% de la regional (Figura 1). Todos estos núcleos urbanos dependen, desde el punto de vista funcional, de Buenos Aires, capital federal y centro polarizador de la economía y la política argentinas.

La distribución de la población en el NOA se rige por la presencia de valles fluviales como los de Zenta, Perico, Lerma, Metán y Dulce. Esta disposición de la población en el territorio obedece, en gran medida, a la existencia de una agricultura comercial con irrigación que se centra en la producción hortícola y frutícola subtropical.

Debido a su condición mediterránea, la zona está caracterizada por su lejanía de los mercados y puertos de embarque a una distancia media de 1 500 km.³ Es por ello que en esta región la infraestructura relacionada con el transporte carretero juega un papel central en la articulación territorial de la economía y en la funcionalidad de la región respecto a las demás. El transporte es un elemento que explica el desarrollo económico del NOA y su capacidad de inserción en procesos históricos. Así, durante la vigencia del modelo agro-exportador que se impulsó en Argentina, y hasta mediados del decenio de los ochenta, todas las rutas comerciales convergían en los puertos ubicados en el Atlántico, lo que originaba que el NOA enfrentara condiciones.

El MERCOSUR y la negociación complementaria económica con Chile conforman un nuevo escenario para la actividad económica del NOA. Por ello, esta región de Argentina podría convertirse en un espacio de confluencia de las vías de comunicación que en América del Sur unirían en forma transversal a los océanos Atlántico y Pacífico. Esta situación demandaría un nuevo papel estratégico en las economías argentina y mercosureña, que justificarían los proyectos de

inversión que se centran en el uso de vías férreas, fluviales y carreteras, en una alternativa por vincular el sur de América con países de la ribera del Pacífico.

En términos de integración económica de Argentina con los países tropicales del MERCOSUR, Brasil y Paraguay, el NOA puede participar favorablemente con la producción agrícola de las provincias de Salta, Jujuy y Tucumán. Se trata de la producción de frijoles, tabaco, soya, caña de azúcar, algodón de fibra y cítricos. En el caso de algunos de

estos productos, el NOA contribuye con la mayor proporción al total generado en Argentina, como es el caso del tabaco (70% del total nacional) y la caña de azúcar (90%). Aunque las condiciones naturales son una base sólida para la producción agrícola del noroeste, la existencia de distritos de riego en la zona posibilita que la agricultura se desarrolle aún en regiones semiáridas (Manzanal, 1996).

Cuadro 1. Noroeste argentino: localidades urbanas más pobladas, 1991

LOCALIDAD	POBLACIÓN
Gran San Miguel de Tucumán	622 348
Salta	367 099
Santiago del Estero-La Banda	264 273
San Salvador de Jujuy	181 318
San Fernando del Valle de Catamarca	110 269
Todos los Santos de la Nueva Rioja	106 361
San Ramón de la Nueva Orán (Salta)	50 717
San Pedro (Jujuy)	49 816
Tartagal (Salta)	43 570
Libertador Gral. San Martín (Jujuy)	41 422
Palpalá (Jujuy)	39 922
Concepción (Tucumán)	38 102
Chilecito (La Rioja)	31 412
Tafí Viejo (Tucumán)	30 642
Perico (Jujuy)	25 797
Aguilares (Tucumán)	25 385
Termas de Río Hondo (Santiago del Estero)	23 390
Metán (Salta)	23 067
General Güemes (Salta)	22 226
Frias (Santiago del Estero)	22 062
Monteros (Tucumán)	19 816
Rosario de la Frontera (Salta)	18 149
San Isidro (Catamarca)	15 981
Añatuya (Santiago del Estero)	15 915
Región del NOA	3 681 792
Argentina	32 608 560

Fuente: ADISA, 1994 y Marín, 1992.

Otro renglón de actividad económica en que destaca el NOA es la explotación de minerales: hidrocarburos al norte de Salta; uranio, molibdeno, cobre, oro y plata en Catamarca; hierro en Salta; azufre, boratos y sal común en otras provincias. Es evidente el papel que la minería juega en el NOA ya que varias comunidades, tanto de la puna como en zonas más bajas, viven de ella. Un ejemplo claro de la importancia de la actividad extractiva y sus consecuentes estabonamientos es la construcción del mineraloducto más largo del mundo (245 km de recorrido), que ligará el sitio de extracción polimetálica de la Alumbrera, en Tucumán, con el puerto fluvial de Rosario, en la provincia de Santa Fé. En esa mina se ha introducido tecnología de punta y se procesa mineral bajo las normas más modernas; se espera que este proyecto tenga un efecto multiplicador extraordinario, dentro de Argentina y del MERCOSUR.

Más aún, en cuanto a proyectos regionales de aprovechamiento de recursos energéticos, se pueden indicar dos casos. El primero se refiere al Proyecto Atacama, que construirá un gasoducto que cruzará la provincia de Salta, desde las proximidades de Campo Durán para dirigirse a Abre Pampa en la provincia de Jujuy, en la quebrada de Humahuaca, tocará Susques hasta el paso de Jama, de ahí cruzará los Andes y llegará hasta Tocopilla y el puerto de Mejillones, en Chile. Hacia el este, el gasoducto será trazado por las provincias de Formosa, Chaco y Misiones, para adentrarse a territorio paraguayo y al sureste brasileño, para finalizar en São Paulo (Figura 2). Así, se suministrará energía a cuatro provincias argentinas y a los países referidos. En esta forma, el gasoducto del Norte Grande cerrará los dos anillos transportadores de gas del MERCOSUR; por el norte estará conectado con el proyecto entre Bolivia y Brasil y, por el sur, con la extensión de la red Transenergía General del Norte (TGN) mesopotámica argentina. La disponibilidad de gas para ser inyectado al gasoducto, proveniente de Salta, supera los 20 millones de metros cúbicos diarios.

El segundo ejemplo se asocia y complementa con el primero, es el que la empresa chilena Chilgener hará, por más de mil millones de dólares, para construir una línea de transmisión eléctrica (Electroandes) entre la provincia de Salta y el puerto de Mejillones. Una vez finalizado el proyecto, se reducirán significativamente los precios de la electricidad en el norte argentino-chileno.

Aunque la actividad industrial es secundaria, en comparación con la de los centros manufactureros del litoral argentino, el NOA tiene ciertas ramas del sector que destacan en el contexto nacional: la producción siderúrgica de Zapla, en Jujuy y, en esta misma provincia, la obtención de pasta para papel; además se pueden indicar los establecimientos industriales de diverso tipo en Tucumán. Asimismo, las provincias de La Rioja y Catamarca han recibido en los últimos años los beneficios de los programas gubernamentales de promoción industrial (De Andrés y Ricci, 1992).

Los vínculos comerciales y de movimiento de mercancías y pasajeros dentro del NOA reconocen un patrón de orientación norte-sur, centrado en San Miguel de Tucumán, desde donde hay un intenso intercambio con las ciudades de Salta y Santiago del Estero, a lo largo de la ruta nacional 9 o carretera Panamericana. Desde Salta, los flujos de intercambio se dirigen hacia Jujuy, para de ahí enfilarse a la frontera con Bolivia en La Quiaca (Jujuy) y en Profesor Salvador Mazza (Salta). Otros vínculos intensos se producen entre Santiago del Estero y Añatuya, en esta última provincia. Un intercambio menos frecuente se da entre pares de asentamientos como Tucumán-Catamarca y Catamarca-La Rioja. Las transacciones por vía terrestre desde el NOA hacia Chile son menos intensas que las que se dirigen a Bolivia; la mayor parte de los flujos hacia aquel país se originan en la provincia de Salta. Hasta ahora, son pocos los lazos importantes que se generan en sentido oeste-este, por la presencia de la muralla andina.

En 1991, a través del Paso de Jama, se puso en servicio la carretera que conecta Purmamarca, en la provincia de Jujuy, con Chile. Esta ruta de 800 km de longitud transitible todo el tiempo, aunque no totalmente asfaltada, asegura la comunicación entre el NOA y lo integra al litoral chileno. Así, el corredor bioceánico Atlántico-Pacífico (Brasil-Chile o Argentina-Chile) por territorio del NOA es ahora una realidad y posibilita la complementación regional de los sistemas de transporte ferroviario y fluvial de los países del MERCOSUR con el vecino Chile. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos por integrar las vías de comunicación entre Brasil - Paraguay - Uruguay y Chile, a través del territorio argentino, faltan algunos eslabones, como el enlace Misión-La Paz-Pozo Hondo que permitirá un acceso rápido desde o hacia el NOA, a Paraguay y la región de Mato Grosso en Brasil (Figura 2).

En cuanto al sistema ferroviario, el NOA está vinculado con Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay; la ciudad de referencia en este sentido es Salta. En la práctica se puede utilizar la infraestructura del macrosistema ferroviario regional, de trocha mil, que vincula a esta región argentina con los puertos de Antofagasta, Iquique, Mejillones y Tocopilla, en Chile. La historia del ferrocarril transandino en el NOA es relativamente reciente pues Salta quedó unida al Pacífico, mediante el puerto de Antofagasta, en 1929.

En cuestión de transporte aéreo, aunque hay aeropuertos en las principales localidades urbanas del NOA, el de mayor movimiento es de la ciudad de Tucumán, que liga a la zona con Buenos Aires, con ciudades de la pampa y con el exterior. Desde Jujuy también se puede ir a Santa Cruz de la Sierra en Bolivia, Asunción, en Paraguay y Antofagasta en Chile. Las líneas aéreas del norte han tenido un crecimiento acelerado en los últimos años, entre ellas Lapa, Dinar y Tapsa ya que el transporte aéreo interprovincial desempeña un papel integrador central.

En lo que se refiere al turismo, el NOA es una región argentina que se conoce bien en el

exterior, particularmente en Europa, por los atractivos naturales y culturales de provincias como Salta y Jujuy. Así, por ejemplo, el "Tren de las Nubes", la quebrada de Humahuaca, el desierto pintado de los alrededores de Purmamarca y el valle de Cafayate son elementos del paisaje natural que atraen al turista nacional e internacional.

En cuanto al sector comercial, ya hay resultados palpables de la integración argentina al MERCOSUR que, en el caso del NOA, implican un auge en Catamarca, respecto a un incremento de sus ventas del 75% basado en envíos de algodón, textiles y envases de cartón a los países de la agrupación. Lo mismo se puede decir de las remesas de frijol, producidos en Salta y Jujuy, al mercado brasileño. Finalmente, Tucumán es la provincia con mayor valor de las exportaciones del NOA, basadas en la producción citrícola (que crecieron 40% después de la puesta en marcha del MERCOSUR) y la generación de bienes industriales como calzado, textiles, papel y material de transporte.

CONCLUSIONES

En concordancia con lo antes expresado, se puede afirmar que existen varios indicios de que el proceso de globalización e integración, derivados del contexto del MERCOSUR, han establecido, al menos mínimamente, nuevas tendencias en la producción y organización del espacio del NOA. Esta región, dentro del marco económico ampliado que representa el MERCOSUR, se integrará como participante activo de un bloque comercial poderoso, que demandará –cada vez más– posiciones de mayor eficiencia y competitividad, en el marco de una complementación de la producción de cada una de las provincias argentinas y de los otros países miembros.

En el contexto de la integración de Argentina al resto de los países del sur de América, la posición geográfica del NOA representa una ventaja comparativa aprovechable en diferentes sentidos: su producción agrícola especializada puede hacerse ingresar en distintos mercados, su potencial tanto natural

como cultural es una base sólida para la consolidación de la actividad turística que atienda las necesidades de paseantes extranjeros en el NOA y, sobre todo, su ubicación a

modo de región-frontera múltiple de Argentina ante los países vecinos al norte y el poniente: Bolivia, Chile y Paraguay.

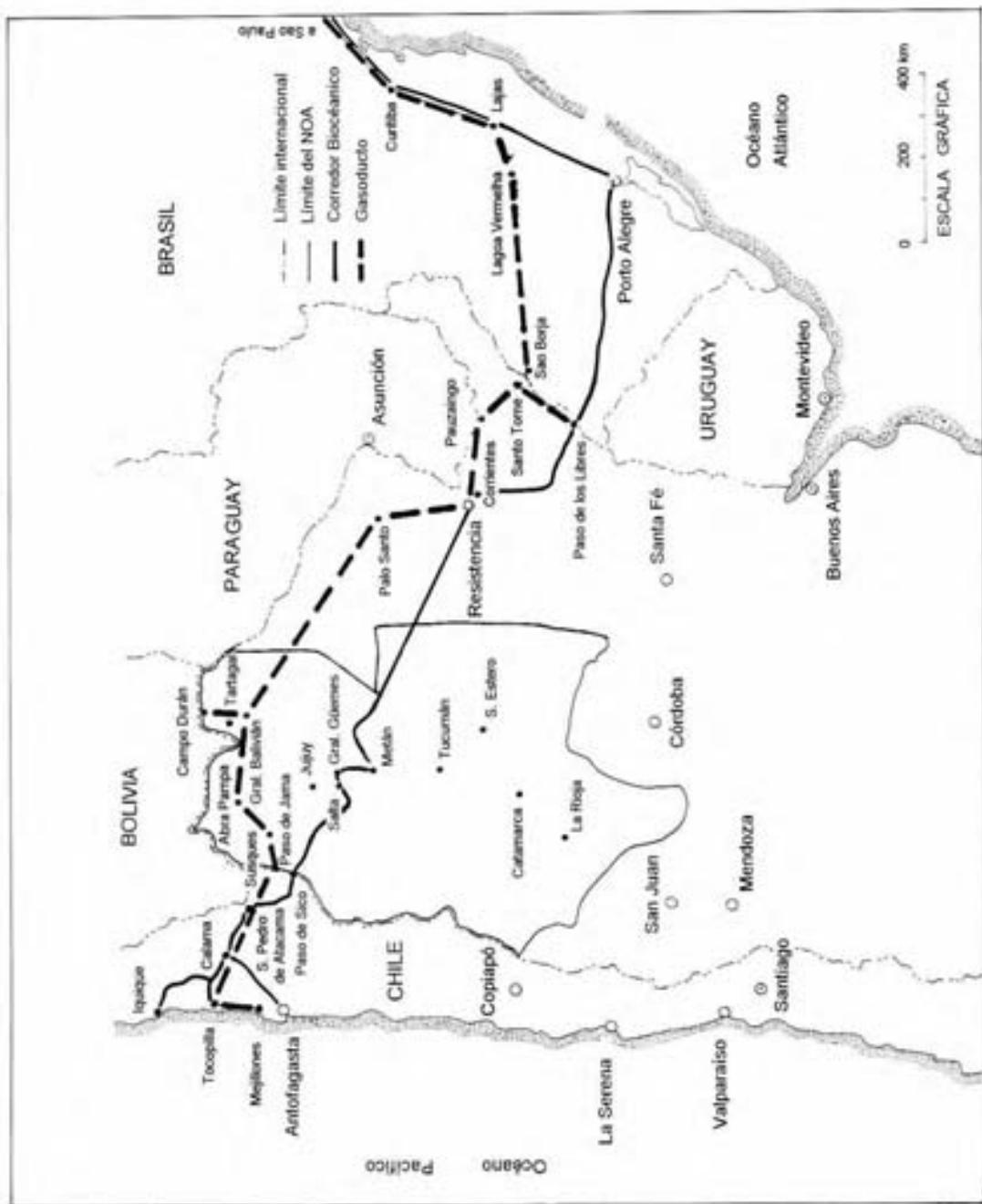


Figura 2. Salta-Noroeste Argentino. Conexión Atlántico-Pacífico.

Es evidente que la infraestructura con la que cuenta el NOA es todavía insuficiente en el sentido de poder utilizar las vías de comunicación terrestre en todo tiempo y que los vínculos intrarregionales e internacionales del NOA se ven impactados por la presencia de la gran barrera orográfica de los Andes. Más aún, los vínculos intrarregionales e internacionales del NOA no están incluidos dentro de la franja rica argentina, con altos niveles de producción, vida y consumo, centrada en Buenos Aires y la Pampa. Sin embargo, ello no obsta para que —a partir del eje central de población del NOA— se puedan establecer nuevos lazos, nuevas vías de comunicación que al irradiar de ciudades como Tucumán o Salta, conviertan a éstas en forzados puntos de referencia del intercambio internacional con dirección este-oeste. Para una agenda futura de trabajo, convendría realizar estudios de provincias, regiones, ciudades o actores sociales específicos para evaluar el impacto socioeconómico de la puesta en vigor del MERCOSUR en el NOA.

En suma, la posición del NOA dentro de Argentina y de América del Sur, revela una aptitud para los contactos comerciales tanto en dirección norte-sur como oeste-este. Antaño, el NOA fue la puerta de entrada a lo que actualmente es Argentina; sería deseable que estos antiguos accesos puedan abrirse otra vez y fortalecer el papel estratégico en el intercambio internacional al que aspiran los países de América del Sur. Las llaves a estos

accesos serán la competitividad, la eficiencia y la complementación económica de las provincias de esta porción del país.

NOTAS

¹ Las regiones argentinas adyacentes al NOA son el Chaco y el Cuyo, la primera constituye un gran vacío interpuesto entre el NOA y el noreste (NEA), que inhibe la consolidación de un solo gran norte argentino y que tiene su correspondiente área "vacía" en el lado paraguayo. El Cuyo, con centros urbanos de importancia, como Mendoza y San Juan, ha desempeñado secularmente un papel central en las relaciones argentino-chilenas por ser vía de paso entre Buenos Aires y Santiago.

² Aunque se sabe que el límite para clasificar a una localidad como urbana en Argentina corresponde a los 2 mil habitantes (Boleda, 1993), se consideró que era preferible mostrar en esta tabla sólo aquellas localidades con 15 mil habitantes y más. Al alcanzar la cantidad de habitantes, un asentamiento dispone de una infraestructura física y social apreciable, ofrece servicios semi-especializados y ha creado para sí una zona de influencia importante que posibilita la convergencia de flujos económicos hacia ella.

³ Durante la época de la corona española, la actual provincia de Salta contó con un puerto marítimo, sobre el río Bermejo, y otro fluvial, en la baja Atacama, llamado Cobija; éste era un punto de referencia forzoso en el tráfico de pasajeros y mercancías desde y hacia las provincias del Río de la Plata. Esta circunstancia quizás sea uno de los primeros antecedentes de los intereses por conectar los dos océanos en América del Sur.

REFERENCIAS

- ADISA (1994), *Atlas de la República Argentina*, Agrupación de Diarios del Interior, A. A. Editorial Antártica, Santiago de Chile.
- Banco Interamericano de Desarrollo (1996), Notas sobre el MERCOSUR aparecidas en internet en <http://www.iadb.org/IDVB/intpub/nota/merco.html>
- Boleda, M. (1993), "La población del noroeste argentino", *Historia y actualidad*, Editorial Legasa/GREDES, Avellaneda, Argentina.
- Cámara de Comercio Exterior de Salta (1991), *Paso de Sico. Una vía irrenunciable para la integración y el desarrollo*, Salta, Argentina.
- Daguerre, C., D. Durán y A. Lara (1992), *Argentina. Mitos y realidades*, Lugar Editorial, Buenos Aires, Argentina.
- De Andrés, S. y T. Ricci (1992), "La región del noroeste argentino: paisajes heterogéneos con economía mixta", *La Argentina: Geografía general y los marcos regionales*, en Roccatagliata, J. (ed.), Editorial Planeta, Buenos Aires, Argentina, pp. 580-595.
- Fernández, M. y P. Ciccolella (1993), "La integración latinoamericana en un nuevo con-texto. Algunas reflexiones sobre el caso argentino-brasileño", *Memorias del IV Encuentro de Geógrafos de América Latina*, tomo 3. Integración Latinoamericana y Problemas Fronterizos, Instituto de Geografía, Universidad de Los Andes y Colegio de Geógrafos de Venezuela, Mérida, Venezuela, pp. 23-34.
- Garrone, E., A. López y C. Peña (1993), "San Antonio: área agrícola en crisis en proceso de reconversión con vistas al MERCOSUR", *Memorias del IV Encuentro de Geógrafos de América Latina*, tomo 3. Integración Latinoamericana y Problemas Fronterizos, Instituto de Geografía, Universidad de Los Andes y Colegio de Geógrafos de Venezuela, Mérida, Venezuela, pp. 15-22.
- Manzanal, M. (ed.) (1996), *El desarrollo rural en el noroeste argentino. Antología*, Proyecto Desarrollo Agroforestal en Comunidades Rurales del Noroeste Argentino, Salta, Argentina.
- Marin, D. y P. Rotay (1992), *Atlas Argentino*, Editorial Betina, Buenos Aires, Argentina.
- Pontussi, E. (1993), *Geografía del noroeste argentino*, Facultad de Ciencias Naturales, Universidad Nacional de Salta, Salta, Argentina.
- RAU (1996), El MERCOSUR y su origen, aparecido en <http://www.rau.edu.uy/mercosur> sitio de internet auspiciado por la Universidad de la República, Montevideo, Uruguay.
- Rearte, G. (1995), "Distritos industriales y estrategias de desarrollo regional", *Faces, Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Jurídicas y Sociales*, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, Argentina.
- Roccatagliata, J. (1986), *Argentina hacia un nuevo ordenamiento territorial. De la centralización a la descentralización, con proyección continental y oceánica*, Editorial Pleamar, Buenos Aires, Argentina.